ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

WT/DS353/R
31 mars 2011

(11-1443)

Original: anglais

ETATS-UNIS – MESURES AFFECTANT LE COMMERCE DES AERONEFS CIVILS GROS PORTEURS (DEUXIEME PLAINTE)

Rapport du Groupe spécial

RCC SUPPRIMÉS, COMME INDIQUÉ [***]

RCC supprimés, comme indiqué [***]

TABLE DES MATIÈRES

Page

I. INTRODUCTION 1
A. PLAINTE DES COMMUNAUTES EUROPEENNES 1
B. ÉTABLISSEMENT ET COMPOSITION DU GROUPE SPECIAL 1
C. TRAVAUX DU GROUPE SPECIAL 3
II. ASPECTS FACTUELS 4
III. CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DEMANDEES PAR LES PARTIES 5
A. COMMUNAUTES EUROPEENNES 5
B. ÉTATS-UNIS 6
IV. ARGUMENTS DES PARTIES 6
A. QUESTIONS PRELIMINAIRES 6
1. Arguments des Communautés européennes 6
2. Arguments des États-Unis 8
B. PROGRAMMES DE SUBVENTIONS 9
1. Arguments des Communautés européennes 9
a) Présentation générale 9
b) Mesures de soutien des États 14
i) État de Washington et municipalités s'y trouvant 14
Incitations fiscales de l'État et locales 15
Subventions au titre de l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus 18
ii) État du Kansas et municipalités s'y trouvant 20
Allégements fiscaux IRB de Wichita 20
Obligations de la KDFA 21
Arguments des Communautés européennes concernant la transaction entre Boeing et Spirit 22
iii) État de l'Illinois et municipalités s'y trouvant 23
Ensemble de mesures pour la relocalisation de Boeing 23
Résiliation du bail précédent 24
c) Mesures du gouvernement fédéral des États-Unis 24
i) R&D aéronautique des États-Unis 25
Le soutien à la R&D ne constitue pas un achat de services 27
NASA 29
DOD 35
DOC 38
ii) Abandons/transferts de droits de propriété intellectuelle par la NASA/le DOD 38

RCC supprimés, comme indiqué [***]

iii) Programme R&DI/S&P de la NASA/du DOD 40
iv) Installations, équipements et employés de la NASA/du DOD 42
v) Dons du DOL pour la formation des travailleurs construisant le 787 43
vi) FSC/ETI 44
d) Réfutation des États-Unis 45
2. Arguments des États-Unis 46
a) Aperçu général des arguments relatifs à l'existence de subventions et charge de la preuve 46
b) Mesures de soutien des États 49
i) État de Washington et municipalités s'y trouvant 49
Incitations fiscales de l'État et locales 49
Subventions au titre de l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus 51
Conclusions sur les mesures de l'État de Washington 53
ii) État du Kansas et municipalités s'y trouvant 54
Allégements fiscaux IRB de Wichita 54
Obligations de la KDFA 56
iii) État de l'Illinois et municipalités s'y trouvant 56
Ensemble de mesures pour la relocalisation de Boeing 57
Résiliation du bail précédent 57
c) Mesures du gouvernement fédéral des États-Unis 57
i) R&D aéronautique des États-Unis 57
Les versements pour la R&D constituent un achat de services moyennant une rémunération adéquate 59
NASA 60
DOD 70
DOC 77
ii) Abandons/transferts de droits de propriété intellectuelle par la NASA/le DOD 79
iii) Programme R&DI/S&P de la NASA/du DOD 83
iv) Installations, équipements et employés de la NASA/du DOD 86
v) Dons du DOL pour la formation des travailleurs construisant le 787 87
C. SUBVENTIONS PROHIBEES 88
1. Arguments des Communautés européennes 88
2. Arguments des États-Unis 89
D. EFFETS DEFAVORABLES 91
1. Arguments des Communautés européennes 91
a) Aperçu des arguments 91

RCC supprimés, comme indiqué [***]

b) Critère de causalité au titre des articles 5 et 6.3 99
c) Arguments relatifs à la période de référence 101
d) Arguments relatifs aux effets des subventions des États-Unis 102
i) Type de subventions et déterminants des effets des subventions des États-Unis 102
ii) Nature des subventions des États-Unis 103
iii) Importance des subventions des États-Unis 104
iv) Effets sur les prix des subventions des États-Unis 107
v) Effets sur la technologie des subventions des États-Unis 111
vi) Relation entre les effets sur les prix et les effets sur la technologie des subventions des États-Unis 113
e) Arguments relatifs aux trois marchés de LCA 113
f) Conclusion 117
2. Arguments des États-Unis 118
a) Introduction 118
b) Arguments concernant l'allégation de préjudice grave formulée par les Communautés européennes 118
i) Arguments concernant l'analyse par les Communautés européennes du lien de causalité au titre de l'article 6.3 122
ii) Montant et importance des subventions alléguées 132
iii) Arguments concernant l'allégation d'effets sur les prix formulée par les Communautés européennes 134
iv) Arguments concernant l'allégation d'effets sur la technologie formulée par les Communautés européennes 137
V. ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES 141
A. AUSTRALIE 141
1. Introduction 141
2. Contribution financière 141
a) Pertinence de la nature de l'action des pouvoirs publics 141
b) Pertinence des compensations versées dans le cadre des arrangements contractuels 142
c) Aide fiscale 143
d) Aide à la R&D 143
i) Application du critère juridique à l'aide à la R&D 143
ii) Éventail des mesures qui correspondent au sens de l'expression "contribution financière" 144
iii) Traitement de l'"aide à des activités de recherche" accordée par les pouvoirs publics au titre de l'Accord SMC 144
iv) Aide à la R&D dans le cadre des programmes de la NASA et du DOD 146

RCC supprimés, comme indiqué [***]

v) Technologie à double usage 147
vi) Traitement des résultats des activités de R&D 147
3. Avantage 148
a) Critère juridique permettant de déterminer l'existence d'un avantage 148
b) Aide fiscale 148
c) Aide à la R&D 148
4. Infrastructure générale 149
5. Spécificité 149
6. Subordination en fait aux exportations 149
7. Effets défavorables 150
a) Périodes de référence servant à évaluer l'existence d'un préjudice grave 150
b) Effets cumulatifs 150
c) Menace de préjudice grave 150
B. BRESIL 151
1. Introduction 151
2. Le fait que les États-Unis n'ont pas coopéré au processus prévu à l'Annexe V menace de porter atteinte au processus de règlement des différends de l'OMC et devrait entraîner le recours à des déductions défavorables, dans les cas où cela sera approprié 151
3. Le financement accordé dans le cadre d'un contrat public de recherche-développement ne devrait pas être utilisé pour soustraire un Membre à ses obligations dans le cadre de l'Accord SMC 152
4. Subventions déguisées en achats de services 152
5. Le Groupe spécial ne devrait pas interpréter trop étroitement l'expression "groupe d'entreprises ou de branches de production" figurant à l'article 2.1, en particulier lors de l'analyse des subventions dans le secteur des aéronefs 153
6. Une contribution financière versée à une tierce partie non liée peut conférer un avantage à Boeing 154
7. La fourniture par le gouvernement des États-Unis d'installations, d'équipements et d'employés à Boeing peut constituer une contribution financière conférant un avantage 155
8. Effets défavorables 155
9. Théories relatives au lien de causalité 157
10. Le Groupe spécial devrait rejeter les arguments des Communautés européennes en ce qui concerne l'Accord de 1992 158
C. CANADA 158
1. Introduction 158
2. Achat de services 159
3. Droits de propriété intellectuelle 160

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4. Infrastructure générale 161
a) Champ d'application de l'exclusion de l'infrastructure générale 161
b) Traitement approprié des améliorations apportées à l'infrastructure générale au titre de l'Accord SMC lorsque les améliorations apportent des avantages particuliers à certains utilisateurs 162
c) Distinction à faire entre la notion de caractère non général en ce qui concerne l'infrastructure et la notion de spécificité en ce qui concerne les subventions 163
d) Propositions pertinentes pour l'analyse des subventions alléguées pour les infrastructures 163
5. Le programme ATP et la spécificité visée à l'article 2 164
6. Subordination *de facto* aux exportations 168
7. Préjudice grave 168
D. CHINE 170
1. Introduction 170
2. Meilleurs renseignements disponibles et déduction défavorable 170
a) Meilleurs renseignements disponibles 171
b) Déduction défavorable 172
3. Analyse en trois volets pour déterminer la spécificité *de facto* 173
4. Menace de préjudice grave 174
5. Conclusion 175
E. JAPON 176
1. L'examen de la spécificité en droit doit être fondé sur l'intégralité du cadre juridique en vertu duquel la subvention alléguée est conférée 176
2. Observations concernant certains éléments de l'analyse que le Groupe spécial devrait effectuer pour évaluer si les subventions alléguées des États-Unis causent un préjudice grave 177
a) Le Groupe spécial devrait s'assurer que la période de référence est suffisante pour permettre l'évaluation objective requise de la question dont il est saisi 177
b) Le Groupe spécial devrait évaluer si le préjudice grave allégué résulte des subventions en cause 178
c) Aux fins de l'article 6.3, les termes "importations" et "exportations" nécessitent un examen spécial approprié eu égard à la nature de la branche de production des LCA 180
F. COREE 181
1. Afin d'établir *prima facie* le bien-fondé de son allégation, un Membre alléguant l'existence d'une subvention pouvant donner lieu à une action doit "démontrer" l'existence de tous les éléments prévus dans l'Accord SMC 181
2. La constatation de l'existence d'un avantage doit être fondée sur une comparaison entre les conditions du programme de subvention allégué et des conditions comparables pouvant être obtenues sur le marché commercial 181

RCC supprimés, comme indiqué [***]

3. La fourniture d'une infrastructure générale ne devrait pas constituer une contribution financière des pouvoirs publics 182

4. L'existence d'une subvention à l'exportation ne peut être constatée que lorsque l'octroi d'une subvention est "lié aux" exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues 182

VI. REEXAMEN INTERIMAIRE 183

A. INTRODUCTION 183

B. DEMANDES DE MODIFICATION DU RAPPORT INTERIMAIRE PRESENTEES PAR LES PARTIES 184

1. Note de bas de page 1096 184

2. Paragraphe 7.147 184

3. Paragraphes 7.163 et 7.164 185

4. Paragraphe 7.165 186

5. Paragraphe 7.288 186

6. Paragraphe 7.291 187

7. Paragraphe 7.296 188

8. Paragraphe 7.540 188

9. Paragraphes 7.751 et 7.778 189

10. Paragraphe 7.768 190

11. Paragraphe 7.841 190

12. Paragraphe 7.848 et note de bas de page 2145 191

13. Paragraphe 7.882 191

14. Paragraphe 7.944 et note de bas de page 2286 192

15. Paragraphe 7.982 193

16. Paragraphe 7.1038 194

17. Paragraphe 7.1078 194

18. Paragraphes 7.1079 et 7.1076 195

19. Note de bas de page 2500 196

20. Paragraphe 7.1099 196

21. Paragraphe 7.1100 197

22. Paragraphe 7.1121 et note de bas de page 2542 198

23. Paragraphe 7.1148 199

24. Paragraphe 7.1176 199

25. Paragraphe 7.1184 200

26. Paragraphe 7.1196 201

27. Note de bas de page 2672 201

28. Paragraphe 7.1276 201
29. Paragraphes 7.1309 et 7.1310 202
30. Paragraphe 7.1431 d) et ligne relative à la NASA dans le tableau figurant au paragraphe 7.1433 203
31. Paragraphe 7.1433, ligne concernant l'État de Washington dans le tableau 204
32. Paragraphe 7.1595, note de bas de page 3217 205
33. Paragraphe 7.1606 206
34. Paragraphe 7.1701 207
35. Paragraphe 7.1701, note de bas de page 3458 209
36. Paragraphes 7.1786 et 7.1787, note de bas de page 3596 et paragraphes 7.1790 à 7.1794, 7.1854 a) et 8.3 a) i) 210
37. Paragraphe 7.1788 211
38. Paragraphe 7.1810 211
39. Paragraphe 7.1814, note de bas de page 3637 212
40. Paragraphe 7.1818, note de bas de page 3646 213
41. Paragraphe 7.1822 213
42. Appendice VII.F.1, paragraphes 3 à 10 214
43. Appendice VII.F.2, paragraphe 74 214
VII. CONSTATATIONS 215
A. INTRODUCTION 215
B. FONCTION DU GROUPE SPECIAL, INTERPRETATION DES TRAITES ET CHARGE DE LA PREUVE 216
1. Fonction du Groupe spécial 216
2. Interprétation des traités 217
3. Charge de la preuve 218
C. QUESTIONS PRELIMINAIRES 218
1. Décision du Groupe spécial sur les demandes de droits de tierce partie renforcés 218
2. Décision du Groupe spécial sur la demande de décision préliminaire présentée par les Communautés européennes concernant l'Annexe V de l'Accord SMC 221
D. QUESTION DE SAVOIR SI LES MESURES EN CAUSE CONSTITUENT DES SUBVENTIONS SPECIFIQUES AU SENS DES ARTICLES 1ER ET 2 DE L'ACCORD SMC 224
1. Introduction 224
2. État de Washington et municipalités s'y trouvant 230
a) Incitations fiscales au titre du HB 2294 230
i) Introduction 230
ii) Mesures en cause 230
Réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington 232

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Crédits d'impôt B&O de l'État de Washington pour le développement préproduction, les logiciels et le matériel informatiques et les impôts sur la propriété 233

Exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation perçues par l'État de Washington pour les logiciels, le matériel et les périphériques informatiques et pour les services de construction et équipements 236

Exonération du droit d'accise sur la location à bail et exonération de l'impôt sur la propriété de l'État de Washington 237

iii) Question de savoir s'il existe une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC 238

Arguments des Communautés européennes 238

Arguments des États-Unis 247

Arguments des tierces parties 253

Évaluation par le Groupe spécial 254

iv) Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC 273

Arguments des Communautés européennes 273

Arguments des États-Unis 274

Évaluation par le Groupe spécial 275

v) Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing 282

Arguments des Communautés européennes 283

Arguments des États-Unis 288

Évaluation par le Groupe spécial 293

vi) Résumé des conclusions concernant les mesures fiscales accordées par l'État de Washington au titre du HB 2294 309

b) Réduction de l'impôt B&O local de la ville d'Everett 309

i) Introduction 309

ii) La mesure en cause 310

iii) Question de savoir s'il existe une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC 311

Arguments des Communautés européennes 311

Arguments des États-Unis 312

Évaluation par le Groupe spécial 312

iv) Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC 315

Arguments des Communautés européennes 315

Arguments des États-Unis 316

Évaluation par le Groupe spécial 317

v) Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing 319

Arguments des Communautés européennes 319

Arguments des États-Unis 320

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Évaluation par le Groupe spécial 320
vi) Conclusion 320
c) Subventions au titre de l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus conformément à l'"ensemble d'incitations en faveur de Boeing" 321
i) Introduction 321
ii) Améliorations routières autour du site de Boeing à Everett, construction d'un dispositif de transfert train-barge et extension du terminal sud par le port d'Everett 322
Introduction 322
Mesures en cause 322
Arguments des Communautés européennes 326
Arguments des États-Unis 333
Arguments des tierces parties 341
Évaluation par le Groupe spécial 343
Conclusion 361
iii) Renonciation aux redevances d'atterrissage des avions cargo gros porteurs 747 de Boeing à Paine Field 362
Introduction 362
Mesure en cause 362
Arguments des Communautés européennes 363
Arguments des États-Unis 367
Évaluation par le Groupe spécial 368
Conclusion 373
iv) Ville d'Everett et comté de Snohomish: tarification des services d'approvisionnement en eau, d'évacuation des eaux usées et des déchets solides et de traitement de l'eau de procédé 373
Introduction 373
Mesures en cause 373
Arguments des Communautés européennes 375
Arguments des États-Unis 377
Évaluation par le Groupe spécial 379
Conclusion 382
v) Fourniture de coordonnateurs 383
Introduction 383
Mesure en cause 383
Arguments des Communautés européennes 383
Arguments des États-Unis 385
Évaluation par le Groupe spécial 386
Conclusion 387

RCC supprimés, comme indiqué [***]

vi) Incitations à la formation professionnelle 388
Introduction 388
Mesures en cause 388
Arguments des Communautés européennes 389
Arguments des États-Unis 391
Évaluation par le Groupe spécial 392
Conclusion 395
vii) Incitations fiscales et autres relatives au LCF 747 395
Introduction 395
Mesure en cause 395
Arguments des Communautés européennes 395
Arguments des États-Unis 397
Évaluation par le Groupe spécial 398
Conclusion 399
viii) Frais de procédure judiciaire 399
Introduction 399
Mesure en cause 400
Arguments des Communautés européennes 400
Arguments des États-Unis 402
Évaluation par le Groupe spécial 402
Conclusion 404
ix) Résumé des conclusions concernant les subventions alléguées au titre de l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus conformément à l'"ensemble d'incitations en faveur de Boeing" 405
3. État du Kansas et municipalités s'y trouvant 405
a) Allégements fiscaux découlant de l'émission des obligations industrielles 405
i) Introduction 405
ii) Mesure en cause 406
iii) Mandat: mesures futures 410
Arguments des États-Unis 410
Arguments des Communautés européennes 411
Évaluation par le Groupe spécial 413
iv) Question de savoir s'il existe une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC 419
Arguments des Communautés européennes 419
Arguments des États-Unis 421
Évaluation par le Groupe spécial 422

RCC supprimés, comme indiqué [***]

v) *Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC* *424*
Arguments des Communautés européennes 424
Arguments des États-Unis 426
Arguments des tierces parties 429
Évaluation par le Groupe spécial 432
vi) *Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing* *444*
Arguments des Communautés européennes 444
Arguments des États-Unis 449
Évaluation par le Groupe spécial 453
vii) *Conclusion* *455*
b) Transfert direct de fonds découlant des obligations de l'Agence de financement du développement du Kansas 456
i) *Introduction* *456*
ii) *Mesure en cause* *456*
iii) *Question de savoir s'il existe une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC* *458*
Arguments des Communautés européennes 458
Arguments des États-Unis 458
Évaluation par le Groupe spécial 459
iv) *Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC* *460*
Arguments des Communautés européennes 460
Arguments des États-Unis 461
Évaluation par le Groupe spécial 461
v) *Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing* *461*
Arguments des Communautés européennes 461
Arguments des États-Unis 463
Évaluation par le Groupe spécial 464
vi) *Conclusion* *473*
4. État de l'Illinois et municipalités s'y trouvant 473
a) Introduction 473
b) Mesures en cause 473
c) Question de savoir s'il existe une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC 476
i) *Arguments des Communautés européennes* *476*
ii) *Arguments des États-Unis* *477*
iii) *Évaluation par le Groupe spécial* *478*

RCC supprimés, comme indiqué [***]

d) Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC 478
i) Arguments des Communautés européennes 478
ii) Arguments des États-Unis 479
iii) Évaluation par le Groupe spécial 480
e) Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing 484
i) Arguments des Communautés européennes 484
ii) Arguments des États-Unis 485
iii) Évaluation par le Groupe spécial 485
f) Conclusion 488
5. R&D aéronautique de l'Administration nationale de l'aéronautique et de l'espace (NASA) 488
a) Introduction 488
b) Mesures en cause 489
c) Question de savoir s'il existe une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC 493
i) Question de savoir s'il y a une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC 493
Question de savoir si des transactions qualifiées à juste titre d'"achats de services" sont exclues du champ de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC 493
Question de savoir si les contrats de R&D de la NASA avec Boeing sont qualifiés à juste titre d'"achats de services" 502
ii) Question de savoir s'il y a un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC 527
Arguments des Communautés européennes 527
Arguments des États-Unis 529
Évaluation par le Groupe spécial 530
d) Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC 531
i) Arguments des Communautés européennes 531
ii) Arguments des États-Unis 532
iii) Évaluation par le Groupe spécial 532
e) Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing 534
i) Arguments des Communautés européennes 534
ii) Arguments des États-Unis 536
iii) Évaluation par le Groupe spécial 536
Introduction 536
Éléments de preuve des États-Unis concernant le montant maximal des versements faits à Boeing pour la R&D aéronautique au cours de la période de 1989 à 2006 536

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Éléments de preuve des États-Unis concernant la valeur maximale des installations, équipements et employés de la NASA fournis à Boeing pour la R&D aéronautique au cours de la période de 1989 à 2006 ... 545
f) Conclusion ... 555
6. R&D aéronautique du Département de la défense (DOD) ... 556
a) Introduction ... 556
b) Mesures en cause ... 556
c) Question de savoir s'il existe une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC ... 560
i) Question de savoir s'il existe une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC ... 561
Arguments des Communautés européennes ... 561
Arguments des États-Unis ... 562
Évaluation par le Groupe spécial ... 564
ii) Question de savoir s'il y a un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC ... 583
Arguments des Communautés européennes ... 583
Arguments des États-Unis ... 584
Évaluation par le Groupe spécial ... 586
d) Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC ... 587
i) Arguments des Communautés européennes ... 587
ii) Arguments des États-Unis ... 588
iii) Évaluation par le Groupe spécial ... 589
e) Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing ... 591
i) Arguments des Communautés européennes ... 591
ii) Arguments des États-Unis ... 591
iii) Évaluation par le Groupe spécial ... 591
f) Conclusion ... 594
7. R&D aéronautique du Département du commerce (DOC) ... 595
a) Introduction ... 595
b) Mesures en cause ... 595
c) Question de savoir s'il existe une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC ... 598
i) Arguments des Communautés européennes ... 598
ii) Arguments des États-Unis ... 599
iii) Évaluation par le Groupe spécial ... 599
d) Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC ... 601

RCC supprimés, comme indiqué [***]

i) *Arguments des Communautés européennes* *601*
ii) *Arguments des États-Unis* *601*
iii) *Évaluation par le Groupe spécial* *602*
Les huit projets en cause sont limités chacun à un groupe d'entreprises ou de branches de production 607
e) Conclusion 608
8. Abandons/transferts de droits de propriété intellectuelle par la NASA/le DOD 608
a) Introduction 608
b) Mesures en cause 609
c) Arguments des Communautés européennes 611
d) Arguments des États-Unis 613
e) Évaluation par le Groupe spécial 615
i) *Droits de brevet* *615*
ii) *Droits d'utilisation des données et secrets commerciaux* *622*
f) Conclusion 628
9. Remboursements de la NASA/du DOD pour la recherche-développement indépendante (R&DI) et les soumissions et propositions (S&P) 628
a) Introduction 628
b) Mesures en cause 628
c) Arguments des Communautés européennes 630
d) Arguments des États-Unis 632
e) Évaluation par le Groupe spécial 633
i) *Façon dont le Groupe spécial comprend la nature de l'allégation des Communautés européennes et la portée des mesures en cause* *633*
ii) *Question de savoir si les Communautés européennes ont établi l'existence des mesures qu'elles contestent* *635*
f) Conclusion 642
10. Dons pour la formation des travailleurs au 787 octroyés par le Département du travail (DOL) 643
a) Introduction 643
b) Les mesures en cause 643
c) Question de savoir si une subvention existe au sens de l'article premier de l'Accord SMC 643
i) *Arguments des Communautés européennes* *643*
ii) *Arguments des États-Unis* *644*
iii) *Évaluation par le Groupe spécial* *644*

RCC supprimés, comme indiqué [***]

d) Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC 644
i) Arguments des Communautés européennes 644
ii) Arguments des États-Unis 645
iii) Évaluation par le Groupe spécial 645
e) Conclusion 649
11. Subventions FSC/ETI et au titre des lois successives 649
a) Introduction 649
b) Mesures en cause 649
i) Dispositions du Code des impôts des États-Unis relatives aux sociétés de ventes à l'étranger 650
ii) Loi de 2000 portant abrogation des dispositions relatives aux FSC et régissant l'exclusion des revenus extraterritoriaux 651
iii) Loi de 2004 sur la création d'emplois 652
iv) Loi de conciliation de 2005 destinée à empêcher des hausses d'impôts 652
c) Question de savoir si une subvention spécifique existe au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC 653
i) Arguments des Communautés européennes 653
ii) Arguments des États-Unis 654
iii) Évaluation par le Groupe spécial 654
d) Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing 657
i) Arguments des Communautés européennes 657
ii) Arguments des États-Unis 659
iii) Évaluation par le Groupe spécial 660
e) Conclusion 662
12. Résumé des conclusions sur la question de savoir si les mesures en cause constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC 662
E. QUESTION DE SAVOIR SI LES MESURES FSC/ETI ET LES MESURES FISCALES AU TITRE DU HB 2294 DE L'ÉTAT DE WASHINGTON SONT DES SUBVENTIONS PROHIBEES AU SENS DE L'ARTICLE 3 DE L'ACCORD SMC 666
1. Subventions FSC/ETI et au titre des lois successives 666
a) Introduction 666
b) Mesures en cause 667
c) Arguments des Communautés européennes 667
d) Arguments des États-Unis 670
e) Évaluation par le Groupe spécial 671
f) Conclusion 675

RCC supprimés, comme indiqué [***]

2. État de Washington: incitations fiscales au titre du HB 2294 675
a) Introduction 675
b) Mesure en cause 675
c) Arguments des Communautés européennes 676
d) Arguments des États-Unis 682
e) Arguments des tierces parties 686
i) Australie 686
ii) Canada 687
iii) Corée 688
f) Évaluation par le Groupe spécial 688
i) Premier argument juridique des Communautés européennes 699
ii) Deuxième et troisième arguments juridiques des Communautés européennes 699
Octroi d'une subvention en fait liée aux exportations *prévues* 700
Octroi d'une subvention en fait lié aux exportations *effectives* 714
g) Conclusion 716
F. QUESTION DE SAVOIR SI LES ÉTATS-UNIS CAUSENT, EN RECOURANT AUX SUBVENTIONS EN CAUSE, DES EFFETS DEFAVORABLES AU SENS DE L'ARTICLE 5 C) DE L'ACCORD SMC 716
1. Introduction 716
2. Question de savoir si les États-Unis causent un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes sous la forme d'un empêchement notable de hausses de prix, de pertes de ventes notables, et d'une menace d'empêchement notable de hausses de prix et de pertes de ventes notables, sur le marché mondial, ainsi que d'un détournement et d'une entrave, et d'une menace de détournement et d'entrave, sur les marchés des États-Unis et de pays tiers 717
a) Principaux arguments des parties et des tierces parties 717
i) Communautés européennes 717
Effets des subventions pour la R&D aéronautique sur le développement par Boeing de technologies relatives au 787 720
Effets des subventions sur le comportement de Boeing en matière de fixation des prix des 737NG, 777 et 787 722
ii) États-Unis 732
Effets des subventions pour la R&D aéronautique sur le développement par Boeing de technologies relatives au 787 732
Effets des subventions sur le comportement de Boeing en matière de fixation des prix des 737NG, 777 et 787 736
iii) Tierces parties 740
Australie 740
Brésil 741

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Japon 743

b) Considérations préliminaires relatives à l'évaluation par le Groupe spécial de l'allégation formulée par les Communautés européennes au titre des articles 5 c) et 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC. 744

i) Questions d'interprétation et de méthodologie 744

ii) Organisation des arguments relatifs au préjudice grave présentés par les Communautés européennes 748

iii) "Marchés", produits subventionnés et produits similaires pertinents 750

iv) Questions relatives à la portée temporelle de l'allégation des Communautés européennes 753

v) Utilisation des données relatives aux commandes et aux livraisons 754

vi) Aperçu général de la branche de production des LCA 757

vii) Approche des Communautés européennes concernant la nature des subventions en cause et les effets qui en découlent sur les trois produits en cause 760

c) Évaluation 763

i) Question de savoir si les subventions pour la R&D aéronautique causent un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes en raison de leurs effets sur le développement par Boeing de technologies relatives au 787 763

Structure et conception des subventions pour la R&D aéronautique 766

Fonctionnement des subventions pour la R&D aéronautique 777

Conditions de concurrence 786

Effets des subventions pour la R&D aéronautique sur les ventes et les prix d'Airbus sur le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges 789

Conclusion 798

ii) Question de savoir si les subventions en cause dans le présent différend causent un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes en raison de leur effet sur le comportement de Boeing en matière de fixation des prix des 737NG, 777 et 787 798

Effets sur la politique de prix de Boeing des subventions dont il est allégué qu'elles influent sur les coûts marginaux unitaires de Boeing 799

Effets sur la politique de prix de Boeing des subventions dont il est allégué qu'elles augmentent les liquidités hors exploitation de Boeing 807

Autres arguments concernant le lien de causalité présentés par les Communautés européennes 809

Conclusion 811

Question de savoir si les subventions en cause dans le présent différend menacent d'empêcher des hausses de prix dans une mesure notable sur chacun des trois marchés de LCA 811

d) Conclusion 817

3. Allégation des Communautés européennes selon laquelle la violation de l'Accord de 1992 constitue un préjudice grave causé à leurs intérêts au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC 818

a) Arguments des parties et des tierces parties 818

i) Communautés européennes 818

RCC supprimés, comme indiqué [***]

ii) *États-Unis* *822*
iii) *Tierces parties* *826*
Australie 826
Brésil 827
Canada 828
Japon 828
Corée 829
b) Évaluation par le Groupe spécial 829
Appendice VII.F.1: Arguments des parties concernant les liens entre la R&D financée par le gouvernement des États-Unis et les technologies spécifiques appliquées au 787 830
Appendice VII.F.2: Le modèle Cabral 862
4. Conclusion 889
VIII. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATION 890
A. CONCLUSIONS 890
B. RECOMMANDATION 891

RCC supprimés, comme indiqué [***]

LISTE DES ANNEXES

Table des matières		Page
Annexe A	Demande de consultations présentée par les Communautés européennes	A-2
Annexe B	Demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes	B-2
Annexe C	Procédures de travail du Groupe spécial	C-2
Annexe D	Procédures du Groupe spécial relatives aux RCC/RCES	D-2
Annexe E	Certaines décisions du Groupe spécial concernant les procédures relatives aux RCC/RCES et leur application	E-2

RCC supprimés, comme indiqué [***]

ABRÉVIATIONS

Abréviations	Désignation complète
Accord antidumping	Accord sur la mise en œuvre de l'article VI de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994
Accord de 1992	Accord concernant l'application au commerce des aéronefs civils de grande capacité de l'Accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils
Accord SMC	Accord sur les subventions et les mesures compensatoires
ACEE	Programme Aircraft Energy Efficiency (Efficacité énergétique des aéronefs) de la NASA
ACT	Programme Advanced Composites Technology (Technologie des composites à haute performance) de la NASA
Airbus	Airbus S.A.S.
AJCA	American Jobs Creation Act (Loi sur la création d'emplois)
ASP	Programme Aviation Safety (Sécurité aérienne) de la NASA
AST	Programme Advanced Subsonic Technology (Technologie subsonique avancée) de la NASA
ATP	Programme Advanced Technology (Technologie avancée) du DOC
Base R&T	Programme Research and Technology Base (Base de recherche et technologie) de la NASA
BCA	Boeing Commercial Aircraft (Aéronefs commerciaux de Boeing)
CBO	U.S. Congressional Budget Office (Bureau du budget du Congrès des États-Unis)
Convention de Vienne	Convention de Vienne sur le droit des traités
Crédit d'impôt EDGE	Economic Development for a Growing Economy tax credit (Crédit d'impôt pour la croissance de l'économie), État de l'Illinois
DOC	Department of Commerce (Département du commerce)
DOD	Department of Defense (Département de la défense)
DOL	Department of Labor (Département du travail)
EADS	European Aeronautic Defence and Space Company
ETI	Revenus extraterritoriaux
FAA	Federal Aviation Administration (Administration fédérale de l'aviation)
FSC	Sociétés de ventes à l'étranger
GATT de 1994	Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994
HB 2294	House Bill 2294 (Projet de loi n° 2294 de la Chambre des représentants), État de Washington
HPCC	Programme High Performance Computing and Communications (Calcul et communications à haute performance) de la NASA
HSR	Programme High Speed Research (Recherche sur les transports à grande vitesse) de la NASA
IDS	Integrated Defense Systems (Systèmes de défense intégrés)
Impôt B&O	Business and occupation tax (Impôt sur les activités), État de Washington
IRB	Industrial Revenue Bonds (Obligations industrielles) de la ville de Wichita, État du Kansas

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Abréviations	Désignation complète
IRS	Internal Revenue Service (Administration fiscale) des États-Unis
ITAR	International Traffic in Arms Regulations (Règlement relatif au trafic d'armes international)
ITR	International Trade Resources
KDFA	Kansas Development Finance Authority (Agence de financement du développement du Kansas)
KSA	Kansas Statutes Annotated (Recueil des Lois du Kansas)
LCA	Large Civil Aircraft (Aéronefs civils gros porteurs)
LERD	Limited exclusive rights data (Données visées par des droits exclusifs limités)
Loi sur la relocalisation ou CHRA	Corporate Headquarters Relocation Act (Loi sur la relocalisation du siège social), État de l'Illinois
McDonnell Douglas ou MD	McDonnell Douglas Corporation
Mémorandum d'accord	Mémorandum d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends
MSA	Project Olympus Master Site Agreement (Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus) entre l'État de Washington et Boeing
NAC	NASA Advisory Council (Conseil consultatif de la NASA)
NASA	The National Aeronautics and Space Administration (Administration nationale de l'aéronautique et de l'espace)
Obligations de la KDFA	Obligations de l'Agence de financement du développement du Kansas, État du Kansas
ORD	Organe de règlement des différends
Programme R&DI/S&P	Programme concernant la recherche et développement indépendante/les soumissions et propositions
QAT	Programme Quiet Aircraft Technology (Technologie de réduction du bruit des aéronefs) de la NASA
R&D	Recherche et développement
R&DI	Recherche et développement indépendante
RCC	Renseignements commerciaux confidentiels
RCES	Renseignements commerciaux extrêmement sensibles
RDT&E	Research, Development, Testing and Evaluation (Recherche, développement, essais et évaluation)
S&P	Soumissions et propositions
SAA	Space Act Agreement (Accord au titre de la Loi sur l'espace)
TIPRA	Tax Increase Prevention and Reconciliation Act of 2005 (Loi de conciliation de 2005 destinée à empêcher des hausses d'impôts)
USDOC	United States Department of Commerce (Département du commerce des États-Unis)
VSP	Programme Vehicle Systems (Systèmes de véhicule) de la NASA

RCC supprimés, comme indiqué [***]

AFFAIRES CITÉES

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
Argentine – Chaussures (CE)	Rapport du Groupe spécial *Argentine – Mesures de sauvegarde à l'importation de chaussures*, WT/DS121/R, adopté le 12 janvier 2000, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS121/AB/R
Australie – Cuir pour automobiles II	Rapport du Groupe spécial *Australie – Subventions accordées aux producteurs et exportateurs de cuir pour automobiles*, WT/DS126/R, adopté le 16 juin 1999
Australie – Saumons (article 21:5 – Canada)	Rapport du Groupe spécial *Australie – Mesures visant les importations de saumons – Recours du Canada à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS18/RW, adopté le 20 mars 2000
Brésil – Aéronefs	Rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs*, WT/DS46/AB/R, adopté le 20 août 1999
Brésil – Aéronefs	Rapport du Groupe spécial *Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs*, WT/DS46/R, adopté le 20 août 1999, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS46/AB/R
Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada II)	Rapport du Groupe spécial *Brésil – Programme de financement des exportations pour les aéronefs – Deuxième recours du Canada à 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS46/RW/2, adopté le 23 août 2001
Canada – Aéronefs	Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils*, WT/DS70/AB/R, adopté le 20 août 1999
Canada – Aéronefs	Rapport du Groupe spécial *Canada – Mesures visant l'exportation des aéronefs civils*, WT/DS70/R, adopté le 20 août 1999, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS70/AB/R
Canada – Automobiles	Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Certaines mesures affectant l'industrie automobile*, WT/DS139/AB/R, WT/DS142/AB/R, adopté le 19 juin 2000
Canada – Automobiles	Rapport du Groupe spécial *Canada – Certaines mesures affectant l'industrie automobile*, WT/DS139/R, WT/DS142/R, adopté le 19 juin 2000, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS139/AB/R, WT/DS142/AB/R
Canada – Crédits et garanties pour les aéronefs	Rapport du Groupe spécial *Canada – Crédits à l'exportation et garanties de prêts accordés pour les aéronefs régionaux*, WT/DS222/R, adopté le 19 février 2002
Canada – Crédits et garanties pour les aéronefs (article 22:6 – Canada)	Décision de l'arbitre *Canada – Crédits à l'exportation et garanties de prêts accordés pour les aéronefs régionaux – Recours du Canada à l'arbitrage au titre de l'article 22:6 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends et de l'article 4.11 de l'Accord SMC*, WT/DS222/ARB, 17 février 2003
Canada – Exportations de blé et importations de grains	Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Mesures concernant les exportations de blé et le traitement des grains importés*, WT/DS276/AB/R, adopté le 27 septembre 2004
Canada – Exportations de blé et importations de grains	Rapport du Groupe spécial *Canada – Mesures concernant les exportations de blé et le traitement des grains importés*, WT/DS276/R, adopté le 27 septembre 2004, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS276/AB/R

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
CE – Approbation et commercialisation des produits biotechnologiques	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Mesures affectant l'approbation et la commercialisation des produits biotechnologiques*, WT/DS291/R, WT/DS292/R, WT/DS293/R, Add.1 à 9 et Corr.1, adopté le 21 novembre 2006
CE – Bananes III	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes*, WT/DS27/AB/R, adopté le 25 septembre 1997
CE – Bananes III (Équateur)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, plainte déposée par l'Équateur*, WT/DS27/R/ECU, adopté le 25 septembre 1997, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS27/AB/R
CE – Bananes III (États-Unis)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, plainte déposée par les États-Unis*, WT/DS27/R/USA, adopté le 25 septembre 1997, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS27/AB/R
CE – Bananes III (Guatemala et Honduras)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, plainte déposée par le Guatemala et le Honduras*, WT/DS27/R/GTM, WT/DS27/R/HND, adopté le 25 septembre 1997, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS27/AB/R
CE – Bananes III (Mexique)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Régime applicable à l'importation, à la vente et à la distribution des bananes, plainte déposée par le Mexique*, WT/DS27/R/MEX, adopté le 25 septembre 1997, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS27/AB/R
CE – Certaines questions douanières	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Certaines questions douanières*, WT/DS315/AB/R, adopté le 11 décembre 2006
CE – Certaines questions douanières	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Certaines questions douanières*, WT/DS315/R, adopté le 11 décembre 2006, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS315/AB/R
CE – Hormones	Rapport de l'Organe d'appel *Mesures communautaires concernant les viandes et les produits carnés (hormones)*, WT/DS26/AB/R, WT/DS48/AB/R, adopté le 13 février 1998
CE – Hormones (Canada)	Rapport du Groupe spécial *Mesures communautaires concernant les viandes et les produits carnés (hormones), plainte déposée par le Canada*, WT/DS48/R/CAN, adopté le 13 février 1998, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS26/AB/R, WT/DS48/AB/R
CE – Marques et indications géographiques (États-Unis)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Protection des marques et des indications géographiques pour les produits agricoles et les denrées alimentaires, plainte des États-Unis*, WT/DS174/R, adopté le 20 avril 2005
CE – Matériels informatiques	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Classement tarifaire de certains matériels informatiques*, WT/DS62/AB/R, WT/DS67/AB/R, WT/DS68/AB/R, adopté le 22 juin 1998
CE – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour DRAM	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour mémoires RAM dynamiques en provenance de Corée*, WT/DS299/R, adopté le 3 août 2005

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
CE – Morceaux de poulet	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Classification douanière des morceaux de poulet désossés et congelés*, WT/DS269/AB/R, WT/DS286/AB/R, adopté le 27 septembre 2005, et Corr.1
CE – Navires de commerce	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Mesures affectant le commerce des navires de commerce*, WT/DS301/R, adopté le 20 juin 2005
CE – Préférences tarifaires	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Conditions d'octroi de préférences tarifaires aux pays en développement*, WT/DS246/R, adopté le 20 avril 2004, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS246/AB/R
CE – Subventions à l'exportation de sucre (Australie)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre, plainte de l'Australie*, WT/DS265/R, adopté le 19 mai 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R
CE – Subventions à l'exportation de sucre (Brésil)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre, plainte du Brésil*, WT/DS266/R, adopté le 19 mai 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R
CE – Subventions à l'exportation de sucre (Thaïlande)	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes – Subventions à l'exportation de sucre, plainte de la Thaïlande*, WT/DS283/R, adopté le 19 mai 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS265/AB/R, WT/DS266/AB/R, WT/DS283/AB/R
CE – Volailles	Rapport de l'Organe d'appel *Communautés européennes – Mesures affectant l'importation de certains produits provenant de volailles*, WT/DS69/AB/R, adopté le 23 juillet 1998
CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs	Rapport du Groupe spécial *Communautés européennes et certains États membres – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs*, WT/DS316/R, distribué aux Membres de l'OMC le 30 juin 2010 (appel en cours)
Chili – Système de fourchettes de prix	Rapport de l'Organe d'appel *Chili – Système de fourchettes de prix et mesures de sauvegarde appliqués à certains produits agricoles*, WT/DS207/AB/R, adopté le 23 octobre 2002
Chine – Pièces automobiles	Rapports de l'Organe d'appel *Chine – Mesures affectant les importations de pièces automobiles*, WT/DS339/AB/R, WT/DS340/AB/R, WT/DS342/AB/R, adoptés le 12 janvier 2009
Chine – Publications et produits audiovisuels	Rapport de l'Organe d'appel *Chine – Mesures affectant les droits de commercialisation et les services de distribution pour certaines publications et certains produits de divertissement audiovisuels*, WT/DS363/AB/R, adopté le 19 janvier 2010
Colombie – Bureaux d'entrée	Rapport du Groupe spécial *Colombie – Prix indicatifs et restrictions relatives aux bureaux d'entrée*, WT/DS366/R et Corr.1, adopté le 20 mai 2009
Corée – Navires de commerce	Rapport du Groupe spécial *Corée – Mesures affectant le commerce des navires de commerce*, WT/DS273/R, adopté le 11 avril 2005
États-Unis – Acier laminé à chaud	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures antidumping appliquées à certains produits en acier laminés à chaud en provenance du Japon*, WT/DS184/AB/R, adopté le 23 août 2001

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
États-Unis – Acier laminé à chaud	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures antidumping appliquées à certains produits en acier laminés à chaud en provenance du Japon*, WT/DS184/R, adopté le 23 août 2001, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS184/AB/R
États-Unis – Bois de construction résineux III	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Déterminations préliminaires concernant certains bois d'œuvre résineux en provenance du Canada*, WT/DS236/R, adopté le 1er novembre 2002
États-Unis – Bois de construction résineux IV	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Détermination finale en matière de droits compensateurs concernant certains bois d'œuvre résineux en provenance du Canada*, WT/DS257/AB/R, adopté le 17 février 2004
États-Unis – Bois de construction résineux IV	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Détermination finale en matière de droits compensateurs concernant certains bois d'œuvre résineux en provenance du Canada*, WT/DS257/R, adopté le 17 février 2004, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS257/AB/R
États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Détermination finale en matière de droits compensateurs concernant certains bois d'œuvre résineux en provenance du Canada – Recours du Canada à l'article 21:5 (du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends)*, WT/DS257/RW, adopté le 20 décembre 2005, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS257/AB/RW
États-Unis – Chemises et blouses de laine	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés en provenance d'Inde*, WT/DS33/AB/R, adopté le 23 mai 1997, et Corr.1
États-Unis – Chemises et blouses de laine	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesure affectant les importations de chemises, chemisiers et blouses, de laine, tissés en provenance d'Inde*, WT/DS33/R, adopté le 23 mai 1997, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS33/AB/R
États-Unis – Coton upland	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Subventions concernant le coton upland*, WT/DS267/AB/R, adopté le 21 mars 2005
États-Unis – Coton upland	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Subventions concernant le coton upland*, WT/DS267/R et Add.1 à 3, adopté le 21 mars 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS267/AB/R
États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Subventions concernant le coton upland – Recours du Brésil à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS267/AB/RW, adopté le 20 juin 2008
États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Subventions concernant le coton upland – Recours du Brésil à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS267/RW et Corr.1, adopté le 20 juin 2008, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS267/AB/RW
États-Unis – Coton upland (article 22:6 – États-Unis I)	Décision de l'arbitre *États-Unis – Subventions concernant le coton upland – Recours des États-Unis à l'arbitrage au titre de l'article 22:6 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends et de l'article 4.11 de l'Accord SMC*, WT/DS267/ARB/1, 31 août 2009
États-Unis – Crevettes	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Prohibition à l'importation de certaines crevettes et de certains produits à base de crevettes*, WT/DS58/AB/R, adopté le 6 novembre 1998

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
États-Unis – Crevettes (article 21:5 – Malaisie)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Prohibition à l'importation de certaines crevettes et de certains produits à base de crevettes – Recours de la Malaisie à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS58/RW, adopté le 21 novembre 2001, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS58/AB/RW
États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les DRAM	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les semi-conducteurs pour mémoires RAM dynamiques (DRAM) en provenance de Corée*, WT/DS296/AB/R, adopté le 20 juillet 2005
États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les DRAM	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les semi-conducteurs pour mémoires RAM dynamiques (DRAM) en provenance de Corée*, WT/DS296/R, adopté le 20 juillet 2005, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS296/AB/R
États-Unis – Essence	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Normes concernant l'essence nouvelle et ancienne formules*, WT/DS2/AB/R, adopté le 20 mai 1996
États-Unis – FSC	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger"*, WT/DS108/AB/R, adopté le 20 mars 2000
États-Unis – FSC	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger"*, WT/DS108/R, adopté le 20 mars 2000, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS108/AB/R
États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger" – Recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS108/AB/RW, adopté le 29 janvier 2002
États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger" – Recours des Communautés européennes à 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS108/RW, adopté le 29 janvier 2002, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS108/AB/RW
États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger" – Deuxième recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS108/AB/RW2, adopté le 14 mars 2006
États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger" – Deuxième recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS108/RW2, adopté le 14 mars 2006, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS108/AB/RW2
États-Unis – FSC (article 22:6 – États-Unis)	Décision de l'arbitre *États-Unis – Traitement fiscal des "sociétés de ventes à l'étranger" – Recours des États-Unis à l'arbitrage au titre de l'article 22:6 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends et de l'article 4.11 de l'Accord SMC*, WT/DS108/ARB, 30 août 2002
États-Unis – Gluten de froment	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures de sauvegarde définitives à l'importation de gluten de froment en provenance des Communautés européennes*, WT/DS166/AB/R, adopté le 19 janvier 2001
États-Unis – Gluten de froment	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures de sauvegarde définitives à l'importation de gluten de froment en provenance des Communautés européennes*, WT/DS166/R, adopté le 19 janvier 2001, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS166/AB/R

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
États-Unis – Jeux	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures visant la fourniture transfrontières de services de jeux et paris*, WT/DS285/AB/R, adopté le 20 avril 2005, et Corr.1
États-Unis – Loi de 1916	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Loi antidumping de 1916*, WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R, adopté le 26 septembre 2000
États-Unis – Loi de 1916 (CE)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Loi antidumping de 1916, plainte des Communautés européennes*, WT/DS136/R et Corr.1, adopté le 26 septembre 2000, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R
États-Unis – Loi de 1916 (Japon)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Loi antidumping de 1916, plainte du Japon*, WT/DS162/R et Add.1, adopté le 26 septembre 2000, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS136/AB/R, WT/DS162/AB/R
États-Unis – Loi sur la compensation (Amendement Byrd)	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Loi de 2000 sur la compensation pour continuation du dumping et maintien de la subvention*, WT/DS217/AB/R, WT/DS234/AB/R, adopté le 27 janvier 2003
États-Unis – Loi sur la compensation (Amendement Byrd)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Loi de 2000 sur la compensation pour continuation du dumping et maintien de la subvention*, WT/DS217/R, WT/DS234/R, adopté le 27 janvier 2003, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS217/AB/R, WT/DS234/AB/R
États-Unis – Maintien de la réduction à zéro	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien en existence et en application de la méthode de réduction à zéro*, WT/DS350/AB/R, adopté le 19 février 2009
États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires concernant certains produits en provenance des Communautés européennes*, WT/DS212/AB/R, adopté le 8 janvier 2003
États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires concernant certains produits en provenance des Communautés européennes*, WT/DS212/R, adopté le 8 janvier 2003, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS212/AB/R
États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – CE)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires concernant certains produits en provenance des Communautés européennes – Recours des Communautés européennes à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS212/RW, adopté le 27 septembre 2005
États-Unis – Plomb et bismuth II	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Imposition de droits compensateurs sur certains produits en acier au carbone, plomb et bismuth laminés à chaud originaires du Royaume-Uni*, WT/DS138/AB/R, adopté le 7 juin 2000
États-Unis – Plomb et bismuth II	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Imposition de droits compensateurs sur certains produits en acier au carbone, plomb et bismuth laminés à chaud originaires du Royaume-Uni*, WT/DS138/R et Corr.2, adopté le 7 juin 2000, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS138/AB/R
États-Unis – Réduction à zéro (Japon) (article 21:5 – Japon)	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures relatives à la réduction à zéro et aux réexamens à l'extinction – Recours du Japon à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS322/AB/RW, adopté le 31 août 2009

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
États-Unis – Réduction à zéro (Japon) (article 21:5 – Japon)	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures relatives à la réduction à zéro et aux réexamens à l'extinction – Recours du Japon à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS322/RW, adopté le 31 août 2009, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS322/AB/RW
États-Unis – Réexamen à l'extinction concernant l'acier traité contre la corrosion	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réexamen à l'extinction des droits antidumping appliqués aux produits plats en acier au carbone traité contre la corrosion en provenance du Japon*, WT/DS244/AB/R, adopté le 9 janvier 2004
États-Unis – Restrictions à l'exportation	Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures traitant les restrictions à l'exportation comme des subventions*, WT/DS194/R, adopté le 23 août 2001
États-Unis – Vêtements de dessous	Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Restrictions à l'importation de vêtements de dessous de coton et de fibres synthétiques ou artificielles*, WT/DS24/AB/R, adopté le 25 février 1997
Guatemala – Ciment I	Rapport de l'Organe d'appel *Guatemala – Enquête antidumping concernant le ciment Portland en provenance du Mexique*, WT/DS60/AB/R, adopté le 25 novembre 1998
Guatemala – Ciment I	Rapport du Groupe spécial *Guatemala – Enquête antidumping concernant le ciment Portland en provenance du Mexique*, WT/DS60/R, adopté le 25 novembre 1998, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS60/AB/R
Guatemala – Ciment II	Rapport du Groupe spécial *Guatemala – Mesures antidumping définitives concernant le ciment Portland gris en provenance du Mexique*, WT/DS156/R, adopté le 17 novembre 2000
Inde – Brevets (États-Unis)	Rapport de l'Organe d'appel *Inde – Protection conférée par un brevet pour les produits pharmaceutiques et les produits chimiques pour l'agriculture*, WT/DS50/AB/R, adopté le 16 janvier 1998
Inde – Brevets (États-Unis)	Rapport du Groupe spécial *Inde – Protection conférée par un brevet pour les produits pharmaceutiques et les produits chimiques pour l'agriculture, plainte des États-Unis*, WT/DS50/R, adopté le 16 janvier 1998, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS50/AB/R
Inde – Droits d'importation additionnels	Rapport du Groupe spécial *Inde – Droits additionnels et droits additionnels supplémentaires sur les importations en provenance des États-Unis*, WT/DS360/R, adopté le 17 novembre 2008, infirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS360/AB/R
Indonésie – Automobiles	Rapport du Groupe spécial *Indonésie – Certaines mesures affectant l'industrie automobile*, WT/DS54/R, WT/DS55/R, WT/DS59/R, WT/DS64/R, adopté le 23 juillet 1998
Japon – Boissons alcooliques II	Rapport de l'Organe d'appel *Japon – Taxes sur les boissons alcooliques*, WT/DS8/AB/R, WT/DS10/AB/R, WT/DS11/AB/R, adopté le 1er novembre 1996
Japon – DRAM (Corée)	Rapport de l'Organe d'appel *Japon – Droits compensateurs visant les mémoires RAM dynamiques en provenance de Corée*, WT/DS336/AB/R et Corr.1, adopté le 17 décembre 2007
Japon – DRAM (Corée)	Rapport du Groupe spécial *Japon – Droits compensateurs visant les mémoires RAM dynamiques en provenance de Corée*, WT/DS336/R, adopté le 17 décembre 2007, modifié par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS336/AB/R

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Titre abrégé	Titre complet de l'affaire et référence
Mexique – Huile d'olive	Rapport du Groupe spécial *Mexique – Mesures compensatoires définitives visant l'huile d'olive en provenance des Communautés européennes*, WT/DS341/R, adopté le 21 octobre 2008
Mexique – Sirop de maïs (article 21:5 – États-Unis)	Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Enquête antidumping concernant le sirop de maïs à haute teneur en fructose (SHTF) en provenance des États-Unis – Recours des États-Unis à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS132/AB/RW, adopté le 21 novembre 2001
Mexique – Sirop de maïs (article 21:5 – États-Unis)	Rapport du Groupe spécial *Mexique – Enquête antidumping concernant le sirop de maïs à haute teneur en fructose (SHTF) en provenance des États-Unis – Recours des États-Unis à l'article 21:5 du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends*, WT/DS132/RW, adopté le 21 novembre 2001, confirmé par le rapport de l'Organe d'appel WT/DS132/AB/RW
Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool	Rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Mesures fiscales concernant les boissons sans alcool et autres boissons*, WT/DS308/AB/R, adopté le 24 mars 2006

RCC supprimés, comme indiqué [***]

I. INTRODUCTION

A. PLAINTE DES COMMUNAUTES EUROPEENNES[1]

1.1 Le 27 juin 2005, les Communautés européennes ont demandé l'ouverture de consultations avec les États-Unis conformément aux articles 4.1, 7.1 et 30 de l'Accord SMC, à l'article XXIII:1 du GATT de 1994 et à l'article 4 du Mémorandum d'accord au sujet des mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs.[2] Les consultations ont eu lieu le 3 août 2005, mais les parties n'ont pas pu régler le différend.

1.2 Le 20 janvier 2006, les Communautés européennes ont demandé l'établissement d'un groupe spécial conformément à l'article 6 du Mémorandum d'accord, à l'article XXIII:2 du GATT de 1994 et aux articles 4, 7 et 30 de l'Accord SMC (dans la mesure où l'article 30 incorpore par référence l'article XXIII du GATT de 1994).[3]

B. ÉTABLISSEMENT ET COMPOSITION DU GROUPE SPECIAL

1.3 À sa réunion du 17 février 2006, l'ORD a établi un groupe spécial conformément à l'article 6 du Mémorandum d'accord pour examiner la question qui avait été portée devant lui par les Communautés européennes dans le document WT/DS353/2.[4]

1.4 Le mandat est le suivant:

> "Examiner, à la lumière des dispositions pertinentes des accords visés cités par les Communautés européennes dans le document WT/DS353/2, la question portée devant l'ORD par les Communautés européennes dans ce document; faire des constatations propres à aider l'ORD à formuler des recommandations ou à statuer sur la question, ainsi qu'il est prévu dans lesdits accords".

---

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

[2] Document WT/DS353/1 (distribué initialement sous la cote WT/DS317/1/Add.1 et corrigé par le document WT/DS353/1), figurant à l'annexe A. La présente procédure (*États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs (deuxième plainte)*) (DS353), qui a été engagée lorsque les Communautés européennes ont demandé l'ouverture de consultations en juin 2005, doit être envisagée compte tenu d'une procédure antérieure, qui a été engagée en octobre 2004 lorsque les Communautés européennes ont demandé l'ouverture de consultations avec les États-Unis au sujet de subventions, prohibées et pouvant donner lieu à une action, alléguées qui étaient accordées aux constructeurs d'aéronefs civils gros porteurs des États-Unis. Le 20 juillet 2005, l'ORD a établi un groupe spécial dans cette procédure (*États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs*) (DS317), dont la composition a été arrêtée le 17 octobre 2005. En septembre 2005, l'ORD a engagé une procédure au titre de l'Annexe V dans le différend DS317 et a désigné M. Mateo Diego-Fernández comme représentant de l'ORD aux fins de cette procédure; WT/DSB/M/197, paragraphes 6 à 10. Dans leur demande de consultations du 27 juin 2005, les Communautés européennes ont fait référence à ce que les États-Unis avaient dit à la réunion de l'ORD du 13 juin 2005, à savoir que 13 des 28 programmes de subventions qu'elles énuméraient dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial dans l'affaire DS317 ne figuraient pas dans la demande de consultations dans l'affaire DS317 du 6 octobre 2004. Les Communautés européennes ont indiqué qu'elles ne pouvaient souscrire à l'affirmation des États-Unis mais étaient disposées à poursuivre les consultations sur les questions soulevées lors de cette procédure ultérieure pour les clarifier et, si possible, les résoudre.

[3] Document WT/DS353/2 (distribué initialement sous la cote WT/DS317/5 et corrigé par les documents WT/DS353/2 et WT/DS353/2/Corr.1), figurant à l'annexe B. ("Demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes")

[4] WT/DSB/M/205, paragraphes 73 à 76.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

1.5 Le 22 novembre 2006, le Directeur général adjoint, M. Alejandro Jara, agissant à la place du Directeur général, a donné au Groupe spécial la composition suivante:

Président: M. Crawford Falconer

Membres: M. Francisco Orrego Vicuña
M. Virachai Plasai[5]

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

1.7 Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial dans la procédure DS353, les Communautés européennes ont demandé que l'ORD, en plus d'établir le groupe spécial, engage les procédures pour la collecte de renseignements concernant le préjudice grave prévues à l'Annexe V de l'Accord SMC (Procédures pour la collecte de renseignements concernant le préjudice grave au titre de l'Annexe V) et que M. Mateo Diego-Fernández soit désigné comme représentant de l'ORD.[6] À la réunion de l'ORD du 17 février 2006, les États-Unis ont indiqué qu'ils n'étaient pas en mesure d'accéder à la demande d'engagement d'une procédure au titre de l'Annexe V présentée par les Communautés européennes.

1.8 Les Communautés européennes ont par la suite soulevé la question de l'engagement d'une procédure au titre de l'Annexe V et de la désignation d'un représentant de l'ORD aux réunions de l'ORD tenues le 14 mars 2006, le 17 mars 2006 et le 21 avril 2006. À chacune de ces réunions, les États-Unis ont indiqué qu'ils n'étaient pas en mesure de consentir à l'engagement de la procédure au titre de l'Annexe V dans l'affaire DS353. Les Communautés européennes ont considéré que la procédure au titre de l'Annexe V dans l'affaire DS353 avait été engagée et que M. Diego-Fernández avait été désigné comme représentant de l'ORD aux fins de cette procédure.[7] À la réunion de l'ORD du 17 mai 2006, le Président de l'ORD a proposé que l'ORD prenne note des déclarations des parties et décide de suspendre l'examen de ce point de l'ordre du jour pour permettre la tenue de consultations visant à trouver une solution. L'ORD a pris note des déclarations et a accepté la proposition du Président.[8]

1.9 Le 25 mai 2006, les Communautés européennes ont communiqué une liste de questions visant à établir les faits à M. Diego-Fernández en lui demandant de poser ces questions aux États-Unis en sa qualité de représentant de l'ORD. M. Diego-Fernández a estimé que la procédure au titre de l'Annexe V n'avait pas été engagée et a donc renvoyé leur demande aux Communautés européennes.[9] Il a fait observer que ce qu'il faisait était sans préjudice du droit des Communautés européennes de demander au Groupe spécial de demander des renseignements en vertu de l'article 13:1 du Mémorandum d'accord.

[5] WT/DS353/3.

[6] Demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes. Les Communautés européennes ont indiqué que leur demande était sans préjudice de leur position selon laquelle toutes les mesures exposées dans leur demande étaient soumises à bon droit au Groupe spécial qui avait été établi le 20 juillet 2005 et étaient donc couvertes par la procédure au titre de l'Annexe V engagée par l'ORD le 23 septembre 2005.

[7] Voir, par exemple, le document WT/DSB/M/212, paragraphe 67.

[8] Document WT/DSB/M/212, paragraphes 70 et 71.

[9] Lettre de M. Mateo Diego-Fernández à M. Raimund Raith, datée du 6 juin 2006, pièce EC-2 jointe à la demande de décisions préliminaires des Communautés européennes.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

C. TRAVAUX DU GROUPE SPECIAL

1.10 Après avoir consulté les parties, le Groupe spécial a adopté des procédures de travail le 19 janvier 2007.[10]

1.11 À la demande des parties, et après les avoir consultées, le Groupe spécial a adopté le 19 février 2007 des procédures additionnelles pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels ("RCC") et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles ("RCES") aux fins de ses travaux (les "procédures relatives aux RCC/RCES").[11] Au cours de ses travaux, le Groupe spécial a rendu plusieurs décisions concernant l'interprétation et l'application des procédures relatives aux RCC/RCES, y compris la désignation comme RCC ou RCES conformément à ces procédures de renseignements spécifiques figurant dans les communications et pièces jointes des parties.[12]

1.12 Le 24 novembre 2006, les Communautés européennes ont présenté une demande de décisions préliminaires concernant la collecte de renseignements en relation avec leurs allégations de préjudice grave.[13] Elles demandaient, entre autres choses, que le Groupe spécial décide que la procédure au titre de l'Annexe V avait été engagée, que M. Diego-Fernández avait bien été désigné comme facilitateur dans cette procédure, et que les États-Unis avaient l'obligation de coopérer et de répondre aux questions que les Communautés européennes leur avaient posées dans leur lettre au facilitateur datée du 25 mai 2006.[14] Les Communautés européennes demandaient, à titre subsidiaire, que le Groupe spécial utilise les pouvoirs que lui conférait l'article 13 du Mémorandum d'accord pour recueillir des faits et demande aux États-Unis de fournir certains renseignements.[15] Le 22 mars 2007, les États-Unis ont communiqué leur réponse à la demande de décisions préliminaires des Communautés européennes.[16] Le Groupe spécial a par ailleurs reçu des lettres du Canada et du Brésil, datées du 1er décembre 2006 et du 21 décembre 2006 respectivement, qui présentaient des observations sur la demande des Communautés européennes.

1.13 Après avoir soigneusement examiné leurs avis, le Groupe spécial a remis aux parties et tierces parties, le 30 juillet 2007, une décision préliminaire concernant la demande des Communautés européennes. Cette décision est exposée dans les constatations du Groupe spécial à la section VII.C.2.

1.14 Le 21 décembre 2006, le Brésil a présenté une demande visant à obtenir des droits de tierce partie renforcés dans la procédure du présent Groupe spécial; une demande analogue a été reçue du Canada le 22 décembre 2006. Après avoir soigneusement examiné cette question compte tenu des observations reçues des parties, le Groupe spécial a, le 23 février 2007, informé les parties et tierces parties de sa décision de n'accorder de droits de tierce partie renforcés à aucune tierce partie. Il a présenté, le 30 juillet 2007, les raisons qu'il avait de ne pas accéder à cette demande. Ces raisons sont exposées dans les constatations du Groupe spécial à la section VII.C.1.

1.15 Le Groupe spécial s'est réuni avec les parties les 26 et 27 septembre 2007 et les 16 et 17 janvier 2008. À la demande des parties, et après avoir mené des consultations, le Groupe spécial a adopté des procédures pour la tenue de ses réunions avec les parties en séance publique. Conformément à ces procédures, ses réunions avec les parties ont été partiellement ouvertes au public, au moyen d'une diffusion différée d'enregistrements vidéo des séances publiques. Il a été ménagé aux

[10] Ces procédures ont été modifiées à plusieurs reprises et figurent, sous leur forme finale, à l'annexe C.
[11] Ces procédures ont été modifiées à plusieurs reprises et figurent, sous leur forme finale, à l'annexe D.
[12] Certaines de ces décisions figurent à l'annexe E.
[13] Demande de décisions préliminaires présentée par les Communautés européennes, 24 novembre 2006 ("Demande de décisions préliminaires des Communautés européennes").
[14] Demande de décisions préliminaires des Communautés européennes, paragraphe 58.
[15] Demande de décisions préliminaires des Communautés européennes, paragraphe 58.
[16] Réponse des États-Unis à la demande de décisions préliminaires présentée par les Communautés européennes, 22 mars 2007.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

parties la possibilité de visionner les enregistrements pour s'assurer qu'aucun RCC ou RCES n'avait été divulgué, et les enregistrements ont été diffusés au public les 28 septembre 2007 et 18 janvier 2008, respectivement. Le Groupe spécial s'est réuni avec les tierces parties le 15 janvier 2008.

1.16 Le Groupe spécial a posé sa première série de questions aux parties et tierces parties le 7 novembre 2007 et a reçu les réponses le 5 décembre 2007.[17] Il a posé sa deuxième série de questions aux parties et tierces parties le 3 mars 2008, et a reçu les réponses le 14 avril 2008.[18] Il a posé sa troisième série de questions aux parties le 3 juillet 2009 et a reçu les réponses le 31 juillet 2009.[19]

1.17 Le Groupe spécial a remis son rapport intérimaire aux parties le 15 septembre 2010. Il a remis son rapport final aux parties le 31 janvier 2011.

II. ASPECTS FACTUELS

2.1 Le présent différend concerne diverses subventions prohibées et pouvant donner lieu à une action alléguées, accordées et apportant des avantages aux producteurs d'aéronefs civils gros porteurs[20] des États-Unis (la "branche de production des LCA des États-Unis"), y compris, en particulier, la société Boeing et McDonnell Douglas Corporation avant sa fusion avec Boeing:

i) **Subventions accordées par les États et les autorités locales.** Les Communautés européennes allèguent que les États des États-Unis et les localités où sont situés des installations de recherche, de développement et de production et les sièges de sociétés de la branche de production des LCA des États-Unis transfèrent de diverses manières des ressources économiques à la branche de production des LCA des États-Unis. À cet égard, elles contestent les mesures prises dans les États de Washington, du Kansas et de l'Illinois, et leurs municipalités.

ii) **Subventions accordées par le gouvernement fédéral.** Les Communautés européennes allèguent que le gouvernement fédéral des États-Unis transfère des ressources économiques à la branche de production des LCA des États-Unis à des conditions plus favorables que celles qui peuvent être obtenues sur le marché ou autrement que dans des conditions de pleine concurrence, au moyen de certaines mesures appliquées par la NASA, le DOD, le DOC, le DOL et au moyen de certaines incitations fiscales fédérales.

2.2 Une description détaillée des mesures en cause figure dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes, reproduite à l'annexe B du présent rapport.

---

[17] Chaque partie a présenté des observations sur les réponses de l'autre le 21 décembre 2007.

[18] Chaque partie a présenté des observations sur les réponses de l'autre le 5 mai 2008.

[19] Chaque partie a présenté des observations sur les réponses de l'autre le 21 août 2009.

[20] La demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes contient la note de bas de page suivante: "En vertu de l'*Accord de 1992 entre les Communautés européennes et le gouvernement des États-Unis d'Amérique concernant l'application au commerce des aéronefs civils de grande capacité de l'Accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils*, les aéronefs civils de grande capacité ("LCA") comprennent tous les aéronefs tels qu'ils sont définis à l'article premier de l'Accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils, à l'exception des moteurs tels que définis à l'article 1.1 b) dudit accord, qui sont conçus pour le transport de passagers ou de fret et ont une capacité de 100 sièges ou plus ou son équivalent en configuration cargo. Boeing produit ou commercialise les familles suivantes de LCA: 717, 737, 747, 757, 767, 777 et 787."

RCC supprimés, comme indiqué [***]

III. CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS DEMANDEES PAR LES PARTIES

A. COMMUNAUTES EUROPEENNES

3.1 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial constate que les États-Unis ont agi d'une manière incompatible avec leurs obligations au titre de l'Accord SMC, parce que:

a) les incitations fiscales au titre du HB 2294 de l'État de Washington et les régimes d'imposition fédéraux FSC et ETI constituent des subventions prohibées, en violation de l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC[21];

b) au moyen de diverses mesures accordées par le gouvernement fédéral des États-Unis, l'État de Washington et les municipalités s'y trouvant, l'État du Kansas et les municipalités s'y trouvant, l'État de l'Illinois et les municipalités s'y trouvant, les États-Unis ont accordé des subventions pouvant donner lieu à une action à la division des LCA de Boeing, qui causent un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes au sens des articles 5 c) et 6.3 de l'Accord SMC, par suite:

i) d'un empêchement notable de hausses de prix au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC en ce qui concerne les commandes de LCA des familles A330, A350 original, A350XWB-800, A320 et A340 d'Airbus ou, à titre subsidiaire, d'une menace d'empêchement notable de hausses de prix en ce qui concerne les livraisons des familles de LCA A330, A350XWB-800, A320 et A340 d'Airbus[22];

ii) de pertes de ventes notables au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC en ce qui concerne les commandes de LCA des familles A330, A350 original, A320 et A340 d'Airbus ou, à titre subsidiaire, d'une menace de pertes de ventes notables en ce qui concerne les livraisons des familles de LCA A330, A320 et A340 d'Airbus[23];

iii) d'un détournement ou d'une entrave au sens de l'article 6.3 a) de l'Accord SMC en ce qui concerne les commandes de LCA des familles A330 et A350 original d'Airbus ou, à titre subsidiaire, d'une menace de détournement ou d'entrave en ce qui concerne les livraisons des familles de LCA A330 et A350XWB-800 d'Airbus[24];

iv) d'un détournement ou d'une entrave au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC en ce qui concerne les commandes de LCA des familles A330, A350 original, A320 et A340 d'Airbus ou, à titre subsidiaire, d'une menace de détournement ou d'entrave en ce qui concerne les livraisons des familles de LCA A330, A350XWB-800, A320 et A340 d'Airbus[25];

v) d'une menace d'empêchement notable de hausses de prix en ce qui concerne les futures commandes des familles de LCA A330, A350XWB-800, A320 et A350XWB-900/1000 d'Airbus[26]; et

[21] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 24.
[22] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1654, 1387 et 1455.
[23] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1654 et 1446.
[24] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1654 et 1455.
[25] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1654, 1455 et 1640.
[26] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1654.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

c) les États-Unis ont manqué aux obligations convenues en ce qui concerne le soutien au secteur des LCA, qui sont énoncées dans l'*Accord concernant l'application de l'Accord du GATT relatif au commerce des aéronefs civils de grande capacité*, ce qui cause un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC.[27]

3.2 En conséquence, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de recommander que les États-Unis:

a) retirent leurs subventions prohibées sans retard, comme l'exige l'article 4.7 de l'Accord SMC; et

b) prennent des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retirer les subventions pouvant donner lieu à une action, comme l'exige l'article 7.8 de l'Accord SMC.[28]

B. ÉTATS-UNIS

3.3 Les États-Unis demandent au Groupe spécial de constater qu'ils ont agi d'une manière compatible avec leurs obligations au titre de l'Accord SMC et de ne pas accorder aux Communautés européennes la réparation qu'elles demandent.[29]

IV. ARGUMENTS DES PARTIES

4.1 Les arguments des parties sont exposés dans leurs communications écrites et orales au Groupe spécial, dans leurs réponses aux questions et dans les observations additionnelles présentées conformément à la demande du Groupe spécial. Les arguments des parties, tels qu'elles les ont résumés, sont présentés dans la présente section.[30] La version intégrale non confidentielle de certaines des communications des Communautés européennes peut être téléchargée à partir du site Web des Communautés européennes.[31] La version intégrale non confidentielle de certaines des communications des États-Unis peut être téléchargée à partir du site Web du gouvernement des États-Unis.[32]

A. QUESTIONS PRELIMINAIRES

1. Arguments des Communautés européennes

4.2 Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial[33], les Communautés européennes ont expliqué qu'elles avaient engagé la procédure DS353 en raison, en partie, de la non-coopération des États-Unis dans le processus au titre de l'Annexe V qui avait été engagé dans le cadre du différend

[27] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1055.
[28] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1656.
[29] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 1198.
[30] Conformément au paragraphe 12 des procédures de travail du Groupe spécial, les parties et tierces parties ont communiqué des résumés analytiques non confidentiels de leurs communications écrites et orales. Le Groupe spécial a remis son projet de partie descriptive, établi sur la base de ces résumés analytiques, aux parties le 17 novembre 2009 pour qu'elles formulent des observations. Le Groupe spécial a reçu les observations des parties le 15 décembre 2009.
[31] Voir http://trade.ec.europa.eu/wtodispute.
[32] Voir http://www.ustr.gov/Trade_Agreements/Monitoring_Enforcement/Dispute_Settlement/WTO/Section_Index.html.
[33] WT/DS353/2 (distribué initialement sous la cote WT/DS317/5, corrigé par les documents WT/DS353/2 et WT/DS353/2/Corr.1), figurant à l'annexe B.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

DS317, c'est-à-dire la contestation initiale par les Communautés européennes des subventions prohibées et pouvant donner lieu à une action accordées aux producteurs d'aéronefs civils gros porteurs des États-Unis. Spécifiquement, les Communautés européennes ont indiqué qu'il était regrettable que les États-Unis aient décidé d'avoir recours à des exceptions procédurales infondées pour porter atteinte au processus au titre de l'Annexe V engagé dans l'affaire DS317. Elles ont affirmé que les États-Unis avaient décidé de ne pas fournir de réponses concernant les mesures dont ils avaient unilatéralement déterminé qu'elles étaient en dehors du champ de ce différend et qu'ils s'étaient à plusieurs reprises opposés aux efforts déployés par les Communautés européennes pour que le Groupe spécial rende une décision faisant autorité en ce qui concerne le champ du différend. Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, elles ont soutenu que cela avait eu pour résultat de priver les Communautés européennes de leur droit prévu par l'Accord SMC d'obtenir les renseignements nécessaires en ce qui concerne environ la moitié des mesures en question et avait gravement porté atteinte aux droits des Communautés européennes en matière de régularité de la procédure dans l'affaire DS317.

4.3 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes font valoir que si les États-Unis ne s'étaient pas opposés à l'engagement de la procédure au titre de l'Annexe V dans le présent différend et à une décision rapide du Groupe spécial au sujet de la demande de décisions préliminaires des Communautés européennes, elles auraient pu présenter des renseignements plus détaillés et plus précis sur les mesures de subventionnement en cause. Elles expliquent que, par suite de cette non-coopération, elles ont dû fonder leur première communication écrite uniquement sur les renseignements non confidentiels des États-Unis dont elles disposaient.[34] Par conséquent, elles se réservent le droit de développer et d'étoffer leurs allégations, compte tenu de tout renseignement finalement communiqué lorsque le Groupe spécial se sera prononcé sur leur demande de décisions préliminaires. Entre-temps, elles demandent que le Groupe spécial accepte les renseignements présentés dans leur première communication écrite comme étant les meilleurs renseignements disponibles et, s'il y a lieu, tire des déductions défavorables.[35]

4.4 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes soulignent que les États-Unis ont continué à ne pas coopérer s'agissant de la fourniture de renseignements essentiels dans le présent différend. Elles rappellent qu'à la première réunion du Groupe spécial, les États-Unis ont fait clairement comprendre qu'ils n'avaient aucunement l'intention de fournir d'autres renseignements. Etant donné qu'elles affirment avoir fourni des éléments *prima facie*, elles font valoir que la charge incombe maintenant aux États-Unis de fournir des renseignements additionnels (qu'ils soient ou non accessibles au public) pour étayer leurs contestations des arguments et éléments de preuve des Communautés européennes. Elles disent espérer que les États-Unis divulgueront tous les renseignements pertinents dans leurs réponses aux questions du Groupe spécial, de façon que les mesures en cause puissent être analysées de manière plus approfondie.[36]

4.5 Les Communautés européennes notent en outre deux points. Premièrement, le fait de tirer des déductions défavorables des cas de non-coopération est un principe général de l'Accord SMC qui est applicable indépendamment de l'ouverture d'une procédure au titre de l'Annexe V et peut faire partie de l'établissement d'éléments *prima facie* par une partie plaignante. Deuxièmement, dans la mesure où les États-Unis ne citent pas de parties spécifiques des pièces qu'ils ont communiquées, ces pièces ne doivent pas être prises en compte par le Groupe spécial. En conclusion, les Communautés européennes estiment que l'affirmation des États-Unis selon laquelle des centaines de pièces qui ne

[34] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 33.
[35] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 34.
[36] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 3.

sont citées nulle part dans une communication pourraient étayer l'un quelconque de leurs arguments est manifestement absurde et incompatible avec la décision rendue par l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Exportations de blé et importations de grains*.[37]

2. Arguments des États-Unis

4.6 S'agissant de la demande de décisions préliminaires des Communautés européennes qui se rapporte à l'article 13 du Mémorandum d'accord, les États-Unis soutiennent qu'ils jugent dénuée de pertinence l'affirmation des Communautés européennes concernant la procédure au titre de l'Annexe V dans l'affaire DS317. De plus, les Communautés européennes n'ont fourni aucun fondement permettant au Groupe spécial de conclure que les renseignements qu'elles demandent sont nécessaires pour comprendre ou évaluer les éléments de preuve ou arguments présentés par les parties. Enfin, les États-Unis soulignent que la forme même des questions posées par les Communautés européennes semble passer à côté du sens véritable de l'article 13. Les Communautés européennes ne demandent pas des "renseignements" visant à traiter un argument formulé par elles ou par les États-Unis. En fait, elles énumèrent des catégories génériques de documents, sans s'inquiéter de savoir s'ils contiennent ou non des renseignements du type de ceux qu'elles recherchent.[38]

4.7 Les États-Unis notent que, dans la section de leur première communication écrite traitant de la procédure et, ensuite, tout au long de leurs arguments, les Communautés européennes demandent à de nombreuses reprises au Groupe spécial de traiter les renseignements qu'elles mentionnent comme étant les "meilleurs renseignements disponibles" et de tirer des déductions défavorables en ce qui concerne certains faits. Au contraire, les États-Unis considèrent que les Communautés européennes ont choisi des renseignements qui n'étaient incontestablement pas les "meilleurs", car elles ont systématiquement fait abstraction des faits facilement accessibles qui contredisaient leurs théories, même lorsque ces faits figuraient dans des documents cités par elles. En outre, selon les États-Unis, la première communication écrite des Communautés européennes ne fournit ni une base factuelle ni une justification juridique valable permettant au Groupe spécial de prendre la mesure radicale consistant à tirer des déductions défavorables. Par conséquent, les États-Unis font valoir que le Groupe spécial devrait procéder comme font normalement les groupes spéciaux, en demandant à la partie plaignante de s'acquitter de la charge de la preuve qui lui incombe et d'établir *prima facie* l'existence d'une incompatibilité avec les accords visés.[39]

4.8 S'agissant de la question des déductions défavorables, les États-Unis rappellent que les Communautés européennes font valoir que des déductions défavorables sont appropriées parce que, selon elles, les États-Unis n'ont pas coopéré à la collecte des renseignements lorsqu'ils 1) "se sont opposés à l'engagement de la procédure au titre de l'Annexe V dans le présent différend" et 2) "se sont opposés à une décision rapide du Groupe spécial au sujet de la demande de décisions préliminaires des Communautés européennes".[40] S'agissant de la demande de décisions préliminaires des Communautés européennes, les États-Unis notent que c'est le Groupe spécial qui a fixé le calendrier. Ils ont simplement exprimé leurs vues quant au moment où le Groupe spécial devait traiter la demande de décisions préliminaires des Communautés européennes. Ils font valoir ensuite que le Groupe spécial était libre de rejeter ces vues mais qu'il ne l'a pas fait. De plus, une fois le délai fixé par le Groupe spécial, les États-Unis ont répondu avec une semaine d'avance – ce qui n'est vraiment

[37] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 2.

[38] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 15.

[39] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 2.

[40] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 5 faisant référence à la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 60.

pas l'action d'une partie cherchant indûment à retarder le règlement de la demande de décisions préliminaires des Communautés européennes.[41]

4.9 Quant à l'opposition à l'engagement d'une procédure au titre de l'Annexe V, l'argument essentiel, selon les États-Unis, – un argument que les Communautés européennes ont d'ailleurs avancé elles-mêmes à plusieurs reprises – est que les Communautés européennes ont engagé l'affaire DS353 pour régler les problèmes provenant de leur désaccord avec les États-Unis au sujet de la validité de la demande d'établissement d'un groupe spécial dans l'affaire DS317.[42] Les États-Unis estiment qu'il ne se sont jamais opposés à l'engagement d'une procédure au titre de l'Annexe V en ce qui concerne les allégations des Communautés européennes relatives au subventionnement des aéronefs civils gros porteurs. De fait, ils ont participé activement à la procédure DS317 en présentant plus de 40 000 pages de documents. La seule chose à laquelle les États-Unis se sont opposés était l'engagement d'une deuxième procédure au titre de l'Annexe V, qui était sans précédent, simplement parce que les Communautés européennes avaient décidé unilatéralement, en l'absence de toute indication de la part du Groupe spécial ou du facilitateur, que les États-Unis ne coopéraient pas dans le cadre de la première procédure. Par conséquent, de l'avis des États-Unis, rien n'étaye le point de vue des Communautés européennes selon lequel les États-Unis n'ont pas coopéré à la collecte de renseignements en ce qui concerne leurs allégations.[43]

4.10 Notant la demande des Communautés européennes visant à ce que le Groupe spécial exerce le pouvoir discrétionnaire qui lui est conféré par l'article 13 du Mémorandum d'accord, les États-Unis ont demandé au Groupe spécial de constater que la demande de décisions préliminaires des Communautés européennes était sans fondement, étant donné que le dépôt de la première communication écrite des Communautés européennes avait restreint la portée de leurs arguments. En outre, la première communication écrite des États-Unis contient une grande quantité de renseignements réfutant les arguments des Communautés européennes, et les Communautés européennes ont par ailleurs apparemment utilisé dans leur communication certaines des données issues du processus au titre de l'Annexe V dans l'affaire DS317. Par conséquent, selon les États-Unis, le fondement de la demande de décisions préliminaires des Communautés européennes – la prétendue absence de renseignements sur les programmes contestés par les Communautés européennes – n'est plus valable (si tant est qu'il l'ait jamais été).[44]

B. PROGRAMMES DE SUBVENTIONS

1. Arguments des Communautés européennes

a) Présentation générale

4.11 Les Communautés européennes soutiennent que, dès le début, Boeing et le gouvernement des États-Unis ont étroitement collaboré pour faire progresser la technologie aéronautique des États-Unis et améliorer la position concurrentielle de Boeing vis-à-vis de la concurrence internationale. Cette relation étroite se poursuit actuellement car un soutien précieux est octroyé massivement à Boeing chaque année par de nombreuses agences du gouvernement des États-Unis – qui n'est en aucun cas remboursé. Les pouvoirs publics des États et des localités apportent également une contribution considérable à ce partenariat, qui vient s'ajouter à la profusion de dons, allégements fiscaux et autres formes de soutien que Boeing est habituée à obtenir au niveau fédéral. En outre, les Communautés européennes affirment que, vu que Boeing a largement dépassé Airbus sur le plan des commandes de

[41] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 3.
[42] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 6.
[43] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 4.
[44] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 5.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

LCA en 2006 tout en continuant à réduire les prix, les résultats directs de ce soutien n'ont jamais été plus évidents.[45]

4.12 Les Communautés européennes font valoir qu'elles établissent *prima facie* que les États-Unis ont accordé 23,7 milliards de dollars de subventions spécifiques à la division de la société Boeing ("Boeing") qui produit des aéronefs civils gros porteurs ("LCA") – c'est-à-dire la division des LCA de Boeing. Elles soutiennent également qu'elles montrent que ces subventions sont: 1) des subventions prohibées subordonnées aux résultats à l'exportation; et/ou 2) des subventions pouvant donner lieu à une action qui causent un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes et de leur constructeur de LCA – Airbus, et donc des effets défavorables pour ces intérêts.[46]

4.13 Les Communautés européennes affirment que les subventions d'une valeur de 23,7 milliards de dollars portées à la connaissance du Groupe spécial englobent de nombreuses mesures mises en œuvre par diverses entités publiques fédérales, des États et locales. S'agissant tout d'abord des subventions des États et locales en cause, les États de Washington, du Kansas et de l'Illinois, et diverses localités s'y trouvant, ont accordé plus de 800 millions de dollars d'avantages à Boeing et se sont engagés à fournir plus de 4 milliards de dollars d'avantages supplémentaires à compter de 2007.[47] La majeure partie de ces incitations accordées par les États et les localités à Boeing prennent la forme d'incitations fiscales subordonnées aux exportations qui sont accordées par l'État de Washington et sont liées à la production de LCA de Boeing. Selon les propres termes du gouverneur de l'État de Washington, Gary Locke, ces incitations visent à aider "Boeing à battre Airbus" et à "faire passer aux responsables d'Airbus de nombreuses nuits sans sommeil dans les années à venir".[48] Outre les subventions des États et locales, Boeing a reçu presque 17 milliards de dollars de financement et de soutien de la part de la NASA, du DOD, du DOC et du DOL, dont la majeure partie était accordée par la NASA et le DOD, principalement par le biais de leurs subventions à la R&D aéronautique.[49] Le gouvernement des États-Unis a également accordé à Boeing, au titre des régimes d'exclusion du champ de l'impôt FSC/ETI un dégrèvement fiscal subordonné aux exportations de presque 2,2 milliards de dollars qui a une incidence sur les ventes de LCA de Boeing.[50]

4.14 Les Communautés européennes présentent le tableau ci-dessous, qui donne un aperçu des subventions examinées de façon très détaillée dans leur première communication écrite[51]:

[45] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 2.
[46] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1 et 35.
[47] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 3.
[48] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 4.
[49] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 7.
[50] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 20.
[51] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 35.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Tableau 1: Aperçu des subventions accordées à la division des LCA de Boeing
(Millions de dollars)

Entité	Nom de la subvention		Description de la subvention	Montant total
État de Washington et municipalités s'y trouvant	Incitations fiscales au titre du HB 2294		L'État de Washington accorde, en relation avec les LCA: 1) des réductions du taux de l'impôt sur les activités ("B&O"); 2) des crédits d'impôt B&O; 3) des exonérations des taxes sur les ventes/l'utilisation; 4) des exemptions du droit d'accise sur la location à bail; et 5) des exemptions de l'impôt sur la propriété.	3 456,7 $
	Réductions du taux de l'impôt B&O accordées par Everett		La ville d'Everett réduit le taux de l'impôt B&O payé par Boeing sur les LCA construits à Everett.	67,5 $
	Subventions au titre de l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus		L'État de Washington et les municipalités s'y trouvant: 1) fournissent des coordonnateurs pour faciliter la production du 787; 2) accordent des incitations à la formation professionnelle pour les employés construisant le 787; 3) accordent pour l'avion cargo gros porteur ("LCF") 747 de Boeing les mêmes incitations que celles accordées pour le 787; 4) prennent en charge certains frais de procédure; et 5) accordent des subventions pour les infrastructures afin de faciliter la production de LCA de Boeing à Everett, Washington.	395,8 $
État du Kansas et municipalités s'y trouvant	Allégements fiscaux IRB accordés par Wichita		La ville de Wichita accorde des allégements de l'impôt sur la propriété et de la taxe sur les ventes aux installations de production de composants de LCA implantées à Wichita au moyen de l'émission d'obligations industrielles.	783,7 $
	Obligations de la KDFA		L'État du Kansas paie les intérêts sur les obligations qui serviront à faciliter la production d'une partie du fuselage du 787.	122,0 $
État de l'Illinois et municipalités s'y trouvant	Ensemble de mesures pour la relocalisation de Boeing		En vertu de l'ensemble de mesures pour la relocalisation de Boeing: 1) l'État de l'Illinois rembourse les coûts liés à la relocalisation du siège de Boeing; 2) l'État de l'Illinois accorde au siège de Boeing des crédits d'impôt sur le revenu; et 3) la ville de Chicago et le comté de Cook accordent des abattements de l'impôt sur la propriété pour le siège de Boeing.	24,3 $
	Résiliation du précédent bail		La ville de Chicago paie pour résilier le bail au précédent occupant du siège de Boeing à Chicago.	0,5 $
Gouvernement des États-Unis	R&D aéronautique des États-Unis	Programme ACT de la NASA	La NASA finance la R&D relative aux technologies des composites qui seront utilisées pour le 787.	417,7 $
		Programme HSR de la NASA	La NASA finance la R&D relative à la technologie des aéronefs civils à grande vitesse qui a également des applications pour les LCA subsoniques.	1 314,4 $
		Programme AST de la NASA	La NASA finance la R&D relative à l'amélioration de l'impact environnemental, de la sécurité et de l'efficacité des LCA.	692,5 $

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Entité	Nom de la subvention		Description de la subvention	Montant total
		Programme HPCC de la NASA	La NASA finance la R&D relative à la technologie de calcul et de communications pour la conception et le développement des LCA.	352,8 $
		Programme Aviation Safety de la NASA	La NASA finance la R&D relative à l'amélioration de la sécurité des LCA.	804,1 $
		Programme QAT de la NASA	La NASA finance la R&D relative à la technologie de réduction du bruit pour les LCA.	103,7 $
		Programme Vehicle Systems de la NASA	La NASA finance la R&D relative à l'amélioration de l'impact environnemental et de l'efficacité des LCA.	902,9 $
		Programme Base R&T de la NASA	La NASA finance la R&D relative aux technologies de base et avancées appliquées aux LCA.	5 818,3 $
		Programme RDT&E du DOD	Le DOD finance la R&D relative aux technologies à double usage – c'est-à-dire les technologies applicables à la fois aux aéronefs militaires et aux aéronefs commerciaux.	2 379,0 $
		Programme Advanced Technology du DOC	Le DOC finance la R&D relative aux technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité qui sont applicables aux LCA.	4,6 $
	Abandons/transferts de droits de propriété intellectuelle par la NASA/le DOD		La NASA et le DOD transfèrent à Boeing des droits de brevet de valeur, des droits sur des secrets commerciaux, et des droits exclusifs sur certaines données concernant des technologies relatives aux LCA et autres.	726,4 $
	Programme R&DI/S&P de la NASA/du DOD		La NASA et le DOD remboursent à Boeing sa propre R&D indépendante relative aux LCA qui n'est liée à aucun contrat spécifique, ainsi que ses coûts afférents aux soumissions et propositions.	3 108,3 $
	Installations, équipements et employés de la NASA/du DOD		La NASA et le DOD fournissent leurs installations, leurs équipements et leurs employés pour la R&D relative aux LCA.	n.d.[52]
	Dons du DOL pour la formation des travailleurs construisant le 787		Le DOL accorde des dons pour aider à former les travailleurs construisant le 787.	1,5 $
	FSC/ETI		Le gouvernement des États-Unis abaisse les impôts payés par Boeing sur chaque LCA produit et vendu pour être utilisé en dehors des États-Unis.	2 199,0 $
TOTAL				23 675,5 $

[52] Les avantages découlant de ces subventions sont inclus dans les estimations des Communautés européennes concernant les avantages découlant des subventions pour la R&D aéronautique de la NASA et du DOD, et ne sont donc pas mentionnés séparément. Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division, note 8, pièce EC-17.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.15 Les Communautés européennes affirment qu'elles montrent que chacun des éléments mentionnés dans le tableau 1 ci-dessus est une subvention au titre de l'article 1.1 de l'Accord SMC – c'est-à-dire une contribution financière qui confère un avantage à ses bénéficiaires. Elles soutiennent que l'éventail des transactions couvertes par l'expression "contribution financière" figurant à l'article 1.1 a) 1) est vaste. Les types de contributions financières en cause dans le présent différend sont les suivants: transferts directs et transferts directs potentiels de fonds conformément à l'article 1.1 a) 1) i); recettes publiques normalement exigibles qui sont abandonnées ou ne sont pas perçues conformément à l'article 1.1 a) 1) ii); et fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale conformément à l'article 1.1 a) 1) iii). Une contribution financière confère un avantage lorsqu'elle est "accordée à des conditions plus avantageuses que celles que le bénéficiaire aurait trouvées sur le marché".[53]

4.16 En outre, les Communautés européennes affirment qu'elles démontrent que chaque subvention est spécifique au titre de l'article 2 de l'Accord SMC. Elle rappelle que pour démontrer qu'il y a spécificité, il faut démontrer que la subvention est spécifique au sens de l'article 2.1, à moins que la subvention ne soit prohibée au titre de l'article 3.1, auquel cas elle est "réputée être spécifique" conformément à l'article 2.3. L'utilisation de l'expression "certaines entreprises" qui figure dans le texte introductif de l'article 2.1 révèle, selon les Communautés européennes, que le critère doit être appliqué de manière large.[54]

4.17 S'agissant de la spécificité, les Communautés européennes font observer que les États-Unis comprennent mal plusieurs aspects essentiels de leur analyse de la spécificité. Notant que les parties sont en désaccord sur au moins trois aspects fondamentaux relatifs à la spécificité, à savoir: i) le rôle et l'indication appropriée de "l'autorité qui accorde la subvention"; ii) la valeur de référence par rapport à laquelle le caractère disproportionné visé à l'article 2.1 c) doit être déterminé; et iii) la portée de l'expression "groupe d'entreprises ou de branches de production", les Communautés européennes formulent les observations ci-après.[55]

4.18 Premièrement, les Communautés européennes soutiennent que la question qui se pose au regard de l'article 2.1 est celle de savoir si une subvention est spécifique à certaines entreprises "relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde [la] subvention", et que la réponse est fonction de l'évaluation des actions de "l'autorité qui accorde la subvention". Elles soulignent qu'il n'est pas contesté que les "autorités qui accordent les subventions" en cause en ce qui concerne les octrois de droits de propriété intellectuelle[56] et les remboursements R&DI/S&P[57] sont la NASA et le DOD, et non le gouvernement des États-Unis dans son intégralité. Les Communautés européennes estiment que, si d'autres autorités accordant les subventions étaient pertinentes, une partie défenderesse pourrait faire de l'analyse de la spécificité un examen sans fin consistant à comparer la pratique de chaque entité publique fédérale et locale avec la pratique de l'autorité accordant la subvention en cause – évitant ainsi une constatation de spécificité au titre de l'article 2.1 a) pour chaque mesure ou presque.[58]

---

[53] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 36.

[54] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 37.

[55] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 17.

[56] Voir la section IV.B.1 c) ii) plus bas.

[57] Voir la section IV.B.1 c) iii) plus bas.

[58] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 18.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.19 Deuxièmement, s'agissant de l'évaluation du caractère disproportionné au titre de l'article 2.1 c), les Communautés européennes font valoir que la valeur de référence pertinente est la position économique du bénéficiaire "dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention", la "juridiction" s'entendant de la juridiction géographique. L'approche des États-Unis consistant à prendre en considération un rapport entre a) "certains renseignements concernant Boeing" et b) "des renseignements comparables concernant le groupe de bénéficiaires de la subvention alléguée dans son ensemble" viderait le facteur du caractère disproportionné énoncé à l'article 2.1 c) de tout sens étant donné que l'autorité qui accorde la subvention contrôlerait le résultat d'un tel examen.[59]

4.20 Troisièmement, les Communautés européennes estiment que, compte tenu du sens ordinaire du terme "groupe", un "groupe d'entreprises ou de branches de production" s'entend de plusieurs entreprises ou branches de production qui constituent une unité ou un ensemble sur la base d'un lien ou d'un objectif mutuel ou commun, ou d'un certain degré de similarité. Par conséquent, les Communautés européennes font valoir qu'une subvention qui est à la disposition d'un groupe composé d'un nombre suffisamment limité des entreprises qui exercent leurs activités dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention doit être spécifique, comme l'est l'ATP[60], qui est limité au groupe de sociétés des États-Unis qui effectuent des recherches sur des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité".[61]

4.21 Enfin, les Communautés européennes notent que, chaque fois qu'elles le peuvent, elles s'efforcent d'estimer la valeur des avantages tirés par la division des LCA de Boeing de chacune des subventions en cause dans le présent différend en utilisant une méthode d'imputation fondée sur les renseignements accessibles au public. Ces montants estimatifs figurent dans le tableau 1 plus haut et les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de les adopter comme étant les meilleurs renseignements disponibles et, s'il y a lieu, de tirer des déductions défavorables de la non-coopération des États-Unis au processus de collecte de renseignements.[62]

b) Mesures de soutien des États

i) État de Washington et municipalités s'y trouvant

4.22 S'agissant des mesures de l'État de Washington et des municipalités s'y trouvant, les Communautés européennes contestent un ensemble de 4 milliards de dollars d'incitations fiscales, relatives aux infrastructures et autres sans risque, qui sont mises en œuvre au moyen d'un certain nombre de mesures des États et locales étroitement liées et sont garanties à Boeing aux termes de l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus.

4.23 Les Communautés européennes précisent que les subventions de l'État de Washington contestées comprennent un ensemble de 3,92 milliards de dollars d'allégements fiscaux, d'améliorations des infrastructures, d'incitations à la formation et de diverses autres mesures conçues, dans leur intégralité, pour permettre à Boeing d'en tirer avantage tout en étant à l'abri du risque. Il s'agit des mesures suivantes:

- subventions fiscales: i) réductions du taux de l'impôt B&O au titre du HB 2294; ii) crédits d'impôt B&O au titre du HB 2294; iii) exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation au titre du HB 2294 pour le matériel, les périphériques et les

[59] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 19.

[60] Voir les paragraphes 4.96 et 4.97 plus bas.

[61] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 20.

[62] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 38.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

logiciels informatiques; iv) exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation au titre du HB 2294 pour la construction et les équipements, exonérations du droit d'accise sur la location à bail, et exonérations de l'impôt sur la propriété; et v) réductions du taux de l'impôt B&O accordées par la ville d'Everett; et

- subventions au titre de l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus: i) fourniture de coordonnateurs de projet; ii) incitations à la formation professionnelle; iii) incitations pour le LCF 747; iv) soutien en cas de poursuites judiciaires; et v) subventions pour les infrastructures (améliorations routières pour Boeing Everett, renonciation aux redevances d'atterrissage pour le LCF 747, dispositifs de transfert train-barge et installations du terminal sud du port d'Everett, et gel des tarifs des services publics pour Boeing Everett).[63]

4.24 Les Communautés européennes font valoir que toutes ces incitations ont été promises par le gouverneur de l'État de Washington, Gary Locke, dans sa lettre d'"offre finale" adressée à Boeing. Elles ont été mises en œuvre au moyen d'un nombre de mesures étroitement liées[64], parmi lesquelles: le HB 2294; l'Arrêté n° 2759-04 de la ville d'Everett; le Mémorandum d'accord sur le projet Olympus entre l'État de Washington et Boeing; et l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus, par lequel l'État de Washington et ses localités se sont engagés à accorder ces diverses incitations à Boeing. En effet, le caractère d'ensemble de ces incitations est indiqué explicitement dans le MSA.[65]

4.25 En réponse aux arguments des États-Unis concernant les subventions spécifiques accordées par l'État de Washington et les municipalités s'y trouvant[66], les Communautés européennes font observer que rien dans les arguments avancés et les faits présentés par les États-Unis ne modifie la conclusion selon laquelle les nombreux engagements pris par l'État de Washington et ses localités dans cet "ensemble d'incitations en faveur de Boeing" sont des subventions spécifiques dont tire avantage la division des LCA de Boeing.[67]

Incitations fiscales de l'État et locales

4.26 Les Communautés européennes font valoir que l'État de Washington s'est engagé à accorder presque 3,5 milliards de dollars d'allégements fiscaux au profit de Boeing au cours des 20 prochaines années par le biais du HB 2294[68], et que la ville d'Everett s'est engagée à accorder une réduction additionnelle du taux de l'impôt B&O d'une valeur de 67,5 millions de dollars entre 2006 et 2023.[69]

4.27 En particulier, les Communautés européennes affirment, entre autres, que les réductions du taux de l'impôt B&O au titre du HB 2294 constituent un exemple caractéristique de subvention spécifique, car avant l'adoption du HB 2294 les fabricants d'aéronefs commerciaux et de composants devaient payer le taux général de l'impôt B&O applicable aux fabricants de 0,484 pour cent, alors que

[63] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 6.
[64] Par exemple, l'article 1 de l'Arrêté n° 2759-04 de la ville d'Everett fait spécifiquement référence à l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus, et en reprend les termes. Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 147.
[65] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 30.
[66] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 6.
[67] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 7.
[68] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 4.
[69] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 156.

depuis l'adoption du HB 2294, ils paient un taux de l'impôt B&O qui est de 40 pour cent inférieur.[70] Par conséquent, les Communautés européennes font valoir que les réductions du taux de l'impôt B&O au titre du HB 2294 entraînent l'abandon de recettes publiques normalement exigibles et, donc, une contribution financière, pour toute la période allant de l'exercice 2006 à l'exercice 2024.[71]

4.28 Les Communautés européennes rappellent que le HB 2294 établissait pour les fabricants d'aéronefs commerciaux et de composants d'aéronefs commerciaux une exception à la règle générale de l'imposition B&O applicable aux fabricants dans l'État de Washington. En d'autres termes, en l'absence du HB 2294, les fabricants d'aéronefs commerciaux et de composants d'aéronefs commerciaux paieraient un taux de l'impôt B&O plus élevé pendant toute la période allant du 1er octobre 2005 au 30 juin 2024. Les Communautés européennes estiment qu'on ne peut exempter cette réduction d'impôt arbitraire, ciblée et sur mesure des disciplines de l'Accord SMC, comme les États-Unis tentent de le faire au moyen de leurs arguments fallacieux et dénués de pertinence concernant la "pyramidalisation".[72]

4.29 Les Communautés européennes estiment que l'examen par les États-Unis de l'incidence de la "pyramidalisation" et de la politique alléguée de "péréquation des taux d'imposition effectifs" menée par l'État de Washington est totalement dénué de pertinence, car la mesure contestée par les Communautés européennes est le HB 2294 et non le système d'imposition B&O de l'État de Washington tout entier.[73] Le texte du HB 2294 et les circonstances entourant son adoption démontrent que le HB 2294 n'a absolument rien à voir avec la pyramidalisation, et tout à voir avec l'octroi d'un soutien financier à Boeing et à son programme de 787.

4.30 En outre, les Communautés européennes soulignent que le HB 2294 ne mentionne pas la pyramidalisation, ni la péréquation fiscale, ni quoi que ce soit du même genre. En fait, la loi concerne l'"octroi d'incitations fiscales" à l'industrie aérospatiale. Les Communautés européennes mentionnent aussi que la règle générale d'imposition applicable aux fabricants dans l'État de Washington, selon les propres règles d'imposition de l'État de Washington énoncées dans le *Revised Code of Washington*, impose aux fabricants de payer un taux de l'impôt B&O de 0,484 pour cent, et que le HB 2294, selon ses propres termes, établit une exception à cette règle générale pour les fabricants d'aéronefs commerciaux et de composants d'aéronefs commerciaux.[74]

4.31 Les Communautés européennes allèguent que les États-Unis étaient incapables de mentionner la moindre loi, réglementation ou politique de l'État de Washington exigeant la péréquation des taux d'imposition effectifs entre toutes les entreprises installées dans l'État. Elles font remarquer que tout ce que les États-Unis ont mentionné à de nombreuses reprises pendant la première réunion du Groupe spécial avec les parties, c'était une "étude". En réponse aux observations des États-Unis selon lesquelles, en l'absence du HB 2294, le taux d'imposition serait "d'ordre conjectural", les Communautés européennes font observer que "d'ordre conjectural" n'est pas un point de repère.[75]

---

[70] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 3.

[71] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 8.

[72] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 8.

[73] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 3.

[74] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 3.

[75] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 4.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.32 Les Communautés européennes rejettent l'argument des États-Unis selon lequel les réductions du taux de l'impôt B&O au titre du HB 2294 ne constituent pas un abandon de recettes normalement exigibles au motif qu'il est sans fondement, parce que le HB 2294 établissait des taux de l'impôt B&O spéciaux plus bas pour les fabricants d'aéronefs commerciaux et de composants, par rapport au taux de l'impôt B&O général applicable aux fabricants dans l'État de Washington. Les Communautés européennes expliquent que le HB 2294 – la mesure en cause – est en outre explicitement limité aux fabricants, détaillants et grossistes d'aéronefs commerciaux et de composants, et est par conséquent spécifique.[76]

4.33 Les Communautés européennes rejettent également l'argument des États-Unis selon lequel le montant pertinent de toute contribution financière résultant des réductions du taux de l'impôt B&O au titre du HB 2294 correspond seulement aux recettes "effectivement" abandonnées pendant les exercices 2006 et 2007 au motif qu'il est dénué de fondement. Pour avancer cet argument juridique, les États-Unis commettent une erreur fondamentale en s'appuyant entièrement sur une disposition de l'Accord SMC – l'article 1.1 – qui ne traite tout simplement pas de la question du montant de la subvention.[77]

4.34 Répondant aux éléments de preuve concernant la transmission à Boeing des avantages résultant pour les fournisseurs de Boeing des réductions du taux de l'impôt B&O de l'État de Washington, les Communautés européennes allèguent que les États-Unis appliquent encore une fois leur stratégie de base consistant à dire que des éléments de preuve existent qui démentent les éléments de preuve et arguments des Communautés européennes selon lesquels une mesure confère un avantage, sans pour autant fournir ces autres éléments de preuve.[78] Les Communautés européennes soutiennent que les réductions du taux de l'impôt B&O accordées aux producteurs de composants des LCA de Boeing sont transmises à la division des LCA de Boeing, en se fondant à la fois sur des éléments de preuve émanant de l'État de Washington et sur une analyse d'expert effectuée par les professeurs Paul Wachtel et John Asker de l'Université de New York, et que les États-Unis n'ont pas réfuté ces éléments de preuve.[79] Elles notent que l'ancien gouverneur Locke lui-même a indiqué clairement que les avantages des réductions du taux de l'impôt B&O au titre du HB 2294 reçus par les fournisseurs de Boeing dans l'État de Washington étaient transmis à la division des LCA de Boeing.[80]

4.35 Enfin, en ce qui concerne les réductions du taux de l'impôt B&O au titre du HB 2294, rappelant que les États-Unis ont très clairement indiqué lors de la deuxième réunion du Groupe spécial avec les parties que l'État de Washington appliquait un taux de l'impôt B&O de 0,484 pour cent aux fabricants exerçant leurs activités dans l'État, à l'exception de certains fabricants spécialisés – tels que les constructeurs d'aéronefs commerciaux - auxquels l'État accordait des taux spéciaux plus bas (autrement dit des "ajustements sectoriels"), les Communautés européennes estiment que cela confirme que l'ajustement des taux de l'impôt B&O prévu dans le HB 2294 constitue des recettes normalement exigibles qui sont abandonnées.[81]

---

[76] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 3.

[77] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 9.

[78] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 2.

[79] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 10.

[80] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 3.

[81] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 3.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.36 Les Communautés européennes allèguent aussi que, outre les réductions du taux de l'impôt B&O au titre du HB 2294, l'État de Washington a accordé les incitations fiscales additionnelles suivantes à Boeing au moyen du HB 2294: crédits d'impôt B&O pour le développement préproduction, les logiciels et le matériel informatiques, et les impôts sur la propriété[82]; exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour le matériel, les périphériques ou les logiciels informatiques servant au développement des aéronefs commerciaux ou de leurs composants, et pour la construction et les équipements relatifs aux nouveaux bâtiments servant à la construction d'avions superéconomiques[83]; exonérations des droits d'accise sur la location à bail pour les constructeurs se livrant à la construction d'avions superéconomiques qui louent certaines installations du district portuaire[84]; et exonérations de l'impôt sur la propriété pour les constructeurs se livrant à la construction d'avions superéconomiques qui sont locataires d'un district portuaire.[85] En outre, les Communautés européennes allèguent que la ville d'Everett a institué une réduction de 75 pour cent de son taux de l'impôt B&O pour les activités de fabrication au moyen de l'Arrêté municipal n° 2759-04 lorsque la valeur des produits manufacturés dépasse 6 à 8 milliards de dollars[86]; et que Boeing est la seule société à fabriquer à Everett des produits dont la valeur est supérieure à 6 à 8 milliards de dollars par année.[87] Les Communautés européennes ont démontré que les diverses mesures fiscales adoptées au moyen du HB 2294 et de l'Arrêté n° 2759-04 de la ville d'Everett étaient des subventions spécifiques à la division des LCA de Boeing.[88]

Subventions au titre de l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus

4.37 Les Communautés européennes font valoir que l'État de Washington et les municipalités s'y trouvant se sont engagés à accorder presque 400 millions de dollars au titre d'autres incitations, y compris des moyens de formation et des améliorations des infrastructures, en relation avec la production du 787.[89] Plus spécifiquement, l'État de Washington s'est engagé dans l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus à accorder la série d'incitations ci-après destinées à apporter des avantages au projet Olympus – c'est-à-dire l'installation d'assemblage du 787 de Boeing:

- fournir à Boeing des coordonnateurs pour aider à lancer le projet Olympus;

- créer un programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et construire un centre de ressources d'emploi pour former les employés de Boeing qui travailleraient à l'assemblage des LCA 787;

- aider Boeing à développer et produire les LCF 747 qu'elle utiliserait pour transporter les composants du 787 à Everett en accordant pour les LCF 747 les mêmes incitations fiscales et autres que celles qui étaient accordées pour le 787; et

[82] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 109.
[83] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 117.
[84] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 122.
[85] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 126.
[86] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 148.
[87] Déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 29.
[88] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 31.
[89] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 4.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

- assurer Boeing contre le risque de poursuites judiciaires lié à l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus.[90]

En outre, l'État de Washington, le comté de Snohomish, le port d'Everett et la ville d'Everett se sont engagés dans l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus à accorder la série d'incitations ci-après visant à améliorer les infrastructures ou à en faciliter l'utilisation par Boeing:

- améliorations spécifiques des accès routiers au profit des installations de production de LCA de Boeing à Everett, réalisées par l'État de Washington et la ville d'Everett;

- renonciation aux redevances d'atterrissage des LCF 747 de Boeing à Paine Field pour abaisser les coûts de transport des composants du 787 jusqu'à Everett, consenti par le comté de Snohomish;

- améliorations des capacités de transfert train-barge et extension du terminal sud pour faciliter le transport des composants du 787 à Everett, réalisées par le port d'Everett; et

- gel des tarifs des services d'approvisionnement en eau et d'évacuation des eaux usées, des déchets solides et de l'eau de procédé utilisés par les installations de production de LCA de Boeing à Everett, consenti par la ville d'Everett et le comté de Snohomish.[91]

Les Communautés européennes font valoir que toutes ces incitations sont des subventions qui relèvent d'un accord conclu spécifiquement entre Boeing et l'État de Washington – à savoir l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus. Elles ne coûtent rien à Boeing et leur valeur économique est en fait garantie à Boeing par les termes de cet accord.[92]

4.38 En outre, les Communautés européennes font valoir que les améliorations routières et portuaires en cause ne constituent pas une infrastructure générale étant donné qu'elles ont été, à la suite de négociations, adaptées spécifiquement aux besoins de Boeing et lui ont été garanties.[93] Plus spécifiquement, elles soutiennent que l'ensemble d'améliorations routières pour le 787 et les améliorations des capacités de transfert train-barge et du terminal sud du port d'Everett ne constituent pas une infrastructure générale. Elles font valoir que cela est confirmé par les faits qu'elles présentent – par exemple les droits légaux aux améliorations spécifiés par Boeing, l'accès préférentiel, etc.[94] Exactement à l'inverse de ce que les États-Unis ont dit, à savoir que "les Communautés européennes énoncent une paire de faits hors contexte pour chaque mesure d'infrastructure contestée", les Communautés européennes affirment qu'elles ont mentionné une multitude de faits se rapportant à chacune de ces mesures, y compris l'existence de nombreux droits légaux détenus par Boeing concernant chaque mesure. Surtout, elles soulignent que les États-Unis n'ont à aucun moment contesté l'existence de l'un quelconque de ces faits.[95] Par conséquent, elles estiment avoir démontré que les améliorations routières et portuaires ne constituaient pas une infrastructure générale, car

[90] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 163.
[91] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 164.
[92] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 165.
[93] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 3.
[94] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 4.
[95] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 4.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Boeing avait légalement droit à ces améliorations, qui étaient adaptées à ses propres besoins. En outre, elles soulignent que Boeing jouissait d'un usage préférentiel des installations portuaires.[96]

4.39 Par ailleurs, les Communautés européennes estiment qu'au cas où le Groupe spécial considérerait les améliorations routières et portuaires elles-mêmes comme une infrastructure générale, à titre subsidiaire, les droits accordés à Boeing en relation avec ces améliorations constituent la fourniture de biens et services autre qu'une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Ces droits ont été accordés uniquement à Boeing et ils lui donnent une sécurité juridique en ce qui concerne des éléments des améliorations routières et portuaires qui sont essentiels au fonctionnement de son installation de production et qui à défaut pourraient entraîner des pertes économiques. Ainsi, elles apportent à Boeing un avantage qui n'est pas disponible sur le marché.[97]

4.40 S'agissant de la disposition relative à l'"exécution intégrale" de l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus, les Communautés européennes estiment qu'elle joue un rôle fondamental pour ce qui est de garantir à Boeing l'octroi de chacune des subventions figurant dans l'ensemble d'incitations en faveur de Boeing de 3,92 milliards de dollars. L'affirmation des États-Unis selon laquelle il s'agit "simplement d'une clause d'"effort maximal" qui encourage les parties à respecter leurs engagements dans la mesure permise par la loi" est absurde et contraire au sens courant du texte de la clause figurant dans le droit interne.[98]

ii) État du Kansas et municipalités s'y trouvant

4.41 S'agissant des mesures prises par l'État du Kansas et ses localités, les Communautés européennes font valoir que la division des LCA de Boeing a reçu 784 millions de dollars d'avantages en matière d'impôt sur la propriété et de taxe sur les ventes découlant des obligations industrielles de la ville de Wichita, ainsi qu'un avantage additionnel de 122 millions de dollars découlant des obligations de l'État du Kansas.[99]

4.42 Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis n'ont pas contesté de manière satisfaisante les éléments *prima facie* qu'elles ont établis selon lesquels la ville de Wichita, au moyen des allégements de l'impôt sur la propriété et de la taxe sur les ventes associés aux obligations industrielles, et l'État du Kansas, au moyen d'obligations émises par la KDFA, accordent des subventions apportant des avantages à la division des LCA de Boeing qui sont spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.[100]

Allégements fiscaux IRB de Wichita

4.43 Les Communautés européennes soutiennent que la ville de Wichita, au Kansas, a accordé des abattements de l'impôt sur la propriété et de la taxe sur les ventes liés à presque 4 milliards de dollars d'obligations industrielles émises en faveur des installations de Wichita utilisées pour produire des pièces détachées pour les LCA de Boeing.[101] Les Communautés européennes allèguent également

[96] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 11.
[97] Réponse des Communautés européennes à la question n° 249, paragraphes 454 et 459; réponse des Communautés européennes à la question n° 364, paragraphe 188.
[98] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 12.
[99] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 4.
[100] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 13.
[101] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 5.

que, par le biais d'un régime juridique compliqué, ces obligations industrielles ont eu pour seul objectif et seule conséquence d'accorder des allégements de l'impôt sur la propriété et de la taxe sur les ventes dont Boeing a tiré avantage.[102]

4.44 Les Communautés européennes rejettent l'argument des États-Unis selon lequel les obligations industrielles ne donnent lieu à aucune contribution financière au motif qu'il est sans fondement, parce que l'exonération générale de l'impôt sur la propriété au Kansas à laquelle les États-Unis font référence ne s'applique qu'aux machines et équipements commerciaux et industriels acquis après le 30 juin 2006. En outre, les Communautés européennes soutiennent qu'elles ont établi que la valeur escomptée des futures subventions liées aux obligations accordées à Spirit (c'est-à-dire le nouveau propriétaire des activités commerciales de Boeing à Wichita et actuel coproducteur des LCA de Boeing) avait été transmise à Boeing en vertu des modalités et conditions de l'achat par Spirit des installations de Boeing à Wichita, sur la base de l'analyse d'expert du professeur Paul Wachtel de l'Université de New York. Les Communautés européennes notent que la part des obligations industrielles détenue par Boeing est également disproportionnée par rapport à sa position économique dans la ville de Wichita.[103]

4.45 S'agissant des obligations industrielles, les Communautés européennes soutiennent que l'argument des États-Unis selon lequel les obligations industrielles ne donnent lieu à aucune contribution financière est sans fondement essentiellement parce que l'exonération générale de l'impôt sur la propriété au Kansas à laquelle les États-Unis font référence ne s'applique qu'aux machines et équipements commerciaux et industriels acquis après le 30 juin 2006. Elles soutiennent que les obligations industrielles reçues tant par Boeing que par Spirit donnent lieu à des avantages pour la division des LCA de Boeing, car Spirit transmet ses avantages IRB à la division des LCA de Boeing, ce qui est démontré par les principes de base de l'évaluation des actifs. Ces obligations industrielles sont spécifiques parce que la part qu'en ont reçue Boeing et Spirit est disproportionnée par rapport à leur part dans l'économie de Wichita.[104]

4.46 S'agissant de la question de la spécificité, les Communautés européennes soutiennent que, contrairement à ce qu'affirment les États-Unis, elles ont pris en compte la diversification des activités économiques à Wichita dans leur analyse de la spécificité. En effet, elles affirment que dans une économie où les fabricants "produisent de tout, des motocyclettes aux mémoires informatiques"[105], le fait que Boeing a bénéficié de 69 pour cent des abattements de l'impôt sur la propriété liés aux IRB accordés par Wichita, alors que sa part dans l'économie locale n'est que (au plus) de 16 pour cent, confirme que ces subventions sont *de facto* spécifiques. Les Communautés européennes contestent également l'augmentation des États-Unis, en faisant valoir qu'ils n'ont jamais présenté de mesure de la part de Boeing dans l'économie locale faite sur la base d'un facteur autre que l'emploi.[106]

Obligations de la KDFA

4.47 Les Communautés européennes font valoir que l'État du Kansas, par l'intermédiaire de la KDFA, a aussi émis 80 millions de dollars d'obligations liées à la production d'une partie du fuselage

[102] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 5.

[103] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 4.

[104] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 14.

[105] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, note de bas de page 2.

[106] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 6.

du 787 à Wichita.[107] Elles affirment que ces obligations sont un moyen d'accorder pendant 20 ans des dons semestriels apportant des avantages au projet de 787 de Boeing.[108] S'il y avait le moindre doute quant au destinataire de ces obligations de la KDFA et de la législation d'application, les Communautés européennes font remarquer que l'État les surnommait les "obligations Boeing".[109]

4.48 S'agissant de la KDFA, les Communautés européennes soutiennent que les obligations de la KDFA sont des subventions spécifiques qui apportent des avantages à la division des LCA de Boeing.[110] Elles allèguent qu'elles ont démontré que Spirit transmettait les avantages découlant de ces obligations à la division des LCA de Boeing, sur la base de l'analyse d'expert du professeur Paul Wachtel de l'Université de New York; et que les obligations étaient spécifiques parce qu'elles étaient mises à la disposition uniquement de Boeing et de son successeur, Spirit.[111]

Arguments des Communautés européennes concernant la transaction entre Boeing et Spirit

4.49 Les Communautés européennes estiment que la tentative des États-Unis pour réfuter l'argument des Communautés européennes concernant la transmission est vaine.[112] Plus spécifiquement, elles contestent le fait que les États-Unis se bornent à affirmer que Spirit ne transmet pas les avantages qu'il tire des obligations industrielles et des obligations de la KDFA à Boeing, mais refusent de fournir des renseignements pour étayer cette affirmation.

4.50 Les Communautés européennes soulignent que Spirit est en fait un coproducteur des LCA de Boeing et, en tant que tel, fait partie de la branche de production des LCA des États-Unis, qui est la branche de production visée par les allégations des Communautés européennes dans le présent différend.[113] Surtout, Spirit n'est pas une "entité indépendante, sans lien avec Boeing", comme l'affirment les États-Unis; en fait, il s'agit du successeur de Boeing pour les activités de Wichita qui a actuellement un lien spécial avec Boeing. En outre, au moment critique pour l'évaluation de la transmission – c'est-à-dire au moment où la transaction entre Boeing et Spirit a été conclue – Spirit n'avait aucun lien avec Airbus, alors que la ville de Wichita avait déjà dit qu'elle entendait émettre des obligations industrielles au profit de Spirit et que Spirit avait déjà présenté une demande pour des obligations de la KDFA.[114]

4.51 Les Communautés européennes expliquent[115] en outre que les conditions de la transaction entre Boeing et Spirit en février 2005, qui prévoyaient la transmission à Boeing des futurs avantages découlant des subventions, étaient fondées sur les attentes raisonnables voulant que le successeur de Boeing à Wichita bénéficie d'obligations industrielles et d'obligations de la KDFA. Bien que les

[107] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 5.
[108] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 5.
[109] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 5.
[110] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 15; résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 5.
[111] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 15.
[112] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 6.
[113] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 5.
[114] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 6.
[115] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 5.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

États-Unis fassent remarquer qu'elles n'ont fourni aucun élément de preuve indiquant que les conditions de l'accord entre Boeing et Spirit avaient été modifiées entre février et juin 2005 pour prendre en compte les avantages découlant d'obligations futures, les Communautés européennes font valoir que ce n'est pas surprenant qu'il n'y ait pas d'éléments de preuve de ce type puisque les événements ayant précédé la conclusion de la transaction en juin 2005[116] ont confirmé les attentes des parties de février 2005, ce qui signifiait qu'il n'y avait rien à modifier.[117] Elles soutiennent que, pour répondre aux éléments de preuve concernant la transmission à Boeing des avantages découlant des mesures du Kansas en faveur de Spirit, les États-Unis appliquent la stratégie consistant à dire que des éléments de preuve existent qui démentent les éléments de preuve et arguments des Communautés européennes selon lesquels une mesure confère un avantage, sans pour autant fournir ces autres éléments de preuve.[118]

4.52 Les Communautés européennes maintiennent leur argument selon lequel on s'attendait clairement à ce que Spirit bénéficie à la fois d'obligations industrielles et d'obligations de la KDFA avant la conclusion de la transaction dans des conditions de pleine concurrence entre Boeing et Spirit et selon lequel, par conséquent, Spirit a transmis les futurs avantages découlant de ces subventions à la division des LCA de Boeing dans le cadre de la transaction globale. Les Communautés européennes soutiennent que ces subventions sont spécifiques car le montant des obligations industrielles dont ont bénéficié Boeing et Spirit est disproportionné par rapport à leur part dans l'économie locale et que seul le successeur de Boeing (Spirit) a bénéficié des obligations de la KDFA.[119]

iii) État de l'Illinois et municipalités s'y trouvant

4.53 Les Communautés européennes font valoir que l'État de l'Illinois et ses localités ont accordé un ensemble d'incitations pour le siège social de Boeing, qui était constitué de remboursements des frais de relocalisation et d'allégements fiscaux. Elles soutiennent que l'allégation des États-Unis selon laquelle ces mesures ne sont pas spécifiques est dénuée de fondement car Boeing était le seul bénéficiaire déclaré et le seul bénéficiaire effectif.[120]

Ensemble de mesures pour la relocalisation de Boeing

4.54 Les Communautés européennes font valoir que l'État de l'Illinois et les municipalités s'y trouvant accordent des subventions spécifiques à Boeing au moyen d'un ensemble de mesures adoptées conformément à la Loi sur la relocalisation. Ces mesures sont les suivantes: remboursements des frais de relocalisation; crédits d'impôt EDGE pendant 15 ans; et abattements de l'impôt sur la propriété local pour le siège relocalisé de la société.[121]

[116] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, note de bas de page 1. Spécifiquement, la lettre d'intention de Spirit concernant les IRB, la demande de Spirit du 9 mai 2005 concernant les obligations de la KDFA, et la décision de la KDFA du 9 juin 2005 établissant son intention d'émettre les obligations.

[117] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 5.

[118] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 2.

[119] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 5.

[120] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 5.

[121] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 16.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.55 Les Communautés européennes affirment en outre que cet ensemble d'incitations généreux et de longue durée a été accordé à Boeing dans le cadre de sa décision de relocaliser son siège social à Chicago, dans l'Illinois, en 2001.[122] Elles notent que les législateurs faisaient souvent référence à la Loi sur la relocalisation y relative comme étant le "dispositif Boeing".[123] Elles ajoutent que, dans le cadre des incitations à la relocalisation, la ville de Chicago a même envoyé un chèque au propriétaire du bâtiment du siège de Boeing pour faire en sorte que Boeing puisse, au moment de choisir, obtenir le bâtiment de son choix sans avoir à payer de prime.[124]

4.56 Notant que les arguments des États-Unis concernant ces mesures consistent surtout à limiter les montants des contributions financières aux montants passés, et à faire valoir que ces mesures ne sont pas spécifiques, les Communautés européennes font observer que toutes ces mesures étaient dûment mentionnées dans les demandes de consultations et d'établissement d'un groupe spécial et existaient bien avant que le présent Groupe spécial soit établi. Elles donnent donc lieu à des contributions financières indépendamment du fait que le transfert de fonds ou l'abandon de recettes publiques normalement exigibles ait lieu dans le passé, dans le présent ou dans le futur. Les Communautés européennes estiment que ces mesures sont toutes spécifiques parce que Boeing était le seul bénéficiaire déclaré, et le seul bénéficiaire effectif, de la Loi sur la relocalisation, en vertu de laquelle chacune de ces mesures avait été adoptée. Les réductions de l'impôt sur la propriété sont également spécifiques parce que les arrêtés municipaux et accords pertinents les limitent explicitement à Boeing.[125]

4.57 Enfin, les Communautés européennes soulignent que les États-Unis admettent que les remboursements des frais de relocalisation, les crédits d'impôt EDGE et les abattements de l'impôt sur la propriété local sont des subventions, et qu'ils n'ont pas réfuté leurs arguments concernant le montant et la spécificité de ces subventions.[126]

Résiliation du bail précédent

4.58 Les Communautés européennes rappellent que les États-Unis ont reconnu que le versement effectué pour la résiliation du bail par la ville de Chicago constituait une subvention spécifique accordée à la division des LCA de Boeing.[127]

c) Mesures du gouvernement fédéral des États-Unis

4.59 Aussi généreux que soient les avantages accordés par les États, les Communautés européennes estiment que la principale source de subventions des États-Unis accordées à Boeing a toujours été les pouvoirs publics fédéraux. Boeing a reçu presque 17 milliards de dollars de financement et de soutien de la part de la NASA, du DOD, du DOC et du DOL. La majeure partie de ce financement est accordée par la NASA et le DOD, principalement par le biais de leurs subventions à la R&D aéronautique. La NASA et le DOD octroient également à Boeing des droits de propriété

[122] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 6.
[123] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 6.
[124] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 6.
[125] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 17.
[126] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 6.
[127] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 18; résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 6.

intellectuelle sur des résultats de recherche précieux, y compris des brevets, des secrets commerciaux, et des droits d'utilisation des données; ils remboursent à Boeing certains coûts de R&D supportés uniquement par la volonté de Boeing (appelée R&D "indépendante") et non en application des dispositions d'un contrat; et ils fournissent des installations, équipements et employés pour la R&D relative aux LCA.[128] Les Communautés européennes mettent en avant les éléments ci-après, qui, selon elles, ressortent clairement d'un examen des subventions pour la R&D:

a) Le gouvernement des États-Unis et Boeing ont depuis longtemps une relation très étroite qui a aidé Boeing à avoir du succès sur les marchés de LCA.

b) Le gouvernement des États-Unis comme Boeing admettent souvent dans des déclarations publiques que le secteur des LCA est le seul à pouvoir bénéficier d'un financement public abondant.

c) Le financement et le soutien fédéraux pour la R&D réduisent grandement la nécessité pour Boeing de financer sa propre R&D en vue de développer des LCA nouveaux et améliorés, et transfèrent le risque lié au développement d'un nouveau produit au gouvernement des États-Unis.

d) Le financement et le soutien fédéraux pour la R&D aboutissent au développement de technologies précieuses pour la division des LCA de Boeing, et cette technologie reste aux mains de Boeing (au lieu de passer dans le domaine public) grâce à des droits de propriété intellectuelle et d'autres restrictions concernant le transfert de technologie.[129]

En outre, les Communautés européennes font remarquer que le gouvernement des États-Unis a accordé à Boeing, au titre des régimes d'exclusion du champ de l'impôt FSC/ETI, un dégrèvement fiscal subordonné aux exportations de presque 2,2 milliards de dollars qui a une incidence sur les ventes de LCA de Boeing.[130]

i) R&D aéronautique des États-Unis

4.60 Les Communautés européennes allèguent que les États-Unis ont donné 13 milliards de dollars pour aider Boeing à faire des recherches et développer, concevoir et produire ses familles de LCA, plus particulièrement le 787, par le biais des programmes de R&D aéronautique de la NASA, du DOD et du DOC en cause. En particulier, elles font valoir que les États-Unis l'ont fait par le biais de huit programmes de R&D de la NASA, de 23 éléments de programme RDT&E du DOD[131], et du programme Advanced Technology du DOC.[132]

[128] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 7.
[129] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 8.
[130] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 20.
[131] Les Communautés européennes ont expliqué dans leurs communications ultérieures que leur contestation relative à la RDT&E du DOD visait, et avait toujours visé, le programme de RDT&E du DOD dans son intégralité, et non simplement 23 éléments spécifiques du programme. Réponse des Communautés européennes à la question n° 359, paragraphe 163; observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 361, paragraphe 151.
[132] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 6.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.61 Les Communautés européennes soutiennent que la R&D aéronautique soutenue par le gouvernement des États-Unis a apporté des avantages à tous les modèles de LCA de Boeing par le passé et continuera à apporter des avantages aux modèles de LCA de Boeing à l'avenir. Même dans les cas où le soutien à la R&D du gouvernement des États-Unis vise prétendument la technologie relative aux aéronefs militaires, ce soutien apporte souvent des avantages pour la technologie relative aux LCA.[133]

4.62 Les Communautés européennes expliquent ensuite que la branche de production des LCA des États-Unis est la seule parmi les industries manufacturières des États-Unis à avoir reçu dès le début un soutien massif en faveur de la R&D de la part du gouvernement fédéral. Robert Spitzer, ex-Vice-Président du Département Ingénierie du Groupe des avions commerciaux de Boeing, a reconnu que la collaboration unique de la NASA avec la branche de production des LCA des États-Unis était "manifeste dans chaque aéronef fabriqué aux États-Unis". En effet, J.F. Creedon, ex-Directeur du Centre Langley de la NASA, a dit ce qui suit: "Si le Centre Langley de la NASA et les autres centres aéronautiques existent, c'est pour apporter la technologie qui assurera la suprématie de l'aéronautique des États-Unis. Lorsque Boeing sort un produit vedette comme le 777, qui utilise autant de produits issus de la technologie de la NASA qu'il y en a sur cet avion, cela nous rappelle la raison pour laquelle nous existons et c'est très gratifiant pour nous".[134]

4.63 Ainsi, les Communautés européennes estiment qu'elles ont analysé en détail huit programmes de R&D aéronautique de la NASA, 23 éléments de programme RDT&E du DOD et huit projets ATP du DOC, et ont établi *prima facie* que ce soutien à la R&D de la NASA, du DOD et du DOC constituait des subventions spécifiques accordées à la division des LCA de Boeing qui avaient aidé Boeing à faire des recherches et à développer, concevoir et produire divers membres de sa famille de LCA, en particulier le 787. Elles soutiennent que les États-Unis n'ont pas réfuté ces éléments *prima facie* car ils n'ont jamais examiné les éléments de preuve et arguments des Communautés européennes mesure par mesure.[135]

4.64 Les Communautés européennes rejettent les arguments des États-Unis portant sur la mission générale de la NASA et la nature militaire des éléments de programme RDT&E du DOC au motif qu'ils ne sont qu'une diversion. Selon elles, les éléments de preuve démontrent que les programmes de la NASA et du DOD réellement en cause ont généré des connaissances, une expérience et une confiance précieuses concernant les technologies relatives aux LCA que Boeing a mises en œuvre pour construire ses LCA. Cela est vrai même en ce qui concerne la recherche à un stade peu avancé ainsi que la recherche visant des aéronefs qui à première vue ne ressemblent pas aux LCA d'aujourd'hui. Contrairement à ce qu'allèguent les États-Unis, les résultats et données fondamentaux issus de la R&D financée par la NASA/le DOD sont rarement publiés et le peu qui est publié ne permet pas à Airbus d'exploiter les résultats de manière appropriée. En outre, les Communautés européennes notent que l'ITAR n'empêche pas Boeing d'utiliser les technologies soutenues par le DOD pour ses LCA.[136]

4.65 S'agissant de l'avantage résultant des contrats de R&D de la NASA et du DOD, ainsi que de l'octroi de droits de propriété intellectuelle, les Communautés européennes ont expliqué pourquoi les contrats avec des universités à but non lucratif fournis par les États-Unis ne réfutaient pas le point de

[133] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 9.
[134] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 10.
[135] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 7.
[136] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 7.

repère du marché qu'elles avaient établi. Le point de repère du marché établi par les Communautés européennes repose sur plusieurs sources différentes, y compris un point de repère particulièrement pertinent expliqué en détail par Mme Regina Dieu, conseil juridique d'Airbus pour les marchés publics industriels, et des articles écrits par des experts en droit de la propriété intellectuelle sur la pratique générale des sociétés à but lucratif.[137]

4.66 Enfin, les Communautés européennes font observer que bien que les États-Unis aient eu plusieurs possibilités de fournir des éléments à l'appui des montants incroyablement faibles qui, d'après ce qu'ils allèguent, ont été accordés à la division des LCA de Boeing par la NASA et le DOD à titre de soutien à la R&D, ils n'ont fourni aucun de ces éléments de preuve. En particulier, les Communautés européennes soutiennent qu'elles ne disposent que de listes de numéros de contrats et de montants en dollars, dactylographiés sur des feuilles blanches, sans aucun moyen de vérifier précisément ce qui a été effectivement inclus et, surtout, ce qui a été exclu de ces listes. Les Communautés européennes, en revanche, ont fourni des éléments *prima facie* concernant les montants des subventions, ainsi que leur analyse descendante soigneusement étayée, et cela reste le seul véritable élément de preuve dont dispose actuellement le Groupe spécial sur cette question. Elles font valoir qu'à ce jour les communications des États-Unis ne les ont pas convaincues que quelqu'un à la NASA ou au DOD avait effectivement procédé à un examen approfondi des contrats figurant dans leurs dossiers.[138]

4.67 Les Communautés européennes croient comprendre que les États-Unis font valoir que ni la NASA ni le DOD ne peuvent fournir une comptabilité complète pour l'un quelconque des programmes en cause dans le présent différend parce que leurs ordinateurs ne peuvent répondre aux requêtes nécessaires. Elles estiment que l'on ne peut se fier à l'approche ascendante des États-Unis, et que les estimations qu'elles ont fournies des contributions financières accordées à Boeing, que ce soit au moyen de transferts directs de fonds ou de la fourniture de biens ou services, demeurent les meilleurs renseignements à la disposition du Groupe spécial.[139]

4.68 Compte tenu de ce qui précède et au vu des meilleurs renseignements disponibles, les Communautés européennes soutiennent que le montant des subventions pour la R&D accordées par la NASA, le DOD et le DOC à la division des LCA de Boeing s'élève à 13 milliards de dollars et que les critiques actuelles des États-Unis concernant leur approche descendante sont dénuées de fondement.[140] En revanche, elles estiment que les États-Unis n'ont fourni aucun élément garantissent que leurs estimations ascendantes tenaient compte de la totalité des décaissements en faveur de Boeing au titre des contrats de la NASA et du DOD, ainsi que de la totalité des biens et services de valeur, du soutien à la R&D interne et du financement au moyen de sous-contrats fournis à Boeing pour la R&D relative aux LCA.[141]

Le soutien à la R&D ne constitue pas un achat de services

4.69 Les Communautés européennes estiment que le soutien à la R&D de la NASA et du DOD constitue un transfert direct de fonds et une fourniture de biens et services, et non un achat de

[137] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 11.
[138] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 11.
[139] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 10.
[140] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 9.
[141] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 9.

services.[142] Elles font valoir que le soutien de la NASA apporte un avantage, étant donné qu'aucune entité commerciale ne paierait une autre entité pour mener des activités de R&D apportant des avantages avant tout à l'autre entité, et que le fait que le DOD ne récupère pas une juste part de son investissement dans les technologies relatives aux LCA est incompatible avec les points de repère du marché pertinents.[143]

4.70 Plus spécifiquement, les Communautés européennes allèguent que la NASA et le DOD paient pour une R&D qui apporte des avantages exclusivement à la société effectuant cette R&D, et que le DOD, en particulier, ne "recouvre" pas la fraction des coûts de R&D qu'il paye à Boeing en relation avec les LCA de Boeing. Les Communautés européennes font valoir qu'aucune société sur le marché commercial n'adopterait ces pratiques. Notant que les États-Unis présentent quatre contrats entre Boeing et des universités anonymes pour illustrer le fait qu'une partie finançant des activités de R&D n'a pas nécessairement de contrôle sur les droits de propriété intellectuelle qui en résultent, les Communautés européennes soutiennent que la présentation de ces contrats en tant qu'exemples d'une pratique commerciale n'est pas convaincante, en particulier compte tenu de la relation que Boeing entretient avec les universités, qui est souvent celle qu'un bienfaiteur entretient avec les institutions caritatives.[144] Enfin, elles estiment que ce soutien est spécifique parce que seules les entités capables de mener à bien ces projets de R&D aéronautique en bénéficient, et que la part de Boeing est disproportionnée par rapport à sa position économique aux États-Unis.[145]

4.71 Les Communautés européennes contestent la déclaration des États-Unis selon laquelle les contrats de R&D de la NASA et du DOD devraient être considérés comme des achats de services et donc ne pas entrer dans le champ de l'Accord SMC.[146] C'est un argument remarquable qui – s'il était admis – ouvrirait une brèche dans l'Accord SMC qui permettrait un subventionnement échappant à toute discipline et sans limite.[147] Les Communautés européennes précisent qu'au lieu de simplement envoyer un chèque à une société donnée, un gouvernement pourrait créer une agence ayant pour mission de garantir la suprématie de la branche de production dans laquelle cette société exerce ses activités, puis charger cette agence de passer un "contrat" avec la société pour lui fournir des fonds en échange de rapports ou de droits de licence qu'elle n'a pas l'intention d'utiliser. (Les Communautés européennes observent que les États-Unis ont expliqué lors de la première réunion du Groupe spécial que certains des "contrats" passés par la NASA étaient en fait des "accords de coopération", "accords d'investissement dans la technologie" ou d'"autres transactions". Toutefois, les États-Unis n'ont pas expliqué lesquels étaient visés en l'espèce.) Les Communautés européennes estiment qu'indépendamment de la forme de la transaction, la société en cause reçoit des fonds publics pour mener les activités de recherche qu'elle souhaite mener pour son propre profit, tandis que les pouvoirs publics n'en tirent rien qui ait de la valeur pour eux. Ne pas considérer cette forme de soutien comme une contribution financière compromettrait, selon les Communautés européennes, l'objet et le but de

[142] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 8; résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 21; résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 8.

[143] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 8.

[144] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 10.

[145] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 8.

[146] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 13.

[147] Voir aussi le résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 8. Admettre l'argument des États-Unis selon lequel le soutien à la R&D relative aux LCA est un achat de services simplement parce qu'il est financé au moyen de contrats créerait, de l'avis des Communautés européennes, une énorme faille dans l'Accord SMC.

l'Accord SMC, qui sont de soumettre à des disciplines les subventions qui ont des effets de distorsion des échanges internationaux des marchandises.[148]

4.72 Les Communautés européennes estiment qu'un examen au fond des contrats de la NASA et du DOD en cause montre qu'ils donnent lieu à des transferts directs de fonds et à des fournitures de biens et services, étant donné qu'ils transmettent des ressources économiques à Boeing. Si une mesure relève à bon droit de l'un des alinéas de l'article 1.1 a) 1), il y a contribution financière, indépendamment du fait qu'elle puisse aussi constituer un achat de services. Les États-Unis se concentrent sur ce que les pouvoirs publics reçoivent en échange de leurs transferts de fonds et fournitures de biens et services mais, ce faisant, ils confondent délibérément les concepts distincts de contribution financière et d'avantage, ce qui va à l'encontre des indications claires données par l'Organe d'appel dans l'affaire *Brésil – Aéronefs*. En tout état de cause, les Communautés européennes font valoir que les subventions pour la R&D de la NASA et du DOD ne sont pas qualifiées à juste titre d'achats de services parce que les transactions en cause: i) ne visent pas en fin de compte l'acquisition d'un service dont la NASA ou le DOD tireront un avantage direct et se serviront eux-mêmes; ii) ne comportent pas les éléments habituels d'un achat; iii) n'affectent pas exclusivement le commerce des services mais constituent plutôt un élément crucial de la production de marchandises – à savoir les LCA et les aéronefs militaires; et iv) ne sont pas réalisées par un véritable fournisseur de services.[149]

NASA

4.73 Les Communautés européennes font valoir que la recherche de la NASA a favorisé de nombreux progrès applicables aux LCA dans des domaines tels que l'aérodynamique, la dynamique de vol, les structures et matériaux, les systèmes de vol, la réduction du bruit, et les problèmes de fonctionnement, en se fondant partiellement sur l'analyse d'expert des ingénieurs d'Airbus Dominik Wacht et Tim Sommer. Globalement, la NASA a accordé plus de 10,4 milliards de dollars de soutien à la division des LCA de Boeing par le biais des programmes de R&D aéronautique suivants: Advanced Composites Technology ("ACT"), High Speed Research ("HSR"), Advanced Subsonic Technology ("AST"), High Performance Computing and Communications ("HPCC"), Aviation Safety ("ASP"), Quiet Aircraft Technology ("QAT"), Vehicle Systems ("VSP"), et Research and Technology Base ("Base R&T"). Comme l'a constaté le Bureau du budget du Congrès des États-Unis: "les avantages de la R&D soutenue par les programmes de la NASA en question reviennent presque exclusivement aux constructeurs d'aéronefs, à leurs fournisseurs, et aux compagnies aériennes".[150]

4.74 Les Communautés européennes font observer que parmi les subventions pour la R&D aéronautique en cause figurent le Programme AST et le Programme HSR de la NASA, qui ont fourni plus de 2,3 milliards de dollars pour une recherche qui était considérée par la NASA elle-même comme étant "vitale pour l'avenir de la branche de production des aéronefs civils du pays". Elles affirment qu'une grande partie de ce financement a apporté des avantages à la division des LCA de Boeing et que les avantages découlant de ce financement perdurent aujourd'hui. En outre, elles soulignent qu'une des mesures de ces programmes consistait à limiter le transfert de renseignements précieux hors des États-Unis parce que, selon les propres termes de la NASA, "il [était] essentiel pour les États-Unis de maintenir leur avance sur la concurrence étrangère dans le domaine de la technologie aérospatiale". Eu égard à cela, les Communautés européennes font valoir que ces

[148] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 13.

[149] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 8.

[150] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 11; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 476.

subventions pour la R&D étaient destinées à apporter des avantages non pas aux voyageurs aériens ordinaires mais plutôt à la branche de production des LCA des États-Unis.[151]

4.75 Les Communautés européennes font également valoir qu'à ces programmes ont succédé d'autres programmes aéronautiques de la NASA d'une valeur de plusieurs milliards de dollars qui ont financé la recherche relative aux LCA menée par Boeing, tels que les programmes HPPC, ASP, QAT, VSP et Base R&T.[152] En outre, le lancement par Boeing de son 787 Dreamliner composé à plus de 50 pour cent de matériaux composites a été rendu possible par des décennies de financement et de soutien accordés par la NASA, y compris par le biais de son programme Aircraft Energy Efficiency ("ACEE") et de son programme ACT. Ces programmes étaient axés sur l'accroissement de l'utilisation de matériaux composites dans les LCA.[153]

4.76 Les Communautés européennes allèguent que les contrats de R&D aéronautique de la NASA (y compris les accords au titre de la Loi sur l'espace) donnent lieu à des contributions financières parce qu'elles entraînent à la fois des transferts directs de fonds et la fourniture de biens et services (à savoir la fourniture d'installations, d'équipements et d'employés).[154] Deuxièmement, elles allèguent que le financement et le soutien pour la R&D de la NASA confèrent à la division des LCA de Boeing un avantage d'une valeur de 10,4 milliards de dollars parce que la NASA ne reçoit rien de valeur ou presque en échange des fonds et des biens/services qu'elle fournit, contrairement à ce qu'affirment les États-Unis. Les Communautés européennes font valoir que la NASA n'exerce pas d'activités de construction de LCA ou de leurs parties; que les intérêts de la NASA, sur lesquels les États-Unis s'appuient pour démontrer l'existence d'une valeur pour la NASA, sont tout à fait identiques aux intérêts de Boeing pour ce qui est des mesures en cause; et que les résultats limités de la R&D de la NASA qui sont finalement divulgués au public ont peu de valeur pour les sociétés qui n'ont pas participé aux travaux de recherche.[155] À cet égard, les Communautés européennes font référence aux déclarations des ingénieurs d'Airbus et d'un expert du gouvernement britannique, M. Ray Kingcombe, concernant la difficulté de tirer des données utiles des rapports publiés de la NASA.[156] Troisièmement, les Communautés européennes soulignent que les États-Unis n'ont pas contesté la conclusion selon laquelle le soutien à la R&D aéronautique accordé par la NASA à Boeing était spécifique.[157]

4.77 Les Communautés européennes rejettent en particulier l'argument des États-Unis selon lequel le soutien à la R&D de la NASA équivaut à un achat de services au motif que, entre autres choses, son but est de promouvoir les intérêts de la branche de production des LCA des États-Unis, et non d'apporter quelque chose de valeur à la NASA. Par exemple, selon la NASA, "{l}'objectif du programme ACT est d'accroître la compétitivité de l'industrie aéronautique des États-Unis en permettant aux constructeurs d'appareils de transport commercial d'utiliser les composites non plus seulement pour les structures secondaires, comme c'est le cas aujourd'hui, mais aussi pour les ailes et le fuselage d'ici à la fin {des années 1990}". Les Communautés européennes estiment que si l'argument des États-Unis selon lequel ces contrats de R&D constituent des achats de services exclus

[151] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 12.
[152] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 13.
[153] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 14.
[154] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 21.
[155] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 23.
[156] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 325.
[157] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 24.

du champ de l'article 1.1 a) 1) était accepté par le Groupe spécial, cela créerait une faille énorme et indésirable dans l'Accord SMC.[158]

4.78 Les Communautés européennes estiment que les États-Unis, dans l'ensemble de leurs arguments concernant la NASA, font largement abstraction de la profusion d'éléments de preuve présentés par les Communautés européennes qui illustrent en quoi le financement et le soutien de la NASA ont apporté des avantages à la division des LCA de Boeing.[159] Plus spécifiquement, les Communautés européennes allèguent que les États-Unis continuent de mettre l'accent sur la mission générale de la NASA qui est d'enrichir "la connaissance humaine" ou "les bases générales de la science aéronautique", au lieu de répondre à leurs arguments et éléments de preuve programme par programme.[160]

4.79 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de ne pas tenir compte de la demande des États-Unis visant à ce qu'il ignore les déclarations émanant de sources officielles de la NASA au sujet du but même des programmes qu'elles contestent au profit de vagues déclarations concernant la mission générale de la NASA. Elles soutiennent que les généralités abstraites sur l'objectif général de la NASA n'amoindrissent en rien les objectifs clairs des programmes qui sont en cause dans le présent différend.[161] Dans ce contexte, les Communautés européennes maintiennent leur argument selon lequel les États-Unis n'ont jamais, programme par programme, défendu ces huit programmes de R&D spécifiques de la NASA. Selon elles, ils ne pouvaient pas le faire au regard de l'Accord SMC. Surtout, les objectifs de la NASA pour les huit programmes en cause sont indissociables des objectifs de Boeing – c'est-à-dire "assurer la suprématie de l'aéronautique des États-Unis".[162]

4.80 Les Communautés européennes font observer que les multiples activités menées par la NASA ne sont pas en cause en l'espèce. Ce qui est en cause, toutefois, ce sont les huit programmes de R&D aéronautique très spécialisés appliqués par la NASA qui, au vu d'éléments de preuve clairs, contribuent à améliorer la compétitivité des constructeurs de LCA des États-Unis – c'est-à-dire Boeing.[163] Pour passer en revue certains de ces éléments de preuve, les Communautés européennes présentent le tableau suivant:[164]

[158] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 21.
[159] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 19.
[160] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 7.
[161] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 8.
[162] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 9.
[163] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 7.
[164] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 318.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Tableau 2 – Les programmes de R&D aéronautique de la NASA ont aidé Boeing à construire ses LCA

Programme de la NASA	Déclarations de la NASA et de Boeing témoignant de l'objectif consistant à promouvoir les LCA de Boeing
ACT	– "L'objectif du programme Advanced Composites Technology (ACT) est *d'accroître la compétitivité de l'industrie aéronautique des États-Unis* en permettant aux *constructeurs d'appareils de transport commercial* d'utiliser les composites non plus seulement pour les structures secondaires, comme c'est le cas aujourd'hui, mais aussi pour les ailes et le fuselage d'ici à la fin {des années 1990}."[165] – "Le financement de la recherche par les pouvoirs publics des États-Unis, comme le programme ACT de la NASA, est *essentiel pour aider Boeing* et les autres constructeurs d'aéronefs des États-Unis à développer une technologie de pointe et à rester compétitifs sur les marchés mondiaux."[166]
HSR	– Le programme HSR visait à "élabor{er} les technologies dont *la branche de production* {avait} besoin … pour rendre viable un appareil de transport civil à grande vitesse (HSCT) économique et respectueux de l'environnement qui – s'il était construit par *la branche de production des États-Unis* – pourrait donner aux États-Unis la première place sur les marchés du transport aérien commercial long courrier au siècle prochain …".[167] – "Le marché projeté des appareils de transport civil à grande vitesse (HSCT) est important, et si des concurrents étrangers parvenaient à développer et à produire un HSCT, cela réduirait notablement la part du marché mondial des aéronefs de transport civil détenue par *l'industrie aérospatiale des États-Unis*. Le développement de technologies est essentiel. Le programme HSR de la NASA est mis en œuvre en deux phases, son objectif final étant de contribuer à assurer le maintien de la suprématie de la *branche de production des États-Unis* dans l'aéronautique pendant encore longtemps au siècle prochain en développant une technologie qui permettra d'obtenir un aéronef HSCT respectueux de l'environnement et économiquement viable."[168]
AST	– "L'objectif de la NASA avec le programme Advanced Subsonic Technology (AST) est de *donner à la branche de production des États-Unis un avantage sur la concurrence pour récupérer sa part de marché*, conserver une balance commerciale très positive et augmenter les emplois aux États-Unis."[169] – L'élément Integrated Wing Design (conception intégrée des ailes) ("IWD") du programme AST visait à "{p}rocéder à une évaluation des besoins technologiques de la *branche de production des aéronefs de transport commercial des États-Unis* qui permettrait à cette branche de production de concevoir et construire ses produits à un coût notablement inférieur et en beaucoup moins de temps qu'aujourd'hui."[170]
HPCC	– "L'objectif du projet CAS est d'accélérer le développement, la disponibilité et l'utilisation par *l'industrie aérospatiale des États-Unis* d'une technologie de calcul à haute performance …"[171]

[165] NASA ACT Budget Estimates, FY 1997, SAT 4-21, pièce EC-321, italique ajouté par les Communautés européennes.

[166] L. Ilcewicz, *et al*., *Advanced Technology Composite Fuselage*, *Sixth NASA/DOD ACT Conference*, pièce EC-279, page 22, italique ajouté par les Communautés européennes.

[167] NASA HSR Budget Estimates, FY 1999, SAT 4.1-29 to 4.1-30, pièce EC-343, italique ajouté par les Communautés européennes.

[168] NASA High Speed Research Program Plan, April 1998, pièce EC-1208, page 1, italique ajouté par les Communautés européennes.

[169] Déclaration de M. Harris, pièce EC-359, page 5, italique ajouté par les Communautés européennes.

[170] Task Assignment No. 15, NASA Contract NAS1-20267, Integrated Wing Design, 26 July 1995, pièce EC-362, pas d'italique dans l'original; Task Assignment No. 9, NASA Contract NAS1-20268, Integrated Wing Design, 26 July 1995, pièce EC-363, italique ajouté par les Communautés européennes.

[171] HPCC Fact Sheet, pièce EC-372, italique ajouté par les Communautés européennes.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Programme de la NASA	Déclarations de la NASA et de Boeing témoignant de l'objectif consistant à promouvoir les LCA de Boeing
Aviation Safety	– "Le programme Aviation Safety mettra l'accent sur la diffusion rapide et efficace de la technologie {relative à la sécurité aérienne} à la *branche de production des États-Unis* … Les ressources du programme ASP servent à financer des contrats et des dons pour la R&D, qui contribuent à assurer un transfert direct de technologie à la *branche de production des États-Unis* et accroissent ainsi la probabilité d'une contribution directe aux produits presque finalisés."[172]
QAT	– Le programme QAT, de même que son prédécesseur, le programme Noise Reduction relevant du programme AST, visait à "développer une technologie de réduction du bruit pour *la branche de production des aéronefs commerciaux des États-Unis* afin d'accroître sa compétitivité et lui permettre de répondre aux exigences environnementales nationales et internationales et de faciliter la croissance du marché."[173]
Vehicle Systems	– Le programme Vehicle Systems, entre autres, "mène des recherches et développe des technologies innovantes afin de maintenir la supériorité des *aéronefs des États-Unis* …".[174]
Base R&T	– "Au moyen de la recherche fondamentale et de la recherche appliquée", le programme Base R&T a développé "des technologies fondamentales à haut risque et des concepts de pointe pour les branches de production *des aéronefs* et des moteurs *des États-Unis*".[175]

4.81 Les Communautés européennes observent que les États-Unis et elles-mêmes sont d'accord sur le fait que le but et l'effet des huit programmes de la NASA étaient d'améliorer la compétitivité des LCA de Boeing. Elles rappellent l'aveu éloquent des États-Unis à la première réunion du Groupe spécial selon lequel Airbus n'avait jamais reçu un centime de financement au titre du programme AST de la NASA, ajoutant qu'il en allait de même pour tous les autres programmes de R&D qu'elles contestaient.[176]

4.82 En réponse à un certain nombre d'affirmations générales formulées par les États-Unis en ce qui concerne la R&D connexe de la NASA, les Communautés européennes font remarquer ce qui suit:

- le fait que la mission générale de la NASA va au-delà de l'aéronautique commerciale est dénué de pertinence pour l'évaluation des mesures en cause dans le présent différend;

- les programmes de R&D aéronautique de la NASA accordent divers avantages pour le développement des LCA de Boeing, et ne sont pas simplement axés sur la recherche fondamentale;

- la question essentielle est de savoir en quoi la R&D soutenue par la NASA apporte des avantages pour les LCA actuels et futurs de Boeing, et non si un aéronef concept donné "ressemble" à un LCA actuel; et

[172] NASA Aviation Safety Program Program Plan, 1 August 1999, pièce EC-1209, page 35, italique ajouté par les Communautés européennes.
[173] NASA Memorandum to Research and Focused Branch, pièce EC-365, page 4, italique ajouté par les Communautés européennes.
[174] NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003, SAT 4-23, pièce EC-396, italique ajouté par les Communautés européennes.
[175] NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1999, SAT 4.1-2, pièce EC-398, italique ajouté par les Communautés européennes.
[176] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 10.

- les résultats de la recherche menée dans le cadre des programmes de R&D aéronautique de la NASA sont souvent dissimulés au public, en particulier ceux qui ont une grande valeur.[177]

4.83 En outre, les Communautés européennes contestent une déclaration faite par les États-Unis selon laquelle les limitations concernant l'accès sont nécessaires pour que la NASA obtienne et diffuse des renseignements qui "sinon resteraient dans des mains privées". Si les contrats exécutés par Boeing visaient vraiment à accomplir la mission de la NASA et non à améliorer la compétitivité de Boeing, pourquoi Boeing refuserait-elle d'en divulguer les résultats, et pourquoi la NASA accepterait-elle qu'ils restent secrets, par le biais des diverses restrictions d'accès résumées dans le tableau récapitulatif concernant les technologies distribué lors de la deuxième réunion du Groupe spécial avec les parties? À cet égard, les Communautés européennes maintiennent leur allégation selon laquelle la NASA utilise les dollars des contribuables pour soutenir les efforts de R&D de Boeing tout en autorisant Boeing à conserver et utiliser les renseignements protégés par ces limitations à son propre profit avant leur divulgation.[178]

4.84 Enfin, les Communautés européennes soulignent que les États-Unis ont passé beaucoup de temps à défendre des programmes de la NASA qu'elles ne contestent même pas.[179] Défendre des mesures qui ne sont pas en cause sans tenir compte de celles qui le sont ne contribue manifestement en rien à réfuter les éléments *prima facie* présentés par les Communautés européennes.[180] À cet égard, les Communautés européennes précisent qu'elles ne contestent pas les contrats de R&D de la NASA concernant "la gestion du trafic aérien et la sécurité du trafic aérien" et "les moyens de modifier les trajectoires de vol des avions pour réduire" la consommation de carburant. Par contre, elles contestent les huit programmes de R&D aéronautique de la NASA qui ont débouché sur des technologies relatives aux LCA dont a tiré avantage la branche de production des LCA des États-Unis.[181] En outre, elles maintiennent leur estimation selon laquelle le soutien à la R&D accordé par la NASA à la division des LCA de Boeing s'élève à 10,4 milliards de dollars, étant donné que les États-Unis n'ont fourni aucun élément à l'appui de leurs chiffres inférieurs. Cette estimation tient compte de la totalité du financement et du soutien pour la recherche relative aux LCA accordés par la NASA à toutes les divisions de Boeing et de McDonnell Douglas, y compris le financement direct et la fourniture de biens/services.[182]

4.85 Les Communautés européennes affirment que les États-Unis semblent mal comprendre leur méthode, puisqu'ils continuent de croire que cette méthode vise à déterminer le montant en dollars accordé par la NASA à Boeing. Cela est incorrect car la méthode des Communautés européennes vise à déterminer le montant total de la subvention – c'est-à-dire l'avantage total – accordée à la division des LCA de Boeing.[183] Même si les États-Unis démontraient i) que les décaissements directs en faveur de Boeing pour la R&D relative aux LCA dans le cadre des programmes en cause s'élevaient au total à 775 millions de dollars, et ii) que les fournitures de biens et services à Boeing pour la R&D

[177] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 20.
[178] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 9.
[179] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 7.
[180] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 7.
[181] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 8.
[182] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 22.
[183] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 176, paragraphe 168.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

relative aux LCA conformément aux accords au titre de la Loi sur l'espace dans le cadre des programmes en cause s'élevaient au total à 75 millions de dollars, une telle démonstration ne suffirait toujours pas à réfuter les éléments *prima facie* des Communautés européennes montrant que la NASA subventionnait Boeing à hauteur de 10,4 milliards de dollars car elle ne démontrerait pas que les fonds restants au titre des programmes en cause n'ont pas apporté d'avantage à la division des LCA de Boeing.[184]

DOD

Programme RDT&E du DOD

4.86 Les Communautés européennes affirment qu'un soutien de presque 2,4 milliards de dollars accordé au moyen de contrats dans le cadre du programme RDT&E du DOD a également apporté des avantages directement aux LCA de Boeing, sans que Boeing soit tenue de rembourser une quelconque part des avantages commerciaux au gouvernement des États-Unis.[185] En outre, les Communautés européennes affirment qu'elles ont démontré, avec l'aide de leurs experts en ingénierie aéronautique de CRA International et d'Airbus, que Boeing exploitait des technologies développées avec le soutien du DOD dans ses LCA, en particulier le 787, et que les travaux de Boeing dans le domaine de la défense contribuaient notablement au développement de ses LCA. En outre, les Communautés européennes font valoir que le DOD non seulement finance le développement de technologies au profit de la branche de production des LCA des États-Unis mais aussi verse à Boeing et à d'autres sociétés des primes et bonifications excessives et injustifiées en relation avec leurs contrats soutenus par le DOD.[186]

4.87 Les Communautés européennes allèguent que les contrats du DOD donnent lieu à des contributions financières parce qu'ils entraînent à la fois des transferts directs de fonds et la fourniture de biens et services (à savoir la fourniture d'installations, d'équipements et d'employés). Ils ne constituent pas des achats de services mais se rapportent plutôt à l'achat de marchandises – à savoir les aéronefs militaires et autres systèmes de défense que le DOD en fin de compte achète. Les Communautés européennes soutiennent que si l'argument des États-Unis selon lequel ces contrats de R&D constituent des achats de services exclus du champ de l'article 1.1 a) 1) était accepté par le Groupe spécial, cela créerait une faille énorme et indésirable dans l'Accord SMC.[187]

4.88 Les Communautés européennes affirment que le financement et le soutien pour la RDT&E du DOD confèrent un avantage à la division des LCA de Boeing parce que Boeing peut exploiter les résultats et la technologie issus de la R&D dans l'ensemble de ses divisions militaires et civiles sans rembourser au DOD la valeur de la R&D finalement utilisée pour la conception et la construction de ses LCA, comme toute entité commerciale le ferait. Les Communautés européennes estiment que le DOD ne récupère pas 2,4 milliards de dollars sur les 4,3 milliards de dollars accordés au total à titre de soutien à la RDT&E à double usage à Boeing, ce qui se traduit par un avantage pour la division des LCA de Boeing d'une valeur de 2,4 milliards de dollars.[188] En effet, étant donné que ce qui est en cause dans le présent différend, c'est la R&D qui a des applications à la fois militaires et civiles

[184] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 341, paragraphe 82; observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 343, paragraphe 109.

[185] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 16.

[186] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 16.

[187] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 27.

[188] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 29.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

(c'est-à-dire la recherche à double usage), les Communautés européennes estiment que seule une partie du soutien total à la RDT&E à double usage accordé par le DOD à Boeing est une contribution financière qui confère un avantage à la division des LCA de Boeing – à savoir 2,4 milliards de dollars sur un total de 4,3 milliards de dollars.[189]

4.89 Dans ce contexte, les Communautés européennes rejettent le contre-argument des États-Unis dans lequel ces derniers comparent la relation de Boeing avec le DOD à celle d'un avocat avec son client. Reprenant la terminologie des États-Unis, elles estiment que les États-Unis comparent ici des choses qui ne sont pas comparables. Au bout du compte, Boeing fournit des marchandises au DOD et à ses clients commerciaux, et acquiert des droits de propriété intellectuelle de valeur. Une relation avocat-client ne génère rien de comparable – si elle le faisait, il ne fait aucun doute que les clients obéissant aux lois du marché demanderaient quelque chose en échange.[190]

4.90 Les Communautés européennes rappellent que, jusqu'en 1992, le DOD s'efforçait de récupérer une "part équitable" ou un "prix équitable" en échange de sa contribution au développement d'une technologie commerciale au moyen de sa "politique de recouvrement". Toutefois, depuis qu'il a été mis fin au recouvrement sur les ventes commerciales en juin 1992, le DOD ne fait plus cet effort, et la branche de production des LCA des États-Unis tire avantage de la recherche financée par le DOD sans rien payer en échange.[191]

4.91 Enfin, les Communautés européennes font valoir que le programme RDT&E du DOD est spécifique au sens de l'article 2.1 a) parce que le DOD limite explicitement l'accès à la RDT&E aux seules entités capables de mener les types d'activités énumérées dans sa réglementation et que chacun des éléments de programme en cause était explicitement limité à un groupe d'entreprises. En outre, le programme RDT&E du DOD est également spécifique au sens de l'article 2.1 c) parce que Boeing, de même que quatre autres grandes sociétés aérospatiales des États-Unis, ont reçu une part du soutien à la RDT&E du DOD qui n'est pas proportionnée à leur part dans l'économie des États-Unis – c'est-à-dire la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention.[192]

4.92 Les Communautés européennes notent que les États-Unis formulent un certain nombre d'affirmations générales pour tenter de contester les éléments *prima facie* établis par les Communautés européennes qui indiquent que le DOD accorde des subventions spécifiques à la division des LCA de Boeing dans le cadre de son programme RDT&E. Elles répondent à ces affirmations générales en expliquant ce qui suit:

- les éléments de programme RDT&E du DOD ont débouché sur des technologies relatives aux LCA, indépendamment de leur prétendu objectif militaire;

- la recherche à double usage du DOD ne produit pas seulement une technologie commerciale à usage militaire;

- les différences entre les aéronefs militaires et civils ne rendent pas impossible l'application des technologies soutenues par le DOD aux LCA; et

[189] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 25.
[190] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 12.
[191] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 669 et 671.
[192] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 30.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

- les mesures de contrôle prévues par l'ITAR n'empêchent pas Boeing d'utiliser la technologie militaire pour ses LCA.[193]

4.93 Ensuite, les Communautés européennes répondent à l'affirmation des États-Unis selon laquelle un certain nombre des contrats du DOD en cause ont été attribués à Boeing à l'issue d'une procédure d'appel d'offres. Selon les États-Unis, une telle procédure d'appel d'offres exerce sur Boeing une "pression concurrentielle" l'incitant à offrir le prix le plus bas possible, et ce prix serait moindre lorsque Boeing reconnaîtrait que des avantages pour sa division des LCA pourraient résulter de l'exécution du contrat. Les Communautés européennes se demandent ce que l'on entend par "appel d'offres" lorsque la rémunération globale est fondée sur les coûts (même lorsque le contrat dépasse les budgets estimatifs) et non sur la valeur du produit. Elles affirment à nouveau que les États-Unis tentent d'escamoter l'avantage découlant des subventions pour la R&D avec des affirmations non étayées, cette fois au sujet de l'incidence de la procédure d'appel d'offres. En outre, elles ne sont pas surprises par le fait que d'autres sociétés soient désireuses de bénéficier d'un financement pour la RDT&E du DOD étant donné les conditions généreuses auxquelles il est accordé, y compris l'octroi de droits de propriété intellectuelle au bénéficiaire des fonds et le remboursement des coûts de R&DI/S&P. Bien que cela n'entre pas dans le champ du présent différend, les Communautés européennes estiment qu'il est probable que bon nombre de ces contractants reçoivent le même type de subventions que celles que Boeing reçoit. Par exemple, même si un bénéficiaire des fonds pour la RDT&E du DOD ne réalise pas des ventes notables sur le marché commercial, il peut faire des bénéfices en faisant payer des droits de licence à d'autres sociétés qui ont besoin des brevets financés par le DOD accordés au contractant.[194]

4.94 Les Communautés européennes estiment qu'elles ont fourni un grand nombre d'éléments de preuve et de rapports d'expert concernant la façon dont Boeing tire avantage du programme de subventions pour la RDT&E du DOD. Selon elles, les États-Unis n'ont pas pu répondre à la moindre de leurs questions sur ce sujet lors de la réunion du Groupe spécial avec les parties, notamment la question concernant l'utilisation par Boeing de la technologie C-17 dans ses LCA. Ce que les États-Unis ont fait, par contre, c'a été de se retrancher derrière le but militaire des programmes. Les Communautés européennes estiment que ce but est dénué de pertinence pour l'aspect du soutien à la RDT&E du DOD en cause dans le présent différend – à savoir la fraction de ce soutien qui apporte des avantages à la division commerciale de Boeing. Elles estiment que les États-Unis se sont aussi retranchés derrière l'expression "systèmes d'armes" sans révéler avant que la question ne leur soit posée directement qu'un aéronef pouvait être qualifié de "système d'armes". Elles reconnaissent qu'il s'agit là de tactiques intéressantes mais qu'elles ne répondent pas aux allégations qu'elles-mêmes ont formulées en l'espèce.[195]

4.95 Enfin, les Communautés européennes maintiennent leur estimation selon laquelle le soutien à la RDT&E à double usage accordé par le DOD à la division des LCA de Boeing s'élève à 2,4 milliards de dollars, car les États-Unis n'ont fourni aucun élément à l'appui de leurs chiffres inférieurs. Cette estimation tient compte du montant aussi bien du financement direct que de la fourniture de biens/services.[196]

---

[193] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 26.

[194] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 13.

[195] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 12.

[196] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 28.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

DOC

Programme Advanced Technology du DOC

4.96 Par ailleurs, les Communautés européennes font valoir que le DOC des États-Unis a accordé un soutien à Boeing dont tire particulièrement avantage le développement du 787.[197] L'ATP du DOC vise à améliorer la position concurrentielle de la branche de production des États-Unis en soutenant des projets de R&D conduits par la branche de production.[198]

4.97 Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis n'ont pas réussi à contester les éléments *prima facie* qu'elles ont fournis qui établissaient que les huit projets ATP, par le biais desquels le DOC des États-Unis avait fourni un financement (sous la forme de dons) et un soutien à Boeing pour la recherche relative aux LCA, constituaient des subventions pouvant donner lieu à une action.[199] Les principaux arguments des États-Unis se rapportent à la contribution financière et à la spécificité mais, selon les Communautés européennes, ces arguments sont dénués de fondement.[200] En particulier, l'affirmation des États-Unis selon laquelle les contributions financières résultant de ces projets ne sont pas aussi élevées que l'allèguent les Communautés européennes n'est pas étayée. En outre, les Communautés européennes estiment que l'argument des États-Unis selon lequel l'ATP n'est pas spécifique est dénué de fondement car: i) l'ATP est explicitement limité à des groupes de branches de production ou d'entreprises qui mènent des activités de R&D relatives à des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité"; ii) les huit projets ATP en cause étaient explicitement limités à un groupe donné d'entreprises qui pouvaient mener les activités de recherche visées dont le champ était étroit; et iii) les utilisateurs dominants de l'ATP sont des entreprises menant des activités de recherche relatives à des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité".[201]

ii) Abandons/transferts de droits de propriété intellectuelle par la NASA/le DOD

4.98 Outre ce qui précède, les Communautés européennes allèguent également que la NASA et le DOD ont abandonné et/ou transféré des droits de brevet et d'autres droits de propriété intellectuelle de valeur à Boeing, sans exiger de paiement ou de droits de licence. Boeing est libre d'utiliser les technologies brevetées à son propre profit ou d'accorder des licences d'exploitation de ces technologies à d'autres dans un but lucratif.[202]

[197] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 19.
[198] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 19.
[199] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 31; résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 11.
[200] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 31.
[201] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 32; résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 11.
[202] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 17.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.99 En outre, le transfert de droits de propriété intellectuelle de valeur à Boeing est incompatible avec l'objectif déclaré qui est de développer une technologie et une connaissance qui puissent servir l'intérêt public, mais est compatible avec les intérêts économiques de Boeing.[203]

4.100 Les Communautés européennes soutiennent que la NASA et le DOD ont abandonné et/ou transféré, au minimum, des centaines de millions de dollars de droits de propriété intellectuelle de valeur à Boeing, y compris des brevets, des droits sur des secrets commerciaux et des droits d'utilisation des données, cette évaluation étant fondée sur l'analyse d'expert réalisée par CRA International. Les brevets en cause n'appartenaient pas à Boeing "dès le début" et, par conséquent, leur abandon/transfert à Boeing constitue une contribution financière qui confère un avantage. Les Communautés européennes estiment que les États-Unis ne peuvent pas se soustraire aux disciplines de l'Accord SMC simplement en accordant ces subventions en vertu de prétendus "contrats". Elles estiment aussi que ces abandons/transferts sont spécifiques puisque seules les sociétés capables de mener les activités de R&D de la NASA/du DOD ont le droit d'en bénéficier et que la part de Boeing est disproportionnée par rapport à sa position économique aux États-Unis.[204]

4.101 Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis ne contrent pas leurs arguments[205] et essaient à la place de défendre la pratique de la NASA et du DOD au moyen d'affirmations non étayées, de déclarations fallacieuses concernant les lois et réglementations pertinentes et de références à des aspects des lois et réglementations de la NASA et du DOD que les Communautés européennes n'ont même pas contestés. En outre, selon elles, les arguments des États-Unis, en particulier en ce qui concerne la spécificité, sont axés sur des questions et pratiques qui ne sont pas pertinentes pour l'analyse juridique exigée par l'Accord SMC.[206]

4.102 Les Communautés européennes soutiennent que les États-Unis ne réussissent pas à contester leur argument selon lequel les abandons/octrois de droits de propriété intellectuelle de la NASA et du DOD donnent lieu à des contributions financières. Ce qui est encore plus important, selon elles, c'est que les États-Unis se concentrent sur une partie de leur loi sur les brevets qui ne s'applique pas en l'espèce. Les Communautés européennes estiment que les lois des États-Unis pertinentes indiquent clairement que les inventions obtenues dans le cadre d'un contrat de la NASA appartiennent au gouvernement des États-Unis à moins que la NASA ne les abandonne, et que les inventions obtenues dans le cadre d'un contrat du DOD peuvent être conservées par le contractant à moins que le DOD n'en décide autrement. Par conséquent, les Communautés européennes estiment qu'en abandonnant/accordant des droits de brevet à Boeing, la NASA et le DOD accordent des contributions financières.[207]

4.103 Les Communautés européennes font également valoir que l'argument des États-Unis selon lequel les abandons/octrois de droits de propriété intellectuelle ne confèrent aucun avantage est également dénué de fondement parce qu'il repose sur l'affirmation incroyable des États-Unis selon laquelle on ne peut contester en tant que subvention aucune contribution financière faisant partie de ce

---

[203] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 9.

[204] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 9; résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 33; résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 12.

[205] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 33; résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 12.

[206] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 33.

[207] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 34.

que les pouvoirs publics considèrent comme un "contrat". Elles soutiennent que cette affirmation est indéfendable. Elles font valoir que la pratique commerciale montre qu'une entité finançant la R&D conserve habituellement l'intégralité des droits de propriété intellectuelle qui en résultent. Cela confirme que l'octroi à Boeing de droits de propriété intellectuelle, en plus du financement et du soutien nécessaires pour effectuer la R&D, donne lieu à un avantage pour Boeing.[208]

4.104 Les Communautés européennes réaffirment que, dans une transaction sur le marché, les droits de propriété intellectuelle resteraient en la possession de la partie finançant la R&D (en l'espèce la NASA et le DOD), et qu'aucune société n'accorderait de droits de propriété intellectuelle à une autre afin d'"améliorer la position des États-Unis dans le commerce mondial", ou de promouvoir une "nouvelle technologie pour les besoins commerciaux" du bénéficiaire des fonds pour la R&D. Selon les Communautés européennes, les États-Unis escamotent simplement la valeur de cet avantage en faisant valoir que la NASA ou le DOD n'accorderaient jamais de droits de propriété intellectuelle à Boeing au moyen d'un contrat de R&D sans également exiger que Boeing paie pour ces droits conformément à un autre aspect de ce contrat, mais ils ne fournissent absolument aucun élément de preuve étayant cette conclusion surprenante.[209]

4.105 Enfin, les Communautés européennes rejettent la tentative des États-Unis visant à défendre les abandons/octrois de droits de propriété intellectuelle de la NASA et du DOD parce que non spécifiques au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC en faisant valoir qu'elle est fondamentalement erronée car les États-Unis ne tiennent pas compte du fait que les autorités pertinentes qui les accordent sont la NASA et le DOD, et non les États-Unis dans leur ensemble. Qui plus est, ces abandons/octrois de droits de propriété intellectuelle sont également spécifiques au titre de l'article 2.1 c) parce que Boeing a reçu une part des abandons/octrois de droits de propriété intellectuelle de la NASA et du DOD qui est disproportionnée par rapport à sa part dans l'économie des États-Unis – c'est-à-dire la juridiction des autorités accordant les subventions en cause.[210]

iii) Programme R&DI/S&P de la NASA/du DOD

4.106 Les Communautés européennes estiment que la NASA et le DOD paient un groupe donné de contractants des secteurs de l'aérospatiale et de la défense, y compris Boeing, pour leurs dépenses de recherche et développement indépendante ("R&DI") et pour leurs coûts afférents aux soumissions et propositions ("S&P").[211] En particulier, elles estiment que plus de 3,1 milliards de dollars de financement pour la R&DI/S&P accordés par la NASA et le DOD, un programme très secret du gouvernement des États-Unis, ont en outre permis à Boeing de développer ses LCA aux frais du gouvernement. Notant que le DOD a expliqué qu'avant tout la maîtrise des activités de R&DI "rev{enait} aux contractants, qui {étaient} libres de déterminer à la fois le montant et l'objet de leurs activités de R&DI", les Communautés européennes signalent qu'une étude menée pour le compte du DOD a constaté que les sociétés pouvaient se voir rembourser les dépenses de R&DI effectuées pour des "travaux sur des technologies qui étaient potentiellement sans intérêt pour le Département de la défense".[212]

4.107 Les Communautés européennes soulignent que la contribution financière découlant pour la division des LCA de Boeing des remboursements R&DI/S&P s'élève à environ 3,1 milliards de

[208] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 35.
[209] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 13.
[210] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 36.
[211] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 857.
[212] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 18.

dollars d'après l'analyse d'expert de CRA International[213], et que les États-Unis n'ont pas contesté cette estimation des Communautés européennes.[214] Elles font en outre remarquer que les États-Unis ne présentent aucun élément de preuve concernant ce que Boeing a fait, et continue de faire, avec ces remboursements. Elles font valoir qu'il est clair qu'une entité commerciale n'accorderait pas ni ne chercherait à accorder des remboursements pour ces types de coûts supportés de manière indépendante.[215]

4.108 Les Communautés européennes rejettent l'argument des États-Unis selon lequel les remboursements R&DI/S&P ne confèrent aucun avantage parce que cet argument est là encore fondé sur l'affirmation incroyable selon laquelle on ne peut démontrer l'existence d'un avantage pour aucune contribution financière faisant partie de ce que les pouvoirs publics considèrent comme un "contrat".[216]

4.109 Précisant leur allégation selon laquelle les remboursements R&DI/S&P comportent un transfert direct de fonds de la NASA et du DOD à Boeing, et donnent donc lieu à des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC, les Communautés européennes expliquent que la question de savoir si les coûts de R&DI/S&P sont remboursés au moyen d'un contrat visant des marchandises ou des services est totalement dénuée de pertinence.[217] S'agissant de l'avantage, la position des Communautés européennes est qu'une entité agissant conformément à des considérations commerciales ne consentirait pas, et ne chercherait certainement pas activement, à rembourser les coûts supportés de manière indépendante par des sociétés (comme le fait le DOD) parce que ces coûts "{a}ccroi{ssent} la compétitivité industrielle des États-Unis" ou "{r}enforc{ent} la base technologique … des États-Unis". William Keevan, spécialiste reconnu des règles comptables relatives à la R&DI, explique que Boeing peut recevoir des remboursements R&DI/S&P qui financent la R&D applicable au développement des LCA, ce qui confirme que les remboursements R&DI/S&P de la NASA et du DOD confèrent un avantage à la division des LCA de Boeing.[218]

4.110 Les Communautés européennes font ensuite remarquer que l'affirmation des États-Unis selon laquelle "les coûts de R&DI ne seront remboursés que jusqu'à concurrence de l'avantage militaire résultant de la recherche" n'est pas étayée, et est démentie par M. Keevan. L'implication logique de l'absence totale d'éléments de preuve concernant l'utilisation par Boeing des fonds pour la R&DI/S&P est qu'il n'existe aucun élément de preuve de ce type qui puisse réfuter les allégations des Communautés européennes.[219]

4.111 Enfin, les Communautés européennes font valoir que les États-Unis ne traitent pas de manière appropriée les éléments de preuve et l'argument des Communautés européennes selon lesquels les remboursements R&DI/S&P de la NASA et du DOD sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) et 2.1 c) de l'Accord SMC. Les Communautés européennes affirment que les États-Unis ne tiennent

---

[213] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 10; résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 38.

[214] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 38.

[215] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 10.

[216] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 39.

[217] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 38.

[218] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 39.

[219] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 14.

encore une fois pas compte du fait que les autorités pertinentes accordant les subventions sont la NASA et le DOD, et non le gouvernement des États-Unis dans son intégralité. Elles soulignent aussi que les États-Unis n'admettent pas que Boeing a reçu une part des remboursements R&DI/S&P de la NASA et du DOD qui est disproportionnée par rapport à sa part dans l'économie des États-Unis, c'est-à-dire la juridiction des autorités accordant les subventions en cause.[220]

4.112 Plus généralement, les Communautés européennes font observer qu'en ce qui concerne leur argument selon lequel les remboursements R&DI/S&P constituent une subvention spécifique, les États-Unis appliquent encore une fois leur stratégie de base consistant à dire que des éléments de preuve existent qui démentent les éléments de preuve et l'argument des Communautés européennes, sans pour autant fournir ces autres éléments de preuve. Par exemple, en réponse aux éléments de preuve des Communautés européennes qui démontrent l'existence d'un avantage, les États-Unis font valoir que les remboursements R&DI/S&P sont une "modalité intégrée d'un marché contractuel", et que le Groupe spécial devrait donc supposer qu'aucun avantage ne peut en résulter. Mais ils ne fournissent pas le moindre élément de preuve touchant aux négociations relatives au contrat avec Boeing pour étayer cette affirmation, alors que seul le gouvernement des États-Unis possède ces éléments de preuve.[221]

4.113 En conclusion, les Communautés européennes estiment qu'elles ont présenté des éléments de preuve et des arguments juridiques démontrant que Boeing recevait des milliards de dollars de subventions par le biais des remboursements R&DI/S&P de la NASA/du DOD, ce que les États-Unis n'ont pas réussi à contester. Elles font aussi remarquer que les États-Unis ne contestent pas que Boeing reçoit des milliards de dollars à titre de remboursements R&DI/S&P de la NASA et du DOD[222], mais affirment que ces remboursements "ne présentent aucune des caractéristiques d'une subvention". À l'inverse, les Communautés européennes estiment que la réponse des États-Unis pâtit d'une absence totale d'éléments de preuve sur ce que Boeing a fait, et continue de faire, avec les milliards de dollars de remboursements R&DI/S&P reçus de la NASA et du DOD pour des recherches que, comme les États-Unis le reconnaissent, ni la NASA ni le DOD n'avaient demandé à Boeing de faire. En fait, les États-Unis s'appuient presque exclusivement sur des déclarations et interprétations concernant les lois et réglementations relatives à la R&DI/S&P qui sont fallacieuses et/ou incorrectes. Dans les rares cas où Boeing a apparemment révélé des détails concernant ses pratiques en matière de R&DI/S&P aux fins du présent différend, les Communautés européennes soutiennent que ces révélations ne sont généralement pas du tout étayées.[223]

iv) Installations, équipements et employés de la NASA/du DOD

4.114 Les Communautés européennes allèguent que la NASA fournit des biens et services, au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC, à Boeing pour la recherche relative aux LCA et que la NASA reçoit une rémunération moins qu'adéquate pour les biens et services qu'elle fournit, ce qui donne lieu à un avantage pour la division des LCA de Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. La NASA fournit ces biens et services dans le cadre des divers instruments contractuels (c'est-à-dire les accords au titre de la Loi sur l'espace et les autres contrats) qu'elle conclut avec Boeing en application des huit programmes de R&D aéronautique de la NASA contestés dans le présent différend, et les modalités de ces instruments contractuels, ainsi que les objectifs de la NASA

[220] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 40.

[221] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 2.

[222] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 37; résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 14.

[223] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 37.

et les programmes particuliers en cause, indiquent clairement que la NASA reçoit en échange une rémunération moins qu'adéquate.[224]

4.115 Les Communautés européennes utilisent l'expression "installations, équipements et employés" comme raccourci pour désigner les types de biens et services fournis par la NASA.[225] Par exemple, elles font valoir que les employés de Boeing et de la NASA ont collaboré étroitement dans des équipes intégrées pour développer des technologies destinées aux LCA de Boeing, les dépenses de personnel afférentes aux employés hautement qualifiés de la NASA et de Boeing étant payées par le gouvernement des États-Unis.[226]

4.116 Les Communautés européennes allèguent également qu'en relation avec divers instruments contractuels conclus en application du programme RDT&E du DOD, ce dernier fournit des biens et services (sous la forme d'installations, d'équipements et d'employés) à Boeing pour la R&D à double usage, dont une partie se rapporte aux LCA, ce qui donne lieu à des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. S'agissant de ces contributions financières, les Communautés européennes établissent – sur la base des aspects factuels du programme RDT&E du DOD, y compris des éléments des instruments contractuels et l'absence de "recouvrement" par le DOD – que lorsque Boeing exploite la technologie et les enseignements résultants pour le développement de ses LCA, le DOD n'en tire quasiment rien de valeur, ce qui signifie que la partie de la contribution financière imputable aux LCA est un avantage pour Boeing au sens de l'article 1.1 b).[227]

4.117 Par ailleurs, les Communautés européennes font valoir que la fourniture d'installations, d'équipements et d'employés par la NASA et le DOD est spécifique au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC, ou à titre subsidiaire, au sens de l'article 2.1 c), pour les mêmes raisons qui font que les subventions pour la R&D aéronautique de la NASA et du DOD, au moyen desquelles ils fournissent ce soutien, sont spécifiques.[228]

v) Dons du DOL pour la formation des travailleurs construisant le 787

4.118 Les Communautés européennes allèguent que le DOL des États-Unis a accordé à Boeing un soutien qui apporte en particulier des avantages pour le développement du 787.[229] Le principal objectif du don du DOL pour la formation était le perfectionnement de la main-d'œuvre nécessaire au développement et à la construction du 787.[230]

4.119 Les Communautés européennes font en outre valoir que les États-Unis n'ont pas montré que le don accordé par le DOL à l'Edmonds Community College n'était pas une subvention spécifique apportant des avantages à Boeing conformément à l'Accord SMC. Ce don constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i). De plus, l'affirmation des États-Unis selon laquelle l'Edmonds Community College utilisait ce don pour mettre en place un programme d'études n'apportant aucun avantage à Boeing n'est pas étayée et va à l'encontre des éléments de preuve qui indiquent clairement que ce don a été utilisé pour la formation des travailleurs construisant le 787 de Boeing, conférant ainsi un avantage à la division des LCA de Boeing. Enfin, ce don était

[224] Réponse des Communautés européennes à la question n° 148, paragraphe 171.
[225] Réponse des Communautés européennes à la question n° 148, paragraphe 172.
[226] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 15.
[227] Réponse des Communautés européennes à la question n° 156, paragraphe 233.
[228] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 901.
[229] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 19.
[230] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 19.

explicitement limité à l'industrie aérospatiale (c'est-à-dire Boeing et les fournisseurs aérospatiaux de Boeing), et il est donc spécifique.[231]

vi) FSC/ETI

4.120 Les Communautés européennes allèguent que le gouvernement des États-Unis a accordé à Boeing, au titre des régimes FSC et ETI, un dégrèvement fiscal subordonné aux exportations de presque 2,2 milliards de dollars qui a une incidence sur les ventes de LCA de Boeing, en se fondant sur l'analyse d'expert de International Trade Resources LLC. Il apparaît que ces subventions tristement célèbres, dont des groupes spéciaux et l'Organe d'appel ont constaté à maintes reprises qu'elles constituaient des subventions à l'exportation incompatibles avec les règles de l'OMC, continueront assurément à être perçues par Boeing dans un avenir prévisible en dépit de leur prétendue "abrogation" par le Congrès des États-Unis.[232]

4.121 Notant que les États-Unis conviennent que les allégements fiscaux FSC/ETI sont des subventions spécifiques accordées à la division des LCA de Boeing dont la valeur dépasse 2 milliards de dollars[233], les Communautés européennes font valoir que l'allégation des États-Unis selon laquelle Boeing a cessé de recevoir tout avantage résultant de ces subventions après le 31 décembre 2006 est dénuée de fondement, car elle repose entièrement sur ce qui est dit dans le rapport annuel 2006 de Boeing, lequel, de l'avis des Communautés européennes, n'est pas déterminant pour les intentions de Boeing en ce qui concerne les régimes FSC/ETI après 2006.[234]

4.122 Les Communautés européennes rejettent l'allégation des États-Unis selon laquelle Boeing ne tirera pas avantage de ces subventions après 2006 au motif qu'elle n'est pas étayée car elle repose entièrement sur une déclaration figurant dans le rapport annuel 2006 de Boeing qui n'est pas déterminante pour savoir si Boeing pourra ou non réclamer des allégements fiscaux FSC/ETI après 2006.[235] Selon les Communautés européennes, cette affirmation des États-Unis n'est étayée par aucun élément de preuve crédible, comme une attestation sous serment ou une copie de la déclaration d'impôt de Boeing indiquant que Boeing n'a pas réclamé, et ne réclamera pas, les avantages fiscaux FSC/ETI disponibles après 2006.[236] En fait, les Communautés européennes considèrent qu'il manque manifestement dans l'argumentation des États-Unis une déclaration certifiée et exécutoire d'un responsable de Boeing indiquant qu'indépendamment de l'interprétation formulée par l'IRS dans son mémorandum de décembre 2006, Boeing renoncera à tous les allégements fiscaux FSC/ETI après 2006.[237]

---

[231] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 41.

[232] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 20.

[233] Les Communautés européennes estiment que les États-Unis conviennent que les allégements fiscaux concernant les FSC et les revenus extraterritoriaux, tels qu'établis par la FSC Repeal and Extraterritorial Income Exclusion Act de 2000 (Loi portant abrogation des dispositions relatives aux FSC et régissant l'exclusion des revenus extraterritoriaux) ("Loi ETI "), l'American Jobs Creation Act de 2004 ("AJCA") et la TIPRA, sont des subventions spécifiques accordées à la division des LCA de Boeing. Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 43.

[234] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 11.

[235] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 43.

[236] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 15.

[237] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 43.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.123 En réponse à l'argument des États-Unis selon lequel la TIPRA est une "mesure future", les Communautés européennes font valoir que leur demande d'établissement d'un groupe spécial vise expressément la TIPRA aux fins du présent différend. Plus fondamentalement, les Communautés européennes ne contestent pas la TIPRA, mais plutôt les mesures FSC/ETI dans la mesure où elles constituaient, et continuent de constituer, des subventions accordées à Boeing.[238]

d) Réfutation des États-Unis

4.124 Globalement, les Communautés européennes font valoir que les arguments des États-Unis exposés dans leur première communication écrite et leurs déclarations orales au Groupe spécial présentent de graves déficiences. En particulier:

a) Les États-Unis font tout simplement abstraction de bon nombre des arguments et des éléments de preuve détaillés fournis par les Communautés européennes.

b) Lorsque les États-Unis en tiennent effectivement compte, ils formulent souvent des affirmations ou fournissent des chiffres sans présenter le moindre renseignement concernant la source ni le moindre élément de preuve à l'appui.

c) Sur de nombreux points, les États-Unis avancent des interprétations juridiques de l'Accord SMC qui, si elles étaient admises, privilégieraient la forme par rapport au fond, permettraient des modes de subventionnement qui iraient à l'encontre de l'objet et du but de l'Accord SMC, et donneraient aux Membres la marche à suivre pour subventionner leurs branches de production sans être entravés par les disciplines de l'OMC.

d) Dans plusieurs cas, les États-Unis avancent des interprétations erronées et parfois absurdes des mesures en cause, y compris des interprétations qui priveraient de sens plusieurs des mesures.

e) Les États-Unis essaient souvent d'induire le Groupe spécial en erreur en examinant une mesure ou une autorité accordant la subvention, différente de celle qui est réellement en cause, ou bien ils essaient de détourner l'attention du Groupe spécial en soulevant des points qui n'ont absolument aucune importance.

f) Les États-Unis font valoir sans élément à l'appui que les 24 milliards de dollars de subventions accordés à leur branche de production des LCA n'avaient pas d'incidence sur le comportement commercial de Boeing.

g) Les États-Unis nient tout simplement que les subventions pour la R&D de la NASA et du DOD donnaient à Boeing des connaissances, une expérience et une confiance pour l'application de technologies innovantes fondamentales, y compris celles qui étaient nécessaires pour construire des ailes et un fuselage en matériaux composites pour le 787; ils font ces dénégations en dépit des nombreuses déclarations (hors du contexte du présent différend) concernant l'utilisation par Boeing des résultats de la R&D soutenue par la NASA et le DOD, ainsi que des éléments de preuve significatifs présentés pour confirmation par les Communautés européennes.

[238] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 16.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

h) Les États-Unis font abstraction du fait que Boeing a reçu des millions de dollars de subventions des États-Unis par aéronef, ce qui lui a permis de baisser le prix de ses produits.[239]

2. Arguments des États-Unis

a) Aperçu général des arguments relatifs à l'existence de subventions et charge de la preuve

4.125 Les États-Unis rappellent que l'établissement de l'existence d'une subvention requiert la preuve qu'il y a une contribution financière, qu'elle confère un avantage et que l'avantage est spécifique. L'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC définit quatre catégories de contribution financière.[240] Une contribution financière existe seulement si un organisme gouvernemental ou public effectue l'une des actions énumérées à l'article 1.1 a).[241]

4.126 Les États-Unis affirment en outre que les articles 1er et 2 de l'Accord SMC exigent une évaluation individualisée de chaque contribution financière alléguée parce qu'ils énoncent plusieurs étapes à suivre pour établir l'existence d'une subvention spécifique. Ils soutiennent que ces dispositions exigent clairement que cette analyse ait lieu séparément pour chaque contribution financière, et non pour un groupe de contributions financières. Les Communautés européennes tentent, toutefois, de faire l'économie de ce traitement individualisé en regroupant différentes contributions financières alléguées fournies par différentes entités gouvernementales et en les traitant comme s'il s'agissait du même type de contribution. Les États-Unis font valoir que, ce faisant, elles ne fournissent d'éléments *prima facie* pour aucune des subventions alléguées.[242]

4.127 Les États-Unis ajoutent que cette combinaison de multiples contributions financières différentes et ce mépris des critères distincts permettant de déterminer l'existence d'un avantage pour chacune réapparaissent à maintes reprises dans la communication des Communautés européennes. Cela n'est pas non plus l'analyse requise par l'Accord SMC. Les États-Unis notent que l'article premier de l'Accord SMC est rédigé au singulier. L'article 1.1 a) dispose qu'"une subvention sera réputée exister: s'il y a une contribution financière ...". L'article 1.1 b) précise ensuite qu'"une subvention" existe en ce qui concerne "une contribution financière" si "un avantage est ainsi conféré". L'article 1.2 indique ensuite qu'"une subvention" ne sera assujettie aux dispositions de la Partie III "que s'il s'agit d'une subvention spécifique au regard des dispositions de l'article 2". Ce libellé prévoit clairement une analyse séparée de chaque contribution financière alléguée.[243] Les États-Unis estiment par conséquent que l'approche des Communautés européennes va complètement à l'encontre de la structure de l'article 1.1 et des indications énoncées à l'article 14 pour la détermination d'un avantage, qui présupposent l'identification précise du type de contribution financière en cause. D'une manière générale, une partie n'établit pas l'existence d'une subvention si elle n'établit pas l'existence d'un avantage et d'une spécificité séparément pour chaque type de contribution financière alléguée.[244]

4.128 Si une mesure ne relève pas de ces catégories, il ne s'agit pas d'une subvention aux fins de l'Accord SMC. À cet égard, les États-Unis font observer qu'ils trouvent remarquable que l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC vise seulement les situations dans lesquelles "les pouvoirs publics fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale, ou achètent des biens". Il est clair que les achats de services sont exclus de cette définition: i) les services sont

[239] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 2. Voir aussi le résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 4.
[240] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 6.
[241] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 5.
[242] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 6.
[243] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 7.
[244] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 8.

mentionnés explicitement s'agissant de ce que les pouvoirs publics fournissent mais non de ce qu'ils achètent, et ii) dans la version finale de l'Accord SMC, une référence explicite aux achats de services figurant dans les versions antérieures a été supprimée.[245] Du point de vue des États-Unis, il faut donner effet à cette limitation de la définition d'une "contribution financière" en ne traitant pas comme une contribution financière les achats de tous les services par les pouvoirs publics.[246] Par conséquent, compte tenu de la définition d'un "achat", lorsque les pouvoirs publics confèrent quelque chose ayant une certaine valeur en échange de la fourniture d'un service par le bénéficiaire, il n'y a aucune contribution financière.[247]

4.129 Selon les États-Unis, il apparaît que la position des Communautés européennes est que l'article 1.1 a) de l'Accord SMC devrait être interprété de manière large de façon à couvrir toutes les contributions potentielles des pouvoirs publics et à éliminer les "failles". Ce point de vue va à l'encontre de ce que l'Organe d'appel a reconnu, sur la base de l'historique des négociations de l'Accord SMC, à savoir qu'"il avait été dès l'origine dans l'intention de ses défenseurs que la condition de la contribution financière s'applique précisément pour faire en sorte que les mesures des pouvoirs publics qui conféraient des avantages ne soient pas toutes considérées comme des subventions". Le point de vue des Communautés européennes va aussi à l'encontre de la structure de l'article 1.1, qui dispose qu'une subvention existe s'il y a une contribution financière et qui comprend une liste (précédée de "c'est-à-dire") d'actions qui sont des contributions financières. Cette structure, l'omission d'une catégorie résiduelle (ou "toutes les autres"), et l'absence de toute indication selon laquelle les éléments de la liste sont des "exemples" et non des définitions, indiquent que les contributions financières définies à l'article 1.1 constituent une liste fermée. Sur cette base, les États-Unis estiment que pour établir *prima facie* l'existence d'un subventionnement, la partie plaignante doit établir que la subvention alléguée relève de l'une des quatre catégories de contribution financière énumérées.[248]

4.130 Les États-Unis rappellent en outre que la question de savoir si une contribution financière confère un avantage dépend de la question de savoir si cette contribution accorde un traitement plus favorable que celui qui peut être obtenu sur le marché. Le traitement est évalué du point de vue du bénéficiaire, et non d'après le coût pour les pouvoirs publics de la fourniture de cette contribution financière. Une contribution financière accordée à une entité ne peut pas être traitée comme une subvention accordée à une autre entité sans lien avec la première, à moins que la partie plaignante n'établisse qu'il y a eu "transmission" à l'autre entité.[249]

---

[245] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 7. Projet de texte du Président, MTN/GNG/NG10/W/38/Rev.2 (27 novembre 1990) (Cartland III) ("Aux fins du présent accord, une subvention sera réputée exister s{i} … les pouvoirs publics fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale, ou achètent des biens ou des services …"). Les États-Unis notent qu'au titre de l'article 32 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, "il peut être fait appel à des moyens complémentaires d'interprétation, et notamment aux travaux préparatoires et aux circonstances dans lesquelles le traité a été conclu, en vue, soit de confirmer le sens résultant de l'application de l'article 31."

[246] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 8. Les rédacteurs ont, d'une manière générale, indiqué clairement qu'ils entendaient qu'un ensemble limité de mesures des pouvoirs publics soit considéré comme étant des contributions financières. Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Restrictions à l'exportation*, paragraphe 8.69 ("Manifestement, l'article premier tel qu'il a finalement été adopté comprend la condition d'une contribution financière des pouvoirs publics ou d'un organisme public en tant qu'élément nécessaire d'une subvention. Les communications des participants aux négociations donnent à entendre que le but que recherchaient les partisans de l'inclusion de cet élément était de limiter les sortes d'actions des pouvoirs publics qui pourraient entrer dans le champ d'application des règles relatives aux subventions et aux mesures compensatoires").

[247] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 6.

[248] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 5.

[249] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 7.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.131 De plus, les États-Unis soutiennent qu'en vertu de l'Accord SMC, pour faire triompher leurs allégations de subventions pouvant donner lieu à une action, les Communautés européennes doivent établir: i) qu'il existe une ou plusieurs subventions spécifiques; ii) que l'une des situations énumérées à l'article 6.3 de l'Accord SMC – en l'espèce, un détournement ou une entrave, ou un empêchement de hausses des prix ou une perte de ventes dans une mesure notable – s'est produite; et iii) que la "subvention a pour effet" cette situation. L'Organe d'appel a constaté que cette dernière étape exigeait la démonstration d'un "lien de causalité" entre la subvention alléguée et les situations visées à l'article 6.3, qui doit garantir que les effets de facteurs autres que des subventions ne sont pas imputés aux subventions. Les États-Unis estiment que les Communautés européennes n'ont satisfait à aucune de ces prescriptions.[250]

4.132 Selon les États-Unis, la réponse des Communautés européennes aux graves défauts entachant leurs éléments *prima facie* consiste à demander au Groupe spécial de ne pas tenir compte des éléments de preuve. Les Communautés européennes citent à plusieurs reprises les mêmes rares déclarations de quelques fonctionnaires d'État et du personnel de Boeing ou quelques documents, et elles demandent au Groupe spécial de ne pas tenir compte de la masse des éléments de preuve portant sur le fond des mesures et sur ce que font effectivement les États et organismes pertinents. Les États-Unis font valoir qu'ils ne demandent pas au Groupe spécial de ne pas tenir compte des éléments de preuve cités par les Communautés européennes ou d'accorder plus de crédit à leurs éléments de preuve parce qu'ils sont "les meilleurs renseignements disponibles". En fait, ils notent que le Groupe spécial fera ce qu'exige l'article 11 du Mémorandum d'accord, à savoir procéder à "une évaluation objective des faits de la cause, de l'applicabilité des dispositions des accords visés pertinents et de la conformité des faits avec ces dispositions". Cette évaluation montrera que les éléments de preuve, considérés dans l'ensemble de leur contexte, démontrent que les allégations des Communautés européennes sont dénuées de fondement.[251]

4.133 Passant à la question de la charge de la preuve, les États-Unis notent qu'à plusieurs endroits les Communautés européennes présentent de façon inexacte la charge de la preuve ou tentent de la déplacer. Par exemple, dans leur première déclaration orale, les Communautés européennes posent la question suivante: "{e}st-il raisonnable de présumer, comme les États-Unis voudraient que vous le fassiez, que ces subventions ne pouvaient avoir aucun effet sur le comportement concurrentiel de Boeing? Nous ne le pensons pas". Les États-Unis soulèvent cette question à titre préliminaire parce qu'il est bien établi que dans le système de règlement des différends de l'OMC, "la charge de la preuve incombe à la partie qui établit, par voie d'affirmation, une allégation ou un moyen de défense", qui doit présenter "des arguments juridiques et éléments de preuve adéquats" pour "établir{} des éléments *prima facie*". Les éléments *prima facie*, quant à eux, sont ceux qui "en l'absence de réfutation effective par la partie défenderesse, f{ont} obligation au groupe spécial, en droit, de statuer en faveur de la partie plaignante". L'Organe d'appel a fait observer récemment que ces principes "impliqu{aient} que la mesure d'une partie défenderesse sera{it} considérée comme compatible avec les règles de l'OMC sauf preuve du contraire".[252] Notant que les Communautés européennes reconnaissent dans leur première communication écrite que "la charge initiale de prouver l'existence d'une violation incombe à la partie plaignante, qui doit établir des éléments *prima facie*", les États-Unis font valoir qu'une grande partie de l'argumentation présentée par la suite par les Communautés européennes est cependant incompatible avec ce principe.[253] Ils soutiennent que, suivant la charge de la preuve, il n'appartient pas à un groupe spécial "de présumer" quoi que ce soit au sujet des mesures d'un Membre. Au contraire, la charge de la preuve exige de la partie plaignante

[250] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 1.

[251] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 2.

[252] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 2.

[253] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 3.

qu'elle fournisse la preuve des affirmations qu'elle avance à l'appui de son allégation. Procéder autrement déplace indûment la charge de la preuve vers la partie défenderesse.[254]

4.134 Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis font observer qu'ils démontrent que les Communautés européennes n'ont pas encore établi *prima facie* que les mesures qu'elles contestent constituent des contributions financières, confèrent un avantage ou sont spécifiques, selon la définition donnée de ces termes dans l'Accord SMC. En outre, de l'avis des États-Unis, les Communautés européennes n'ont pas démontré que l'une quelconque des mesures était subordonnée aux résultats à l'exportation. Enfin, les Communautés européennes n'ont pas démontré qu'Airbus subissait des "effets défavorables" par suite de l'une quelconque des mesures. En fait, Airbus ne subit aucun effet défavorable, selon la définition donnée de cette expression dans l'Accord SMC. Les États-Unis allèguent que les difficultés dont se plaignent les Communautés européennes résultent des propres choix commerciaux d'Airbus.[255]

b) Mesures de soutien des États

i) État de Washington et municipalités s'y trouvant

Incitations fiscales de l'État et locales

4.135 S'agissant des mesures de l'État de Washington, les États-Unis expliquent tout d'abord que l'État de Washington est un important centre de développement et de production du secteur aérospatial. Notant que pendant de nombreuses années avant 2007, les activités de construction aérospatiale ont été frappées de l'un des taux d'imposition effectifs les plus élevés de l'État de Washington, ils font observer que l'État a cherché à apaiser les préoccupations des constructeurs aérospatiaux en promulguant un ensemble de mesures fiscales visant ce secteur, dont l'élément le plus important était une réduction du taux de l'impôt sur les activités ("B&O") de l'État de Washington pour les activités de construction aérospatiale. Ils font valoir ensuite que la réduction du taux de l'impôt B&O a servi à rapprocher le taux d'imposition effectif de la construction aérospatiale du taux d'imposition effectif moyen d'autres activités économiques dans l'État (tout en le laissant plus élevé) et qu'elle ne constitue pas du tout une subvention, encore moins à Boeing, comme les Communautés européennes l'allèguent.[256]

4.136 Les États-Unis font valoir que contrairement à ce qu'allèguent les Communautés européennes, la réduction de l'impôt B&O n'est pas une contribution financière accordée à Boeing, au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC, parce que l'État de Washington n'a pas abandonné de recettes "normalement exigibles" – une détermination qui est faite par rapport au propre système d'imposition de l'État. Ils expliquent que dans le cadre du système d'imposition fondé sur les activités de l'État de Washington, à des activités économiques diverses correspondent des taux d'imposition différents à l'intérieur d'une certaine fourchette. La réduction du taux d'imposition applicable à la construction aérospatiale s'inscrit dans le cadre de l'ajustement régulier par l'État de Washington de ses taux d'imposition et entre dans la fourchette des taux d'imposition applicables aux autres activités. Les États-Unis estiment qu'à ce titre il ne s'agit pas d'un abandon de recettes normalement exigibles. Un examen du taux d'imposition effectif de l'État de Washington confirme cette conclusion. Même avec la réduction du taux de l'impôt B&O, les États-Unis estiment que le taux d'imposition effectif moyen applicable à la construction aérospatiale reste supérieur au taux d'imposition effectif moyen applicable

[254] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 4.
[255] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 1.
[256] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 38.

à toutes les activités dans l'État, en raison de la "pyramidalisation" de l'impôt B&O – c'est-à-dire l'imposition des biens à chaque stade du processus de production.[257]

4.137 Les États-Unis précisent en outre que l'ajustement de l'impôt B&O de l'État de Washington a pour effet de rendre le taux d'imposition applicable à la construction aérospatiale conforme au taux d'imposition moyen applicable à toutes les activités économiques dans l'État de Washington. Sans l'ajustement, le taux d'imposition effectif applicable à la construction aérospatiale est notablement plus élevé que celui qui s'applique aux autres activités économiques dans l'État, en raison de la pyramidalisation. Étant donné que le taux de l'impôt B&O ne confère pas un taux préférentiel à Boeing, l'État n'abandonne pas des recettes qui seraient normalement exigibles. Par conséquent, il n'y a aucune contribution financière. Les États-Unis soutiennent que l'allégation des Communautés européennes doit être jugée sans fondement sur cette seule base. Toutefois, même si le Groupe spécial devait constater qu'il y a une contribution financière, l'ajustement de l'impôt B&O n'est pas spécifique à une branche de production ou une entreprise parce que plusieurs branches de production dans l'État de Washington bénéficient aussi d'un ajustement de l'impôt B&O.[258]

4.138 Les États-Unis notent que les Communautés européennes ne contestent pas seulement la réduction fiscale en faveur de Boeing et qu'en fait elles soutiennent que les réductions fiscales accordées aux fournisseurs non liés de Boeing constituent en fait un avantage en faveur de Boeing. En se fondant sur cette interprétation, les États-Unis postulent que, à supposer pour les besoins de l'argumentation que la réduction du taux de l'impôt B&O applicable à la construction aérospatiale soit une contribution financière, les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément permettant de penser que les réductions du taux d'imposition accordées à d'autres constructeurs aérospatiaux non liés et indépendants étaient transmises à Boeing.[259] Spécifiquement, les États-Unis et leur expert, M. Dorman, ont souligné que la théorie économique sur laquelle reposait l'allégation de transmission des Communautés européennes ne reflétait pas les circonstances factuelles des marchés en cause ni la concurrence des fournisseurs non établis dans l'État de Washington. Par ailleurs, les Communautés européennes continuent à ne présenter aucun autre fondement pour une constatation de transmission.[260]

4.139 Dans leurs autres communications écrites, les États-Unis maintiennent que les Communautés européennes n'ont pas établi que l'ajustement de l'impôt B&O de l'État de Washington en question dans le présent différend entraînait un abandon de recettes pour l'État de Washington. Ils soutiennent que, pour établir cet argument, les Communautés européennes font erreur lorsqu'elles classent le taux de l'impôt B&O applicable à la construction aérospatiale comme une exception à la règle générale d'imposition dans l'État de Washington. La valeur de référence pour l'analyse par le Groupe spécial des recettes abandonnées en l'espèce est le système de l'impôt B&O de l'État de Washington, qui consiste en une fourchette de différents taux individuels applicables à différentes activités économiques. Eu égard au système d'imposition à taux multiples établi par l'État, ajuster le taux de l'impôt B&O à un taux qui se situe parfaitement dans la fourchette de tous les taux de l'impôt B&O est compatible avec le traitement des revenus légitimement comparables dans l'État de Washington. De plus, aucun fondement rationnel ne justifie d'utiliser comme point de repère pour analyser des recettes abandonnées le taux de l'impôt B&O de 0,484 pour cent applicable aux constructeurs, plutôt que le système à taux multiples, parce que le taux de 0,484 pour cent n'est qu'un taux de ce système. Les États-Unis estiment que, dans le contexte du système de l'impôt B&O de l'État de Washington,

[257] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 39.
[258] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 8.
[259] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 40.
[260] Réponse des États-Unis à la question n° 234, paragraphe 423.

appliquer un taux d'imposition individuel à une activité économique particulière est comparable au traitement d'autres revenus légitimement comparables.[261]

4.140 Comme les États-Unis l'ont indiqué en détail dans leur première communication écrite, les incidences de l'ajustement fiscal sur le taux effectif applicable à l'aérospatiale démontrent aussi que le taux de l'impôt B&O applicable à l'aérospatiale est compatible avec le traitement fiscal accordé par l'État de Washington pour des revenus comparables et, par conséquent, n'aboutit pas à un abandon de recettes. L'ajustement du taux d'imposition B&O nominal a eu pour effet de faire entrer le taux d'imposition effectif applicable à la construction aérospatiale dans la fourchette des taux d'imposition effectifs applicables aux autres activités économiques dans l'État. De l'avis des États-Unis, cela étaye encore la conclusion selon laquelle le taux ajusté ne constitue pas un abandon de recettes au sens de l'article 1.1 a) 1) ii).[262]

4.141 Même en dehors du fait que l'ajustement de l'impôt B&O n'aboutit pas à un abandon de recettes, les États-Unis font valoir que l'ajustement de l'impôt B&O n'est pas spécifique. L'argument des Communautés européennes selon lequel l'ajustement de l'impôt B&O est spécifique parce que la mesure qui devrait être analysée est le HB 2294, et non pas le système global de l'impôt B&O, est fondamentalement erroné. Comme il a été indiqué ci-dessus, l'ajustement des taux de l'impôt B&O appliqués à l'aérospatiale s'inscrit dans le cadre du régime général d'imposition à taux multiples de l'État dans lequel les taux individuels sont modifiés indépendamment les uns des autres. Les États-Unis affirment que l'État de Washington a accordé de tels ajustements à plusieurs autres activités économiques dans l'État, telles que la fabrication de biocarburants, la fabrication de produits à base de bois, la fabrication d'assemblages de combustible nucléaire, la vente en gros et au détail, la production de farine et d'huile, la transformation de pois secs et de viande, et la manutention.[263]

4.142 Notant que les Communautés européennes contestent aussi d'autres mesures fiscales de l'État de Washington, les États-Unis font valoir que, dans aucun de ces cas, elles n'établissent qu'il existe un subventionnement.[264] En particulier, s'agissant des allégations des Communautés européennes selon lesquelles certaines autres mesures fiscales de l'État de Washington et locales sont des subventions qui sont incompatibles avec l'Accord SMC – à savoir les crédits d'impôt B&O, certaines exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation, les exonérations du droit d'accise sur la location à bail, les exonérations de l'impôt sur la propriété et une réduction du taux de l'impôt B&O au niveau local – les États-Unis font valoir que la plupart de ces mesures fiscales ne sont pas du tout des subventions et que celles qui sont des subventions soit ne peuvent pas donner lieu à une action, soit sont trop faibles pour causer des effets défavorables. Dans certains cas, par exemple, les mesures fiscales ne sont pas spécifiques à Boeing. Dans d'autres cas, Boeing n'a pas utilisé et n'utilisera pas les mesures fiscales en cause parce que celles-ci sont liées à des événements – comme la construction d'un nouveau site de production de Boeing pour le 787 –, dont les États-Unis affirment qu'ils n'ont pas eu lieu et n'auront pas lieu.[265]

Subventions au titre de l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus

4.143 S'agissant de certains projets d'infrastructure générale et de six autres mesures prises par l'État de Washington, les États-Unis font valoir qu'aucune de ces mesures ne constitue une subvention pouvant donner lieu à une action au sens de l'Accord SMC, parce qu'elles ne remplissent pas une ou plusieurs des conditions énoncées dans l'Accord pour qu'il y ait une subvention pouvant

[261] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 47.
[262] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 48.
[263] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 49.
[264] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 8.
[265] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 41.

éventuellement donner lieu à une action, à savoir i) une contribution financière, ii) qui confère un avantage, et iii) est spécifique.[266]

4.144 S'agissant des mesures relatives à l'infrastructure de l'État de Washington, les États-Unis croient comprendre que les Communautés européennes contestent deux projets d'améliorations routières envisagés par l'État pour deux grands axes routiers publics. Ils font valoir que ces deux projets ne sont pas des subventions parce que les routes constituent par excellence une infrastructure générale; elles sont ouvertes à tous et sont utilisées par un large éventail de personnes, d'entreprises et de communautés.[267] Les améliorations apportées aux axes routiers I-5 et SR 527 constituent une infrastructure générale parce qu'il s'agit de grands axes utilisées par d'innombrables entreprises, touristes et migrants journaliers.[268] Ces deux axes publics font partie d'un programme d'amélioration de l'infrastructure à l'échelle de l'État et sont des projets qui constituent, par excellence, une infrastructure générale, laquelle est explicitement exclue des disciplines de l'Accord SMC.[269] Ces améliorations – qui ont été définies par l'État bien avant la signature de l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus – ont été menées à bien dans le cadre d'un ensemble de mesures à l'échelle de l'État visant à améliorer l'infrastructure dans tout l'État. Les États-Unis soutiennent que ces projets constituent en fait une infrastructure générale, qui n'est pas une contribution financière – et donc pas une subvention – au titre de l'Accord SMC.[270]

4.145 Les Communautés européennes contestent aussi les améliorations apportées au port d'Everett – un port très fréquenté utilisé par de nombreuses branches de production –, dont les États-Unis font valoir qu'elles ne sont pas spécifiques parce qu'elles sont aussi utilisées par un large éventail de personnes, d'entreprises et de communautés.[271] Les États-Unis font valoir en outre que le dispositif de transfert train-barge constitue de la même façon une infrastructure générale et n'est donc pas une contribution financière au sens de l'article premier de l'Accord SMC, parce que le projet a été entrepris pour réduire la congestion de la principale ligne de transport ferroviaire de marchandises de BNSF et que ce dispositif est accessible à tous les usagers. Par conséquent, il s'agit d'une infrastructure générale.[272]

4.146 Les États-Unis font valoir ensuite que les Communautés européennes affirment à tort que l'État de Washington a accordé une subvention à Boeing en gelant les tarifs payés par celle-ci pour certains services publics. Ils affirment qu'en fait Boeing paie le même tarif que les autres clients commerciaux, industriels et publics, ce qui signifie qu'elle ne reçoit aucune contribution financière sous la forme de recettes abandonnées normalement exigibles. Quatrièmement, les Communautés européennes contestent le versement par Boeing à un aéroport municipal de certaines redevances d'atterrissage, qui ne sont pas non plus des subventions en faveur de Boeing parce que, selon les États-Unis, ces redevances sont visées par un accord passé entre l'aéroport et Boeing, dont il ressort clairement qu'il n'y a pas de contribution financière ni d'avantage parce que Boeing paie, en fait, au titre de cet accord, un tarif plus élevé que les autres usagers de l'aéroport.[273]

4.147 En ce qui concerne l'allégation des Communautés européennes selon laquelle l'État de Washington subventionne Boeing en mettant à sa disposition des employés de l'État qui lui offrent

[266] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 42.
[267] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 43. Voir aussi le résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 9.
[268] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 50.
[269] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 9.
[270] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 50.
[271] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 43.
[272] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 50.
[273] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 43.

dans l'exercice normal de leurs fonctions une assistance dans les domaines réglementaire et autres, les États-Unis affirment que cette assistance apportée par les employés de l'État, qui ne représente qu'une petite partie de leur charge de travail totale, ne fournit pas de contribution financière ni d'avantage à Boeing. Même à supposer qu'il y ait un avantage, les coordonnateurs de projet ne sont pas spécifiques à Boeing parce que nombre d'autres projets reçoivent une semblable assistance de l'État.[274]

4.148 S'agissant de certains frais de procédure qui peuvent découler d'un accord entre Boeing et l'État de Washington, les États-Unis font valoir qu'ils ne constituent pas non plus une subvention, comme les Communautés européennes l'allèguent. Ils expliquent que l'État ne transfère aucun fonds à Boeing pour les frais de procédure que la société choisit d'engager, de sorte qu'il n'y a aucune contribution financière.[275]

4.149 S'agissant de l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle l'État de Washington accorde des subventions à Boeing sous la forme d'incitations fiscales et autres pour l'avion-cargo gros porteur 747 de Boeing, les États-Unis estiment que l'État de Washington ne fournit pas d'incitations fiscales spéciales en faveur de cet appareil et qu'il n'abandonne donc pas de recettes normalement exigibles. Il ne fournit pas non plus d'autres biens ou services pour cet aéronef.[276]

4.150 De plus, les États-Unis font valoir que les allégations des Communautés européennes concernant certaines mesures de formation professionnelle et un centre d'emploi qui redeviendra accessible au public sont également dénuées de fondement.[277]

Conclusions sur les mesures de l'État de Washington

4.151 En résumé, les États-Unis estiment que:

a) les Communautés européennes n'ont pas établi que l'ajustement de l'impôt B&O de l'État de Washington aboutissait à un abandon de recettes pour l'État. L'allégation des Communautés européennes selon laquelle l'ajustement de l'impôt B&O aboutit à un abandon de recettes est fondée sur une analyse de l'ajustement de l'impôt B&O applicable à l'aérospatiale qui est effectuée isolément et compte non tenu du régime d'imposition dans le cadre duquel cet ajustement s'applique. Cette approche est incompatible avec les indications données par l'Organe d'appel s'agissant d'analyser les recettes abandonnées au titre de l'Accord SMC et ne peut donc pas être retenue. Du fait que l'État de Washington applique des taux multiples pour imposer des revenus comparables, c'est la fourchette des taux de l'impôt B&O appliqués à toutes les activités économiques dans l'État qui constitue le point de repère normatif approprié. En outre, étant donné que l'ajustement a pour effet de faire évoluer le taux de l'impôt B&O applicable à l'aérospatiale à l'intérieur de la fourchette des taux de l'impôt B&O applicables à toutes les activités économiques dans l'État, l'État de Washington n'abandonne pas des recettes normalement exigibles. Par conséquent, l'ajustement de l'impôt B&O n'aboutit pas à une contribution financière ou à une subvention au titre de l'Accord SMC. Les Communautés européennes n'ont pas non plus démontré que les ajustements de l'impôt B&O appliqués aux fabricants de composants aérospatiaux de l'État de Washington pouvaient être imputés à Boeing.[278]

[274] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 44.
[275] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 44.
[276] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 44.
[277] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 44.
[278] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 18.

b) Les Communautés européennes ne se sont pas acquittées de la charge qui leur incombait d'établir que l'une quelconque des mesures relatives à l'infrastructure qu'elles contestent était "autre qu'une infrastructure générale" au titre de l'Accord SMC. Chacune des mesures relatives à l'infrastructure contestées par les Communautés européennes constitue une infrastructure générale parce qu'elle est mise à la disposition de tous les usagers sans limitation.[279]

c) L'argument subsidiaire des Communautés européennes selon lequel les mesures relatives à l'infrastructure en question ainsi que d'autres éléments de l'Accord-cadre sur le site sont des subventions en raison de l'article 10.4.1 du MSA est fondé sur une lecture erronée de cette disposition et de son effet juridique.[280]

4.152 Enfin, les États-Unis estiment que d'une manière générale, les critères préconisés par les Communautés européennes auraient pour effet de graver dans le marbre les taux de tout Membre qui emploierait des impôts à taux variable. Selon la théorie des Communautés européennes, tout abaissement d'un taux d'imposition excessif serait une subvention, ce qui ne laisserait aux Membres aucune flexibilité si ce n'est celle d'augmenter les impositions.[281]

ii) État du Kansas et municipalités s'y trouvant

4.153 Les États-Unis estiment que les Communautés européennes contestent deux mesures fiscales dans l'État du Kansas, dont ni l'une ni l'autre n'est une subvention incompatible avec les règles de l'OMC.

Allégements fiscaux IRB de Wichita

4.154 Tout d'abord, les États-Unis font observer que les Communautés européennes contestent les obligations industrielles émises par la ville de Wichita en tant que subvention pouvant donner lieu à une action actuellement accordée à Boeing, en dépit du fait que Boeing a cessé en 2005 ses activités relatives aux aéronefs civils gros porteurs au Kansas. Ils font observer qu'avant cette date Boeing – comme beaucoup de sociétés au Kansas – recourait à un financement obligataire en vertu d'un programme d'incitations économiques largement disponible et déjà ancien. Les Communautés européennes tentent de minimiser l'importance de ces faits en faussant la nature du programme obligataire et en affirmant, sur la base de l'avis d'un économiste qui ne s'appuie pas sur les faits de la cause en l'espèce, que les avantages postérieurs à 2005 ont été "transmis" à Boeing. Cependant, selon les États-Unis, les allégations de subvention formulées par les Communautés européennes en ce qui concerne les obligations de Wichita ne sont pas fondées.[282] Plus spécifiquement, les États-Unis affirment que les obligations industrielles ne sont pas une contribution financière parce que la ville de Wichita n'abandonne pas de recettes sur les biens mobiliers. Le Kansas ne perçoit plus d'impôt sur la propriété ni de taxe sur les ventes pour les machines et équipements commerciaux et industriels. Par conséquent, même sans les obligations industrielles, le Kansas ou ses subdivisions ne percevraient aucune recette fiscale au titre des machines et équipements des entreprises, qui représentent l'essentiel des biens financés au moyen des obligations industrielles en cause.[283]

---

[279] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 19.

[280] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 20.

[281] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 8.

[282] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 45.

[283] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 46.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.155 Les États-Unis font aussi valoir que même si les obligations industrielles constituent une contribution financière, elles ne constituent pas pour autant une subvention pouvant donner lieu à une action parce qu'elles ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Les obligations industrielles sont un programme transparent et généralement disponible, prévu par la législation du Kansas, qui est administré et appliqué depuis plus de 40 ans par l'État du Kansas et ses subdivisions aux entreprises d'un grand nombre de branches de production. Les obligations industrielles ne sont pas non plus spécifiques *de facto* parce que le pourcentage d'obligations industrielles obtenu par Boeing n'est pas disproportionné. De plus, bien que les obligations industrielles ne soient pas une subvention pouvant donner lieu à une action, les États-Unis font aussi observer qu'il n'y a pas d'avantage découlant des obligations industrielles accordées à une société indépendante et non liée (Spirit Aerosystems) qui ait été transmis à Boeing.[284]

4.156 En outre, les États-Unis font valoir: i) que l'analyse par les Communautés européennes de la "transmission" alléguée de subventions à Boeing ne fournit pas réellement une analyse mais simplement des conclusions et des suppositions; ii) qu'un examen des faits et des circonstances effectives de la vente à Onex des installations de Wichita montre qu'au moment de la vente et lorsque le prix a été convenu, il n'y avait aucune certitude quant à l'émission future d'IRB – comme l'expert des Communautés européennes l'a supposé; iii) que l'approche des Communautés européennes est fondamentalement dénuée de pertinence parce qu'elle suppose à tort que la valeur est égale au prix; et, enfin, iv) que M. Wachtel ne tient pas compte d'éléments de preuve réels de l'existence d'éléments ayant joué un rôle dans l'évaluation d'Onex, ni de l'absence de tout élément de preuve indiquant que ces éléments incluaient la valeur d'éventuelles IRB futures.[285] Les États-Unis indiquent aussi qu'il y avait tout lieu de croire que la transmission alléguée par les Communautés européennes et leur expert n'avait pas eu lieu, même suivant la propre hypothèse théorique des Communautés européennes.[286]

4.157 En conclusion, les États-Unis rappellent que les obligations industrielles émises par l'État du Kansas n'accordent pas de contribution financière à Boeing ni ne sont spécifiques à Boeing. Les Communautés européennes allèguent que le programme IRB du Kansas est simplement un dispositif visant à rendre Boeing admissible au bénéfice de certains abattements fiscaux. Toutefois, les États-Unis affirment que les exonérations fiscales ne sont plus pertinentes pour Boeing parce que le Kansas a cessé de percevoir l'impôt sur la propriété et la taxe sur les ventes pour les machines et équipements commerciaux et industriels, qui constituent la grande majorité des biens financés par Boeing au moyen d'obligations industrielles. En outre, les obligations industrielles ne sont pas spécifiques *de jure* parce qu'elles sont généralement à la disposition de "toute personne, entreprise ou société". Les obligations industrielles ne sont pas non plus spécifiques *de facto* parce que, compte tenu de "l'importance de la diversification des activités économiques" à Wichita, le montant des obligations industrielles émises en faveur de Boeing n'indique pas une utilisation dominante.[287]

4.158 Dans leurs autres communications écrites, les États-Unis soutiennent que la contestation par les Communautés européennes des obligations industrielles émises par la ville de Wichita et l'État du Kansas en tant que subventions incompatibles avec les règles de l'OMC est dénuée de fondement. Ils soutiennent, en affirmant que cela est démontré dans leur première communication écrite, que la majeure partie des biens en cause ne sont plus imposés au Kansas, de sorte qu'aucune recette n'est abandonnée en ce qui concerne ces biens par suite du programme IRB.[288] Plus fondamentalement, les

[284] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 47.
[285] Réponse des États-Unis à la question n° 255, paragraphe 437.
[286] Réponse des États-Unis à la question n° 367, paragraphe 213.
[287] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 10.
[288] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, note de bas de page 2. Les IRB seront aussi moins intéressantes puisqu'une IRB n'est pas nécessaire pour être admissible au bénéfice d'une exonération fiscale sur les biens personnels.

États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont pas établi que les obligations industrielles étaient spécifiques. Comme ils l'ont indiqué dans leur première communication écrite, cela n'est pas surprenant eu égard à l'économie de Wichita, et cela n'est pas le signe d'une spécificité. La production d'aéronefs est la principale industrie de Wichita et le site de Boeing à Wichita était, avant sa vente à Spirit, non seulement le plus gros employeur du secteur privé à Wichita mais aussi le plus gros employeur du secteur privé dans l'État du Kansas tout entier. Par conséquent, les États-Unis font valoir que le montant des obligations industrielles reçues par Boeing n'étaye pas une constatation de spécificité. Les Communautés européennes n'ont pas répondu à cet argument dans leur déclaration orale à la première réunion du Groupe spécial et ont dit simplement que "les obligations industrielles reçues par Boeing {étaient} disproportionnées par rapport à sa position économique dans la ville de Wichita". Sur cette base, les États-Unis estiment que les Communautés européennes sont loin de s'acquitter de la charge qui leur incombe de démontrer qu'il y a spécificité.[289]

Obligations de la KDFA

4.159 Les États-Unis croient comprendre que les Communautés européennes contestent les obligations de la KDFA en tant que subvention pouvant donner lieu à une action accordée à Boeing, même si Boeing n'a jamais reçu ni même demandé d'obligations de la KDFA. Ils font observer à cet égard que les Communautés européennes tentent néanmoins d'imputer à Boeing, au lieu du véritable bénéficiaire du financement obligataire – Spirit, une entreprise indépendante et non liée –, les avantages fiscaux accordés par la KFDA. Comme dans le cas de leurs allégations relatives aux obligations industrielles, les Communautés européennes affirment que l'intention de la KDFA d'émettre des obligations en faveur de Spirit était connue avant la conclusion de la vente entre Boeing et Spirit et, sur cette base, elles concluent que le prix de vente avait dû tenir compte du financement obligataire futur escompté.[290] Les États-Unis estiment à cet égard que ni les faits ni la théorie économique n'étayent une constatation selon laquelle les obligations de la KDFA constituaient une subvention en faveur de Boeing. Premièrement, ils font valoir que les subventions ne sont pas une contribution financière en faveur de Boeing, laquelle n'a jamais reçu de financement au moyen d'obligations de la KDFA. Deuxièmement, ils estiment que les Communautés européennes présument à tort que Spirit était assurée de bénéficier de la future remise sur le paiement des intérêts au moment où le prix de la transaction a été convenu – et, en outre, que le montant de l'avantage constitué par cette future remise sur le paiement des intérêts était connu à cette époque. Troisièmement, ils font valoir que l'argument des Communautés européennes est fondé sur une théorie erronée selon laquelle le vendeur obtiendrait nécessairement la valeur d'un avantage fiscal futur escompté.[291]

4.160 Les États-Unis réaffirment leur position selon laquelle il n'y a même pas eu une seule obligation émise en faveur de Boeing dans le cadre de ce programme. En fait, ces obligations ont été émises en faveur d'une entité indépendante, non liée à Boeing.[292]

iii) État de l'Illinois et municipalités s'y trouvant

4.161 S'agissant des contestations par les Communautés européennes de mesures prises par l'État de l'Illinois, les États-Unis estiment que les Communautés européennes n'établissent pas que ces mesures sont spécifiques. Ils font valoir que l'État de l'Illinois a défini des critères pour encourager les entreprises à établir leur siège social dans l'État. Ces critères ne sont pas spécifiques à une branche de

[289] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 51. Voir aussi le résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 21.

[290] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 48.

[291] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 49.

[292] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 11.

production ou une entreprise. Par conséquent, ils ne constituent pas une subvention pouvant donner lieu à une action au titre de l'Accord SMC.[293]

Ensemble de mesures pour la relocalisation de Boeing

4.162 Plus spécifiquement, les États-Unis estiment que, contrairement à ce qu'allèguent les Communautés européennes, certaines mesures adoptées par l'État de l'Illinois et ses localités, conformément à la Corporate Headquarters Relocation Act (Loi sur la relocalisation du siège social) ("CHRA") et à d'autres législations de l'État et locale, ne constituent pas des subventions pouvant donner lieu à une action accordées à Boeing. La CHRA dispose que l'État de l'Illinois remboursera les frais de relocalisation du siège social qui remplissent les conditions requises. De plus, les mesures visaient des montants qui étaient minimes en comparaison du coût représenté par le développement et la production des aéronefs civils gros porteurs. Les États-Unis font valoir que les frais de relocalisation que Boeing a reçus en vertu de cette loi ne constituent pas une subvention incompatible avec les règles de l'OMC, comme les Communautés européennes l'allèguent, parce que le remboursement de ces frais n'était pas spécifique à Boeing ou aux entreprises similaires.[294]

4.163 Quant aux crédits d'impôt accordés par l'État de l'Illinois en vertu d'une autre loi de l'État – la EDGE Tax Credit Act (Loi sur le crédit d'impôt EDGE) –, les États-Unis font valoir qu'ils ne constituent pas non plus une subvention pouvant donner lieu à une action accordée à Boeing, malgré les allégations contraires des Communautés européennes. Étant donné que des sociétés de toutes tailles opérant dans une large gamme de branches de production ont le droit de demander et ont reçu des crédits d'impôt EDGE, les États-Unis estiment que ces crédits ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2.1 de l'Accord SMC.[295]

4.164 En outre, les États-Unis considèrent que les allégations des Communautés européennes relatives aux abattements d'impôt sur la propriété prévus par la législation de l'Illinois ne sont pas non plus fondées. Ils précisent que le Code de l'impôt sur la propriété de l'Illinois autorise tout district fiscal de l'État à accorder des abattements d'impôt sur la propriété à une gamme d'entreprises très diverses. La CHRA a modifié la disposition pertinente du code pour inclure le siège social relocalisé parmi les types d'entreprises ayant le droit de bénéficier d'abattements d'impôt sur la propriété. Les abattements d'impôt sur la propriété accordés par deux localités de l'État de l'Illinois ne sont pas des subventions incompatibles avec les règles de l'OMC parce qu'ils ne sont pas spécifiques à Boeing.[296]

Résiliation du bail précédent

4.165 Les États-Unis notent que les Communautés européennes contestent un versement d'un très petit montant effectué pour la résiliation d'un bail par la ville de Chicago pour le compte de Boeing, que les États-Unis ne contestent pas.[297]

c) Mesures du gouvernement fédéral des États-Unis

i) R&D aéronautique des États-Unis

4.166 Avant d'examiner les mesures de R&D spécifiques contestées par les Communautés européennes, les États-Unis formulent la remarque suivante en relation avec l'article 2 de l'Accord SMC.

[293] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 12.
[294] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 50.
[295] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 51.
[296] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 52.
[297] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 52.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.167 Les États-Unis soutiennent qu'une législation généralement applicable ne confère pas une subvention spécifique simplement parce que l'une des autorités gouvernementales chargées d'appliquer la loi a une compétence limitée. Spécifiquement, ils soutiennent que l'article 2.1 a) et b) définit l'analyse de la spécificité *de jure* comme devant répondre à la question de savoir si l'autorité qui accorde la subvention, ou la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit, limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention. Ils notent que les Communautés européennes ne contestent pas que les lois et réglementations régissant la passation de contrats, le traitement des dépenses de recherche et développement indépendante et de soumissions et propositions, et la cession de droits de brevet par le gouvernement des États-Unis sont applicables à la passation de contrats dans tous les secteurs de l'économie. Toutefois, les Communautés européennes font valoir que ces mesures, lorsqu'elles sont appliquées par la NASA ou le DOD, sont spécifiques aux "industries de la défense et de l'aérospatiale s'appuyant sur la recherche", parce que seules les sociétés capables de répondre aux besoins d'achat de ces organismes vendent auxdits organismes. Cet argument ne tient pas compte du texte de l'Accord SMC et viderait la prescription relative à la spécificité de sa substance lorsqu'un certain nombre d'organismes spécialisés administrent des lois ou des programmes généralement disponibles. En d'autres termes, les Communautés européennes détermineraient par avance la conclusion qu'elles souhaitent en limitant arbitrairement leur analyse de la spécificité au groupe d'entreprises qui est visé par leur plainte.[298]

4.168 En outre, les États-Unis font observer que l'article 2.1 a) s'applique seulement lorsque l'autorité ou la législation "limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention". Le sens ordinaire du terme "limit" (limiter) est "{c}onfine within limits, set bounds to; restrict" (confiner dans des limites, fixer des bornes; restreindre). Le sens ordinaire du terme anglais "access" est "{a}dmittance (to the presence or use of); {a} way or means of approach or entrance" (accès à la présence ou à l'utilisation de; manière ou moyen d'approcher ou d'entrer). Par conséquent, l'autorité ou sa législation limite la possibilité de bénéficier de la subvention au sens de l'article 2.1 a) lorsqu'elle restreint à "certaines entreprises" l'accès à cette subvention. Procéder à cette évaluation impliquera d'identifier les types d'entreprises pouvant bénéficier d'une subvention et d'évaluer si ce groupe est suffisamment distinct pour répondre à la définition de certaines entreprises, qui sont définies dans le texte introductif de l'article 2.1 comme "une entreprise ou une branche de production ou un groupe d'entreprises ou de branches de production". Dans le cas où la législation prévoit que plusieurs autorités octroieront des versements au titre d'un programme, le fait qu'une entreprise ou branche de production a le droit de bénéficier des versements effectués par une autorité indiquera qu'elle a la "possibilité de bénéficier" de la subvention alléguée au sens de l'article 2.1. Le fait que la même entreprise n'a pas le droit de recevoir de tels versements de la part d'une deuxième autorité accordant la subvention ne modifiera pas le fait qu'elle peut en bénéficier par le canal de la première. Par conséquent, les États-Unis estiment que les règles émises par la deuxième autorité ne devraient pas, en l'absence d'autres considérations, être considérées comme "limit{ant} la possibilité de bénéficier" de la subvention alléguée pour l'entreprise.[299]

4.169 Les États-Unis font valoir que la valeur de référence pour une évaluation du caractère disproportionné est définie par la subvention alléguée, et non par la juridiction des autorités contestées. Dans ce contexte, ils notent que les Communautés européennes et eux-mêmes s'accordent apparemment à penser que déterminer si une subvention apparemment non spécifique est, en fait, octroyée à certaines entreprises "dans des montants disproportionnés" requiert une comparaison des utilisateurs de la subvention alléguée au regard d'une certaine valeur de référence. Toutefois, les États-Unis ne sont pas d'accord sur ce qu'est cette valeur de référence. Le texte de l'article 2.1 c) exige une comparaison entre l'utilisation d'une subvention par les entreprises pour lesquelles il est allégué que la subvention est spécifique et la situation des utilisateurs de la subvention dans le groupe de référence de toutes les entreprises "pouvant bénéficier" de la subvention alléguée. Les États-Unis

[298] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 9.
[299] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 10.

soutiennent que si l'utilisation effective par "certaines entreprises" est sans proportion avec leur taille par rapport au groupe de référence de toutes les entreprises qui reçoivent la subvention alléguée, cela serait un "autre facteur" indiquant la spécificité pour ces certaines entreprises.[300] Ils allèguent que pour les Communautés européennes, toutefois, la comparaison correcte se fait entre ces "certaines entreprises" et l'ensemble de l'économie des États-Unis. Ils notent que le texte introductif de l'article 2.1 dispose que les alinéas a), b) et c) sont des principes permettant de déterminer si une subvention est spécifique à "certaines entreprises … relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention". Ils concluent que les Communautés européennes devinent, d'après ce passage, que l'analyse de la spécificité *de facto* doit prendre pour valeur de référence la "juridiction" des autorités qui accordent la subvention et que, selon elles, pour le DOD et la NASA, cela recouvre l'intégralité des États-Unis.[301]

4.170 Les États-Unis font valoir que le texte n'étaye pas cette interprétation. Ils postulent que le membre de phrase "relevant de la juridiction qui accorde cette subvention" figurant dans le texte introductif de l'article 2.1 a pour fonction de délimiter les entreprises susceptibles d'être visées par l'examen de la spécificité, en indiquant clairement que les entreprises ne relevant pas de la juridiction ne sont pas concernées. Rien dans ce membre de phrase ne suggère, comme les Communautés européennes semblent le penser, un sens additionnel voulant que l'examen de la spécificité doive être invariablement fondée sur toutes les entreprises relevant de la juridiction. En fait, plusieurs des facteurs à prendre en considération restreignent la catégorie des entreprises visées par l'examen. De l'avis des États-Unis, interpréter le membre de phrase "relevant de la juridiction qui accorde cette subvention" comme étendant l'examen à toutes les entreprises relevant de la juridiction viderait les facteurs mentionnés ensuite de leur sens ordinaire.[302]

4.171 Les États-Unis soutiennent en outre que l'interprétation avancée par les Communautés européennes viderait en fait de leur substance les facteurs de spécificité *de jure* énoncés aux alinéas a) et b) de l'article 2.1. Ces alinéas établissent l'un et l'autre des règles en vertu desquelles une subvention ne serait pas spécifique même si certaines entreprises relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention ne pouvaient pas en bénéficier. Or, si les Communautés européennes avaient raison, le montant des subventions alléguées accordées à des catégories de bénéficiaires de la subvention jugées non spécifiques au titre de l'article 2.1 a) et b) serait toujours, selon les États-Unis, jugé disproportionné, parce que les bénéficiaires de la subvention totaliseraient 100 pour cent du montant de la subvention accordée mais moins (et souvent bien moins) de 100 pour cent de l'ensemble de l'économie.[303]

Les versements pour la R&D constituent un achat de services moyennant une rémunération adéquate

4.172 En réponse à l'argument des Communautés européennes selon lequel les programmes de recherche de la NASA ont fourni gratuitement des dons et des biens et services à Boeing, les États-Unis font valoir que ce que les Communautés européennes appellent des "dons" en faveur de la recherche était, en réalité, des achats de services de R&D effectués par la NASA dans la poursuite de ses propres objectifs. Par conséquent, comme dans le cas des achats du DOD pour la recherche, ce ne sont pas des contributions financières au sens de l'Accord SMC. De la même façon, les fournitures alléguées de biens et services constituaient, en fait, des échanges valeur contre valeur en vertu des accords au titre de la Loi sur l'espace. Boeing n'a rien reçu gratuitement. Dans le cadre des achats comme des accords au titre de la Loi sur l'espace, la NASA met l'accent sur la R&D fondamentale de base couvrant un large éventail de sujets aéronautiques. Elle ne finance pas le développement de

[300] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 11.
[301] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 12.
[302] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 13.
[303] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 14.

produits particuliers ni ne promeut les intérêts d'entreprises particulières. Par conséquent, elle ne transmet aucun avantage commercial ni aucune contribution financière.[304]

4.173 Les États-Unis souscrivent aux affirmations des Communautés européennes selon lesquelles la NASA n'acquiert pas ni ne produit d'aéronefs civils gros porteurs. Cependant, ils estiment que la NASA acquiert, produit et diffuse effectivement des connaissances. Et, en conséquence, "le but véritable" des programmes de la NASA est de développer le plus d'informations possibles et de les diffuser au groupe le plus large possible dans le laps de temps le plus court possible, et non pas de "transmettre des ressources à Boeing". Les États-Unis affirment que les contrats de la NASA avec Boeing et ses actions fournissent des éléments prouvant que c'est le cas et que les mesures contestées sont des achats de services – non pas simplement en théorie mais dans la pratique. La NASA formule ses propres objectifs après avoir consulté un grand nombre de parties prenantes. Elle cherche à obtenir des contractants des propositions sur la manière d'atteindre ces objectifs, et elle accepte l'offre la mieux-disante. La NASA et son contractant négocient les modalités du contrat. Le contractant doit ensuite exécuter la totalité des modalités du contrat en échange du paiement de la NASA. Ce processus, étayé par les renvois aux règlements des États-Unis en matière de passation des marchés, les nombreux exemples de contrats individuels et de modifications, et l'énorme volume des documents rendus publics que génèrent ces programmes, démontre, selon les États-Unis, que les contrats passés par la NASA avec Boeing ne sont pas, comme les Communautés européennes voudraient le faire croire au Groupe spécial, "fictifs".[305]

4.174 S'agissant du "but véritable" des programmes de la NASA, les États-Unis allèguent qu'il ne s'agit pas – comme les Communautés européennes le donnent à entendre – d'une initiative soigneusement mise au point "pour transmettre des ressources à Boeing". De fait, les États-Unis ont démontré que "le but véritable" des programmes de la NASA était d'utiliser et de diffuser les résultats de la recherche qui feraient progresser ses grands objectifs primordiaux, parmi lesquels un système aérospatial commercial plus sûr et plus efficace. Ces travaux de recherche sont utilisés à la fois au sein des pouvoirs publics par les organismes publics des États-Unis, comme la FAA et le DOD, et par les autorités aéroportuaires, et en dehors des pouvoirs publics, par l'industrie et le monde universitaire.[306]

4.175 Les États-Unis estiment aussi qu'il y a des points de repère commerciaux pour les achats de services de recherche de la NASA/du DOD contestés par les Communautés européennes, et ils démontrent que les conditions auxquelles la NASA/le DOD achètent les services de R&D ne sont pas plus favorables que les conditions auxquelles les entités commerciales sur le marché des États-Unis sont disposées à acheter les mêmes services.[307] Ces points de repère démontrent plusieurs points importants. *Premièrement*, il n'y a aucune règle fixe sur le marché quant à la répartition des droits de propriété intellectuelle lorsqu'une entité finance la recherche effectuée par une autre entité, comme les Communautés européennes voudraient le faire croire au Groupe spécial. *Deuxièmement*, les vendeurs de services de R&D sur le marché s'attendent à recevoir davantage d'argent s'ils transmettent des droits de propriété intellectuelle plus importants à l'acheteur.[308]

NASA

4.176 Pour commencer, les États-Unis soulignent que la NASA est surtout connue pour être l'organisme qui a envoyé l'homme sur la lune et qui, aujourd'hui, continue à mener diverses activités

[304] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 1.
[305] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 24.
[306] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 25.
[307] Réponse des États-Unis à la question n° 21, paragraphe 66.
[308] Réponse des États-Unis à la question n° 21, paragraphe 64.

d'exploration visant à faire progresser la connaissance humaine. Ils expliquent qu'il s'agit, en fait, d'une partie essentielle de la mission déclarée de la NASA et cela, depuis la création de cet organisme dans les années 1950, à l'occasion de laquelle il a été déclaré que "les États-Unis {avaient} pour politique de faire en sorte que les activités spatiales soient menées à des fins pacifiques dans l'intérêt de l'humanité tout entière". Reconnaissant en outre que "le bien-être général et la sécurité des États-Unis re{quéraient} de bien prévoir de mener des activités aéronautiques et spatiales", le Congrès des États-Unis a également donné ordre à la NASA de financer la recherche de pointe dans le domaine de la technologie aéronautique et spatiale dans l'intérêt général supérieur.[309]

4.177 Les États-Unis font observer qu'au contraire, à lire la communication des Communautés européennes, il semblerait que la NASA ait été créée et financée dans l'intérêt de Boeing. En fait, ils notent que les Communautés européennes traitent pratiquement l'intégralité des activités et du budget de la Direction de la mission de recherche aéronautique de la NASA comme une subvention en faveur de quelques entreprises du secteur aérospatial, même si l'essentiel du budget de la NASA affecté à la recherche aéronautique a été consacré au soutien de la recherche menée dans les centres de la NASA (infrastructure et salaires des employés de la NASA), à des contrats passés avec un groupe beaucoup plus large de sociétés, ainsi qu'à des installations dédiées à la recherche indépendante et à des dons en faveur des universités.[310] Ils signalent d'emblée un défaut qui se retrouve d'un bout à l'autre des allégations des Communautés européennes, à savoir que le fait qu'elles traitent les contributions financières accordées aux fournisseurs de Boeing comme étant des versements en faveur de Boeing repose sur l'affirmation, non étayée par des éléments de preuve crédibles, selon laquelle ces sociétés indépendantes et non liées ont, d'une façon ou d'une autre (et contrairement à ce qu'on attendrait d'un acteur cherchant à maximiser ses bénéfices) transmis les subventions alléguées à Boeing.[311]

4.178 En réponse à l'argument des Communautés européennes selon lequel le but des programmes de la NASA est d'"assurer{} la suprématie de l'aéronautique des États-Unis", les États-Unis affirment que cela ne représente qu'un seul facteur parmi nombre d'autres incluant le développement de la connaissance humaine de la Terre et des phénomènes atmosphériques et spatiaux.[312] Également important selon les États-Unis est le fait que, dans la plupart des cas, les travaux de recherche effectués dans le cadre des programmes aéronautiques de la NASA sont rendus publics (conformément à la politique de sécurité nationale et la politique étrangère) et peuvent être exploités non seulement par Boeing mais aussi par Airbus et les entreprises qui fournissent Airbus.[313]

4.179 Les États-Unis considèrent que les Communautés européennes minimisent l'importance des rapports scientifiques que la NASA divulgue au monde. Ils affirment qu'en fait un seul rapport scientifique peut changer le monde. Aux États-Unis, un rapport scientifique sur les effets de la cigarette a entraîné une diminution spectaculaire du nombre des fumeurs. Dans un domaine plus proche des questions soulevées par le présent différend, les États-Unis font observer que la NASA a procédé à des travaux de recherche initiaux sur les effets aérodynamiques positifs des ailerettes, qui sont de petites ailettes orientées vers le haut ou vers le bas aux extrémités des ailes, et que Boeing a participé à ces travaux. Or, c'est Airbus et non Boeing qui a, la première, placé des ailerettes sur ses avions, bien des années avant Boeing.[314]

---

[309] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 16.

[310] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 17.

[311] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 14.

[312] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 2.

[313] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 17.

[314] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 6.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.180 Les États-Unis soulignent qu'au lieu d'examiner les faits relatifs aux contrats de la NASA, dont un grand nombre sont inclus dans leur première communication écrite, les Communautés européennes concentrent leur attention sur des déclarations faites au sujet de la recherche aéronautique de la NASA et de son utilité pour la communauté aérospatiale. La NASA, le Congrès, la branche de production et le monde universitaire ont tenté, à diverses reprises, de plaider pour qu'une attention plus grande et un budget plus important soient consacrés aux composantes aéronautiques de la mission de la NASA, et les Communautés européennes ont cité de manière sélective toutes les déclarations allant dans ce sens. En fait, les États-Unis notent que l'organigramme du NAC place la mission de la NASA concernant l'aéronautique dans son contexte et montre qu'un seul de ses six sous-comités se consacre à l'aéronautique (les autres s'intéressant à l'audit et la finance, à l'exploration, au capital humain, à la science et aux opérations spatiales).[315] En réponse aux observations présentées par les Communautés européennes dans ce contexte, ils précisent qu'ils n'ont pas demandé au Groupe spécial de ne pas tenir compte des déclarations figurant dans les contrats ou faites publiquement par des responsables de la NASA ou du DOD. Ils font valoir qu'ils ont demandé au Groupe spécial de placer ces déclarations dans le contexte de tout ce que fait chaque organisme - et de ne pas les évaluer isolément, comme les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de le faire.[316]

4.181 Les États-Unis affirment que les Communautés européennes tentent aussi d'exagérer le rôle joué par Boeing dans l'établissement des priorités de la NASA en relevant que des employés de Boeing siégeaient régulièrement au NAC. Toutefois, les membres du Conseil proviennent d'horizons très divers, y compris des astronautes à la retraite, des officiers militaires à la retraite, des universitaires, des personnes appartenant au monde des affaires et à la société civile.[317] Les États-Unis font valoir qu'il n'y a actuellement aucun employé de Boeing au NAC. Même en 2005, lorsque le premier Vice-Président de Boeing, M. Jim Jamieson, faisait partie du NAC, il n'était que l'un des membres du Conseil qui en comptait plus de 20.[318] En tout état de cause, le Conseil consultatif est simplement cela – consultatif – et c'est l'administrateur de la NASA qui fixe le programme de recherche de l'organisme.[319]

4.182 En outre, les États-Unis considèrent qu'il est important de noter que la quantité relativement limitée de travaux centrés sur l'aéronautique effectués par la NASA (en interne et en sous-traitance) ne confère aucun avantage concurrentiel. Comme les Communautés européennes le reconnaissent, les activités de R&D de la NASA sont très éloignées du développement et de la production effectifs de modèles particuliers d'aéronefs civils gros porteurs.[320] De fait, les États-Unis affirment que les travaux de recherche qu'elle effectue sont centrés sur des outils et technologies de base susceptibles d'améliorer l'efficacité et la sécurité de tous les aéronefs – depuis l'aéronef monosiège d'aviation générale jusqu'aux configurations d'aéronefs très gros porteurs, y compris une configuration révolutionnaire, l'aile volante à fuselage intégré, et la configuration traditionnelle de l'A380. Par ailleurs, nombre des "aéronefs" que la NASA a étudiés dans le cadre des programmes examinés par les Communautés européennes ne ressemblent pas même de loin à des aéronefs civils gros porteurs, y compris la conception d'un système de lancement hypersonique réutilisable d'une grande fiabilité, un

[315] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 12 faisant référence à l'organigramme du Conseil consultatif de la NASA, pièce US-100. Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 19.

[316] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 11.

[317] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 13 faisant référence à la liste des membres du Conseil consultatif de la NASA, pièce US-101.

[318] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 14 faisant référence à la pièce EC-312.

[319] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 20.

[320] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 15 faisant référence à la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 463.

superstatoréacteur (hypersonique), un jet supersonique, une aile volante à fuselage intégré et un gyravion. Finalement, les États-Unis soulignent que les résultats de la recherche de la NASA sont rendus publics, sauf dans les cas où les contrôles des États-Unis à l'exportation l'interdisent. Ils considèrent que ce ne sont vraiment pas les actions d'un organisme cherchant à conférer un avantage concurrentiel aux producteurs nationaux.[321] En outre, ils soulignent qu'avec le critère défendu par les Communautés européennes, tous travaux de recherche effectués par un Membre sur des sujets d'intérêt public deviendraient potentiellement incompatibles avec l'Accord SMC. Il serait invariablement constaté que ces travaux sont une subvention.[322]

4.183 Les États-Unis soutiennent que pour toute évaluation du but de la recherche aéronautique de la NASA, il faut examiner tous les éléments de preuve, y compris les faits suivants[323]:

- Les statuts de la NASA lui donnent pour instruction de poursuivre "{l}e développement de la connaissance humaine de la Terre et des phénomènes atmosphériques et spatiaux".

- Les propres ingénieurs d'Airbus admettent que la recherche de la NASA a une "valeur générique et théorique" pour Airbus.[324]

- La NASA achète des services de recherche à des entités très diverses dans des branches de production très diverses.[325]

- Les responsables de la NASA cités par les Communautés européennes ont, en fait, témoigné de leur désir de diffuser les connaissances de la NASA non seulement auprès des constructeurs d'aéronefs des États-Unis mais encore auprès des utilisateurs d'aéronefs du monde entier.[326]

- La NASA possède la plus grande bibliothèque du monde en matière de recherche aéronautique, ouverte aux scientifiques du monde entier qui peuvent obtenir là des documents gratuitement ou pour un coût minime.[327]

- La NASA insiste pour que la *totalité* de la recherche qu'elle finance soit largement diffusée.[328] En conséquence, les rapports scientifiques financés par les programmes de la NASA sont publiés dès qu'ils répondent aux critères de publication, pendant toute la durée du programme et au-delà.[329]

---

[321] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 21.

[322] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 7.

[323] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 324, paragraphe 51.

[324] Déclaration de Patrick Gavin, Tim Sommer, Burkhard Domke et Dominik Wacht, pièce EC-1175 paragraphe 72.

[325] Réponse des États-Unis à la question n° 159, paragraphe 148.

[326] Déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 41.

[327] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 209; déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphes 19, 56 et 63.

[328] Cela est vrai même pour le petit volume des travaux de recherche protégés par des clauses limitant la publication rapide, comme les États-Unis l'expliquent ci-après dans leur observation sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 325.

[329] Le projet Integrated Wing Design ("IWD"), que les Communautés européennes traitent comme un avantage exclusif conféré à Boeing, a donné lieu à la publication de 67 documents, qui ont été cités 369 fois, y compris 40 citations en Europe. Ce projet n'était qu'un élément du programme plus vaste intitulé Advanced

RCC supprimés, comme indiqué [***]

- Les scientifiques du monde entier ont accès et font référence aux rapports de la NASA, y compris les publications produites par Boeing dans le cadre des programmes contestés par les Communautés européennes, ce qui montre que les connaissances générées par la NASA fournissent un socle sur lequel chacun – y compris Airbus – peut s'appuyer.[330] Ces informations n'existeraient pas dans le domaine public si la NASA ne finançait pas la recherche et n'en publiait pas les résultats.

- Un groupe encore plus large de branches de production participe aux conférences de la NASA, la conseille et participe à ses programmes.[331]

4.184 Les États-Unis font observer que les Communautés européennes tentent de minimiser l'importance des résultats des contrats de recherche en déclarant qu'"il va sans dire qu'aucune entité commerciale ne paierait une autre entité pour mener des activités de R&D apportant des avantages avant tout à l'autre entité, ne recevant en échange que des rapports de recherche de pure forme à rendre publics et des droits de licence qu'elle n'envisage en aucun cas d'utiliser". Ils font valoir que chaque élément de cette affirmation est faux.[332] Premièrement, ils estiment que les rapports de recherche ne sont pas "de pure forme". Le serveur de la NASA présente des milliers de rapports produits par les scientifiques de la NASA et les employés de Boeing et d'autres entreprises travaillant conformément à des contrats passés avec leurs employeurs. Cela représente une immense base de données de connaissances pour la communauté mondiale des chercheurs en aéronautique. Deuxièmement, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes ne fournissent aucun élément de preuve indiquant que le gouvernement des États-Unis "n'envisage en aucun cas d'utiliser" les droits de brevet et de licence acquis dans le cadre des contrats de recherche. Les droits en question sont des droits gouvernementaux, de sorte qu'il serait interdit à Boeing de faire payer un organisme du gouvernement des États-Unis pour l'utilisation de droits de brevet ou de droits d'utilisation des données générés dans le cadre de l'un des contrats de recherche, y compris par la FAA, le DOD ou la NASA elle-même, lors de travaux de recherche ultérieurs. Troisièmement, selon les États-Unis, les Communautés européennes ne fournissent aucun élément de preuve indiquant que la R&D effectuée à la demande de la NASA "apport{e} des avantages avant tout" à Boeing. En fait, la recherche contestée par les Communautés européennes est menée dans l'intérêt du public au sens large, y compris les usagers des transports aériens, les compagnies aériennes et la communauté universitaire, ainsi que de l'industrie aéronautique, y compris les fournisseurs de composants d'aéronefs et Airbus elle-même. Enfin, les États-Unis estiment que les Communautés européennes n'étayent nullement l'affirmation selon laquelle une entité commerciale ne paierait pas une autre entité pour des services qui apportent aussi un avantage à cette autre entité. Les transactions commerciales fournissent couramment des avantages aux deux parties.[333]

4.185 Dans l'ensemble, les États-Unis maintiennent que les Communautés européennes n'ont pas établi l'existence d'une contribution financière. Les Communautés européennes s'appuient sur de

---

Subsonic Technology ("AST"). Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 67; réponse des États-Unis à la question n° 23, paragraphe 73; réponse des États-Unis à la question n° 186, paragraphe 208; *List of publications based on work performed in the Integrated Wing Design (IWD) Project*, pièce US-1140 (version révisée).

[330] *List of publications based on work performed in the Integrated Wing Design (IWD) Project*, pièce US-1140 (version révisée). Les contrats passés par la NASA avec la seule société Boeing dans le cadre des huit programmes contestés ont produit 291 rapports scientifiques publiés qui ont été cités 1 036 fois, y compris 250 citations en Europe. *Reports and articles published by Boeing/McDonnell personnel pursuant to aeronautics research contracts*, pièce US-1253.

[331] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 193; *Membership of the NASA Advisory Council, 1997-2007*, pièce US-143; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 64, note 102.

[332] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 27.

[333] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 28.

belles paroles et non pas sur des éléments de preuve pour étayer leur affirmation selon laquelle les contrats de recherche de la NASA passés avec Boeing étaient en réalité des dons et, en conséquence, elles ne se sont pas acquittées de la charge de la preuve qui leur incombait. Les États-Unis estiment que cela n'est pas parce qu'ils dissimulent des éléments de preuve, comme les Communautés européennes l'allèguent. Ils affirment qu'ils ont fourni une copie de tous les contrats pertinents dans le cadre de la procédure au titre de l'Annexe V dans le différend DS317, et que la NASA a fourni un certain nombre de contrats directement aux Communautés européennes en réponse à des demandes présentées conformément à la Freedom of Information Act (Loi sur la liberté de l'information des États-Unis). De fait, comme les États-Unis l'ont montré, les éléments de preuve démontrent que ces versements n'étaient pas des dons mais qu'au contraire ils correspondaient à des achats de services, un type de transaction qui n'est pas une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1). Par conséquent, les Communautés européennes ne se sont pas acquittées de la charge de la preuve qui leur incombait et les États-Unis ont entièrement réfuté les arguments non étayés qu'elles ont présentés.[334]

4.186 Les États-Unis font valoir par ailleurs que l'affirmation des Communautés européennes relative à l'avantage associé aux transactions NASA-Boeing n'était pas étayée. Ils notent que les affirmations des Communautés européennes selon lesquelles les versements de la NASA ont conféré un avantage à Boeing reprennent le même thème que leurs arguments relatifs à l'existence d'une contribution financière – à savoir que la NASA n'a rien reçu en échange de l'argent qu'elle a versé. Selon les États-Unis, cela est manifestement incorrect. Dans leurs premières communication écrite et déclaration orale, les États-Unis ont démontré que le gouvernement des États-Unis recevait quelque chose d'une valeur proportionnée en échange de l'argent que la NASA versait à Boeing. Ils reçoivent les travaux des scientifiques et ingénieurs de Boeing qui vont dans le sens de la réalisation des objectifs du gouvernement des États-Unis. Ils peuvent diffuser et diffusent effectivement la connaissance qu'ils génèrent dans l'intérêt général. En achetant la recherche, les pouvoirs publics reçoivent des droits de propriété intellectuelle concernant des inventions et des données qu'ils ne détiendraient pas autrement.[335]

4.187 En résumé, les États-Unis estiment que les contrats de R&D de la NASA ne sont pas des contributions financières. Les contrats de la NASA passés avec Boeing créent un gros volume de recherche aéronautique destinée à un usage public, y compris l'amélioration de la sécurité des transports aériens et le renforcement de la capacité du système de contrôle du trafic aérien. Cela fait à l'évidence progresser l'objectif de la NASA consistant à développer et diffuser les connaissances aéronautiques. Par conséquent, rien ne permet aux Communautés européennes d'affirmer que ces contrats sont "fictifs" et dissimulent un "don" ou un "transfert direct" en faveur de Boeing.[336] Les États-Unis estiment aussi que les contrats de R&D de la NASA ne confèrent pas d'avantage. La NASA effectue des travaux de recherche sur des sujets aéronautiques et diffuse les résultats de ses travaux. Les contrats passés avec Boeing font progresser cet objectif et les Communautés européennes n'ont pas montré qu'il en allait autrement. Par conséquent, leur seul argument concernant l'avantage – à savoir que la NASA ne reçoit rien en échange de l'argent qu'elle verse à Boeing pour effectuer des travaux de recherche – n'est nullement étayé par les éléments de preuve.[337]

4.188 Passant à la question de l'importance du soutien de la NASA à la R&D, les États-Unis font valoir qu'en faisant abstraction du vaste champ de la recherche aéronautique de la NASA, les Communautés européennes ont grandement surestimé – de neuf ou dix fois – le montant de la somme

[334] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 23.
[335] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 26.
[336] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 7.
[337] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 8.

versée par la NASA pour les contrats de recherche aéronautique passés avec Boeing.[338] Les Communautés européennes affirment que la NASA a versé à Boeing 10,4 milliards de dollars sous la forme de "dons" mais, selon les États-Unis, le montant effectif que la NASA a versé à Boeing était inférieur à 750 millions de dollars. Chose plus importante encore, les Communautés européennes n'ont pas tenu compte du fait que Boeing n'avait pas reçu ces fonds à titre de "don". Les États-Unis font valoir qu'il s'agissait d'un achat, par la NASA, de services de recherche effectué en vue de la réalisation de divers objectifs publics. Étant donné que l'achat d'un service n'est pas une contribution financière, ces versements de la NASA pour des services de recherche ne sont pas une contribution financière et ne sont donc pas des subventions pouvant donner lieu à une action.[339]

4.189 Les États-Unis notent dans ce contexte que les Communautés européennes calculent la valeur des versements en faveur de Boeing en assimilant la fourniture alléguée des biens et services à Boeing au budget d'exploitation de la NASA. En d'autres termes, selon les États-Unis, les Communautés européennes affirment que le coût qu'a représenté pour la NASA le paiement des employés et la gestion des opérations de la NASA était, en fait, un service fourni à Boeing. Les États-Unis contestent cette affirmation, faisant valoir que les pouvoirs publics ne fournissent rien à Boeing lorsque les scientifiques et les ingénieurs de la NASA font ce qu'ils font chaque jour, comme allumer la lampe de leur bureau, se rendre à des conférences internationales, aller chez le médecin en faisant appel à leur assurance santé fédérale et percevoir une pension lorsqu'ils prennent leur retraite, ou n'importe laquelle des autres activités auxquelles ils se livrent aux fins de la réalisation des objectifs de la NASA.[340]

4.190 Les États-Unis font valoir aussi que les Communautés européennes n'ont pas étayé leur calcul du montant de la contribution financière. Plus spécifiquement, ils font valoir que les Communautés européennes, parallèlement à leur analyse de la subvention, tentent d'estimer la valeur des versements pour la recherche effectués par la NASA en faveur de Boeing dont elles considèrent qu'ils constituent une contribution financière, valeur qui, selon elles, est identique à l'importance de l'avantage allégué. Dans leur première communication écrite, les États-Unis ont démontré que ce calcul n'était pas valable parce qu'il était fondé sur plusieurs suppositions erronées, y compris celles voulant que la valeur des contrats de la NASA passés avec Boeing pour la recherche aéronautique était proportionnée à la part détenue par la société dans la production de l'aviation civile des États-Unis, et qu'une part des dépenses de la NASA au titre de ses propres salaires et d'autres frais était un don en faveur de Boeing. Ils estiment qu'il n'y a aucun élément de preuve qui étaye ces suppositions et que les Communautés européennes n'en ont cité aucun dans leur communication écrite. Ces erreurs ont conduit les Communautés européennes à estimer à 7,3 milliards de dollars les versements de la NASA en faveur de Boeing, alors que le chiffre réel était inférieur à 750 millions de dollars.[341]

4.191 Les États-Unis font valoir que, dans leur déclaration orale, les Communautés européennes ont simplement répété l'allégation selon laquelle les consultants des Communautés européennes avaient "examiné minutieusement les budgets de la NASA afin d'extrapoler le financement fourni à la branche de production des aéronefs civils des États-Unis pour la R&D relative aux LCA ... et imputé ce financement à la division des LCA de Boeing sur la base de sa part dans la branche de production des aéronefs civils des États-Unis". Selon les États-Unis, cette déclaration a pour seul effet de démontrer l'une des erreurs fondamentales commises par les Communautés européennes dans leurs estimations – les Communautés européennes supposent que la NASA impute le financement à la division des

[338] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 18. Voir aussi le résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 3. En outre, les Communautés européennes exagèrent beaucoup la valeur de tous versements de la NASA à Boeing.

[339] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 18.

[340] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 23.

[341] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 29.

aéronefs civils gros porteurs de Boeing sur la base de sa part dans la branche de production des aéronefs civils des États-Unis. Rien ne permet d'étayer cette affirmation. En outre, les États-Unis estiment que les données mêmes que les consultants des Communautés européennes ont "examiné{es} minutieusement" démontrent encore un peu plus l'erreur de leur hypothèse de départ – la NASA n'a pas imputé son financement en fonction de la part de marché, et les montants dont elles affirment qu'ils ont été consacrés aux contrats de recherche aéronautique passés avec Boeing sont plus élevés que le montant total que la NASA a dépensé pour la recherche aéronautique, ce qui constitue une impossibilité mathématique. Enfin, les États-Unis font valoir qu'ils ont communiqué des données provenant des relevés de décaissements de la NASA qui indiquaient que les contrats de l'organisme avec Boeing avaient une valeur bien moindre que celle que les consultants des Communautés européennes ont alléguée.[342]

4.192 Examinant dans leur déclaration orale la valeur des contrats de recherche de la NASA avec Boeing et celle des installations, équipements et personnel fournis à Boeing, les États-Unis suggèrent que, puisque la question concerne le monde de la science, il est utile de raisonner par hypothèses. Un scientifique examinant une question prend les faits connus, élabore une hypothèse quant à la manière dont le monde agirait à partir de ces faits, et ensuite vérifie l'hypothèse.[343] Les États-Unis soutiennent que les Communautés européennes ont présenté une hypothèse concernant le montant versé par la NASA à Boeing pour des services de recherche et développement, à savoir qu'elles peuvent déterminer ce montant de manière fiable en se fondant sur une approche descendante. Les faits qu'elles proposent d'utiliser sont les budgets connus de la NASA pour les programmes en question et les budgets connus de la NASA pour le personnel et les installations. Leur hypothèse est qu'elles peuvent en déduire le montant que la NASA a dépensé pour la recherche relative à des sujets autres que les moteurs, et supposer que, sur ce budget, la NASA a versé à Boeing un montant égal à la part de la production de produits aéronautiques civils des États-Unis détenue par Boeing. Les États-Unis estiment que cela a pour résultat d'imputer à Boeing environ 80 pour cent du budget de la NASA non consacré aux moteurs.[344]

4.193 Pour vérifier cette hypothèse, les États-Unis proposent d'examiner d'autres éléments de preuve. Par exemple, les données de la NASA relatives à l'ensemble des contrats passés démontrent que l'organisme n'a pas versé à Boeing un montant égal à sa part dans la production des États-Unis. Les mêmes données montrent que la NASA verse une partie importante de son budget à des universités et à des contractants autres que Boeing. En résumé, les États-Unis font valoir que l'hypothèse des Communautés européennes est sans fondement.[345] Cela devrait clore l'analyse. Étant donné que les Communautés européennes sont la partie plaignante, c'est à elles qu'incombe la charge de la preuve sur cette question. En présentant une analyse manifestement incorrecte, elles ne se sont pas acquittées de cette charge.[346]

4.194 Les États-Unis soutiennent qu'ils ont été plus loin et que, afin de fournir au Groupe spécial les renseignements les plus exacts sur les fonds versés à Boeing, ils ont établi leurs propres estimations. À cette fin, ils ont utilisé le système interne de la NASA pour l'enregistrement des versements en faveur des contractants de la NASA, y compris Boeing. La NASA a ensuite identifié les contrats dans le cadre desquels elle avait effectué des versements en faveur de Boeing pour la recherche au titre

[342] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 30.
[343] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec Groupe spécial, paragraphe 3.
[344] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec Groupe spécial, paragraphe 4.
[345] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec Groupe spécial, paragraphe 5.
[346] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec Groupe spécial, paragraphe 6.

desdits programmes, et elle a indiqué le montant versé à Boeing dans le cadre de ces contrats.[347] Les États-Unis expliquent ensuite que, pour ce faire, la NASA a consulté ses dossiers et demandé à des personnes connaissant bien les neuf programmes en question d'identifier les contrats attribués à Boeing au titre de ces programmes. La NASA a déterminé d'après son système de versements quelle somme avait été versée à Boeing et a indiqué ce montant au Groupe spécial. Les États-Unis estiment que les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément permettant de mettre en cause ce résultat. La seule chose qu'elles aient faite a été d'indiquer un petit nombre de contrats, d'une valeur relativement faible, dont elles pensent qu'ils ont échappé à la NASA. Les États-Unis sont en train de vérifier les allégations des Communautés européennes. Néanmoins, ils soulignent que, même si les Communautés européennes avaient raison, cela n'entraînerait pas une modification significative du résultat – la marge d'erreur serait de quelques points de pourcentage. Cette petite différence ne fait que confirmer que la procédure de la NASA est fondamentalement exacte.[348]

4.195 Les États-Unis notent que les Communautés européennes ont affirmé que la différence entre le chiffre élevé résultant de l'approche "descendante" des Communautés européennes et le chiffre de la NASA basé sur les versements effectifs à Boeing était une raison de mettre en doute l'exactitude de la procédure suivie par la NASA. Le point décisif ici, selon les États-Unis, est que le chiffre faramineux des Communautés européennes est fondé sur une hypothèse manifestement incorrecte concernant la manière dont la NASA dépense l'argent dont elle dispose. Ce chiffre ne fournit pas davantage un point de repère valable pour évaluer la méthode de la NASA qu'il ne constitue une estimation valable des versements de la NASA à Boeing. Il ne fournit pas non plus de raison de penser que, dans l'exercice de sa tâche, le personnel de la NASA n'a pas identifié des versements importants en faveur de Boeing effectués au titre des neuf programmes contestés par les Communautés européennes. Les États-Unis ajoutent que les Communautés européennes ne fournissent assurément aucune raison de penser que le chiffre qu'ils ont produit était inférieur de plus de 10 milliards de dollars à ce qu'il aurait dû être.[349]

4.196 Les États-Unis ont présenté un exercice de vérification en réponse à la question n° 188 du Groupe spécial, dans laquelle il était demandé d'expliquer comment le Groupe spécial pouvait s'assurer que les renseignements communiqués par les États-Unis en ce qui concerne "tous les contrats et accords pertinents passés entre la NASA et Boeing MD" étaient "exacts et complets". L'exercice a permis de démontrer que, même si tous les faits contestés étaient réglés à l'avantage des Communautés européennes, y compris le fait de traiter le gyravion comme étant apparenté aux aéronefs civils gros porteurs, la valeur des contrats de la NASA avec Boeing financés au titre des programmes contestés a été, *au plus,* de 775 millions de dollars entre 1989 et 2006. En outre, le dossier du Groupe spécial contient des copies de la plupart des contrats ayant donné lieu à ces décaissements, qui établissent la nature des travaux de recherche effectués et le financement qui a été engagé pour la réalisation de ces travaux de recherche.[350]

4.197 Même si le Groupe spécial décide de rejeter tous les jugements objectifs et modérés de la NASA relatifs aux contrats attribués à Boeing par les centres aéronautiques qui n'entrent pas dans le champ des allégations des Communautés européennes, il demeure que tous les contrats avec Boeing financés par les programmes contestés avaient, au plus, une valeur de 1,05 milliard de dollars. Ce chiffre représente la valeur totale de tous les contrats attribués à Boeing par les quatre centres pendant la période considérée, y compris ceux qui se rapportaient à des travaux de recherche n'entrant pas dans

[347] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec Groupe spécial, paragraphe 7.
[348] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec Groupe spécial, paragraphe 8.
[349] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec Groupe spécial, paragraphe 9.
[350] Réponse des États-Unis à la question n° 341, paragraphe 84.

le champ de l'allégation des Communautés européennes. Cette valeur totale de tous les contrats passés avec les quatre centres aéronautiques confirme l'argument fondamental que les États-Unis défendent depuis leur première communication écrite – à savoir que le financement par la NASA des contrats passés directement à Boeing représente une très petite part du montant total que les Communautés européennes imputent à Boeing en tant que "financement" au titre des programmes contestés. Les Communautés européennes n'ont présenté ni élément de preuve ni argument qui justifierait de traiter le reste du financement des contrats au titre des programmes contestés – dont la totalité a été attribuée à des contractants non liés à Boeing et à des employés de la NASA – comme étant une subvention en faveur de Boeing.

4.198 Les États-Unis expliquent aussi qu'à ce jour ils ont centré leur attention sur les versements en faveur de la recherche, parce qu'ils croyaient comprendre que c'était sur eux que portait l'allégation des Communautés européennes. Ils font observer que, dans des communications récentes, les Communautés européennes ont commencé à accorder davantage d'importance aux fournitures d'installations, d'équipements et d'employés dans le cadre des accords au titre de la Loi sur l'espace. En réponse, les États-Unis affirment qu'ils ont fourni au Groupe spécial d'autres renseignements sur les accords au titre de la Loi sur l'espace et sur la valeur de l'effort fait par la NASA au titre de ces accords. Ils estiment que ces éléments de preuve, fondés sur les données effectives de l'organisme et non sur une supposition, montrent que la fourniture d'installations, d'équipements et d'employés n'est pas significative par rapport à la valeur des contrats et représente moins de 2 pour cent de la valeur attribuée aux programmes de la NASA par les Communautés européennes, soit plus de 10 milliards de dollars.[351]

4.199 Malgré les nombreuses objections formulées à l'encontre d'une méthode qui traite les installations, équipements et employés de la NASA comme étant au service d'entreprises privées, dans leur réponse à la question n° 175 les États-Unis se sont efforcés d'aider le Groupe spécial à évaluer les installations, équipements et employés liés aux contrats s'il constatait néanmoins que ceux-ci avaient été "fournis" aux contractants au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC et conféraient un avantage. Ils suggèrent que, si le Groupe spécial considérait qu'une catégorie du personnel de la NASA ou d'autres dépenses étaient, en réalité, un bien ou service fourni aux contractants, il pourrait déterminer la part imputable à Boeing en se fondant sur la part de 10,4 pour cent de la valeur totale des contrats de recherche aéronautique de la NASA détenue par la société sur la période de 1989 à 2006.[352] Du fait que cette approche est fondée sur les chiffres réels des dépenses de la NASA, elle permettrait d'estimer la part des coûts de la NASA détenue par Boeing avec plus d'exactitude que l'approche des Communautés européennes, qui est fondée sur la part des ventes d'aéronefs civils et de leurs parties détenue par Boeing.[353]

4.200 De plus, en réponse à l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle elles ne contestent pas "les contrats de R&D de la NASA concernant "la gestion du trafic aérien et la sécurité du trafic aérien" et les "moyens de modifier les trajectoires de vol des avions pour réduire" la consommation de carburant", les États-Unis notent qu'en fait ces sujets s'inscrivaient dans le cadre de la recherche menée en vertu des programmes identifiés par les Communautés européennes. Par conséquent, ils considèrent que les Communautés européennes contestent ce type de recherche.[354]

4.201 En résumé, les arguments des États-Unis relatifs à l'importance des programmes de R&D de la NASA sont les suivants. Les États-Unis ont fourni des éléments de preuve détaillés indiquant que

[351] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec Groupe spécial, paragraphe 10.

[352] Réponse des États-Unis à la question n° 352, paragraphe 170.

[353] Réponse des États-Unis à la question n° 352, paragraphe 172.

[354] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 1.

la valeur des contrats de R&D passés par la NASA avec Boeing est inférieure à 750 millions de dollars. En revanche, les Communautés européennes ont fourni un seul fondement pour leur chiffre estimatif faramineux, à savoir leurs propres calculs. Les États-Unis mettent en évidence trois des nombreux défauts dont, selon leurs allégations, ces calculs pâtissent. Premièrement, toutes les estimations des Communautés européennes reposent sur la proposition selon laquelle la NASA fournit des contrats de recherche ainsi que des installations, équipements et employés à Boeing proportionnellement à la part détenue par Boeing dans la production d'aéronefs civils des États-Unis. Toutefois, tous les éléments de preuve présentés au Groupe spécial indiquent le contraire. Deuxièmement, les Communautés européennes n'ont rien fait pour ajuster leurs calculs suite aux éléments de preuve présentés par les États-Unis sur le point de savoir combien la NASA avait effectivement déboursé et ce que les contrats prévoyaient effectivement. Troisièmement, les estimations des Communautés européennes incluent la valeur de travaux de recherche dont même les Communautés européennes reconnaissent qu'ils devraient être laissés de côté, comme ceux portant sur la gestion du trafic aérien. Quant à la fourniture alléguée d'installations, d'équipements et d'employés, la NASA a examiné ses dossiers électroniques et déterminé des valeurs estimatives pour nombre des installations, équipements et employés qu'elle avait fournis dans le cadre des SAA non remboursables ou partiellement remboursables pour lesquels ces renseignements n'étaient pas disponibles sur papier. Ces données indiquent que la valeur de ces SAA était d'environ 83 millions de dollars – ce qui ne correspond pas au montant élevé suggéré par les Communautés européennes.[355]

DOD

Programme RDT&E du DOD

4.202 Les États-Unis font observer que le DOD des États-Unis conduit des activités de recherche, développement, essais et évaluation afin de mettre au point des armes et d'autres systèmes permettant de faire progresser sa capacité à assurer la sécurité nationale des États-Unis. Le personnel du DOD conduit lui-même nombre de ces activités dans les nombreuses installations de recherche du DOD. Les États-Unis ajoutent que le DOD passe contrat également avec des constructeurs privés, des laboratoires de recherche privés et des universités pour des travaux de recherche sur des sujets présentant un intérêt pour lui. La division Integrated Defense Systems (systèmes de défense intégrés) ("IDS") de Boeing, qui est responsable des activités de passation des contrats de défense, est un tel contractant. BCA, la division qui produit les aéronefs civils gros porteurs, n'est pas partie à ces contrats de RDT&E.[356]

4.203 Selon les États-Unis, l'argument des Communautés européennes voulant que ces contrats passés avec IDS pour la recherche militaire transmettent effectivement des avantages à la production d'aéronefs civils gros porteurs par BCA repose sur deux affirmations non étayées (et incorrectes), à savoir: i) que "le financement {par le DOD} des activités de R&D relative aux LCA par le biais de ce qu'ils appellent des "contrats" … consiste en réalité en "dons" accordés à Boeing/MD pour ses dépenses de R&D relative aux LCA"[357] et ii) que "Boeing n'est pas tenue de verser quoi que ce soit en échange de ce financement pour la RDT&E".[358] La façon dont cette allégation est libellée crée une mesure fictive – le financement par le DOD de la recherche "à double usage" n'apportant "rien en échange" au gouvernement des États-Unis.[359] Un tel programme n'existe pas et n'a jamais existé. Les

[355] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 11.

[356] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 8.

[357] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 9 faisant référence à la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 457.

[358] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 10 faisant référence à la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 765.

[359] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 11 faisant référence à la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 766.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

États-Unis considèrent que les Communautés européennes utilisent cette fiction pour ne pas tenir compte de la réalité, qui porte un coup fatal à leurs allégations:

a) le DOD passe contrat avec IDS afin d'engager des recherches explicitement militaires qui présentent de l'intérêt pour lui et font progresser les objectifs des États-Unis en matière de défense nationale, généralement en vue de concevoir des armes ou d'autres système de défense plus perfectionnés ou de réduire le coût de tels systèmes.

b) le DOD charge les scientifiques de Boeing d'effectuer des travaux définis par lui, reçoit des données volumineuses et des rapports scientifiques sur les résultats de ces travaux et obtient le droit de transmettre les résultats de la recherche à toute autre société aux fins de leur utilisation pour tout projet des pouvoirs publics.

c) la rémunération versée à Boeing par le DOD pour cette recherche contractuelle est soumise à un régime juridique complexe et à des mesures de contrôle et d'exécution rigoureuses des pouvoirs publics qui visent à garantir que ces derniers ne surpayent pas les services reçus.

En résumé, les États-Unis estiment que dans le cadre des contrats du DOD en question, le DOD achète des services de recherche et développement, et cela, au prix du marché. Au titre de l'Accord SMC, l'achat de services par les pouvoirs publics n'est pas une contribution financière. Même à supposer pour les besoins de l'argumentation que l'achat de services soit une contribution financière, les Communautés européennes ne peuvent indiquer aucun élément de preuve montrant que le gouvernement des États-Unis a versé une rémunération plus qu'adéquate pour ces services. Par conséquent, les États-Unis font valoir qu'il n'y a aucune subvention.[360]

4.204 Les États-Unis font remarquer que les Communautés européennes cherchent à éluder ces problèmes fondamentaux et insurmontables en appelant "dons" les versements contractuels en cause. Toutefois, en refusant d'affronter la réalité des versements des pouvoirs publics en cause, les Communautés européennes n'établissent pas *prima facie* que les mesures remplissent les trois critères applicables à une subvention pouvant donner lieu à une action: contribution financière, avantage et spécificité.[361] Par conséquent, les allégations élargies des Communautés européennes concernant un transfert de technologie ou de connaissances prétendument "à double usage" passent à côté de la question car elles ne créent pas et ne peuvent pas créer une subvention à partir des transactions visées qui ne confèrent ni contribution financière ni avantage à Boeing. En tout état de cause, selon les États-Unis, les affirmations des Communautés européennes au sujet d'un "double usage" sont sans fondement, même d'après leur propre libellé – elles reposent sur le postulat erroné selon lequel la recherche militaire du DOD vise à aider le secteur civil, elles ne tiennent pas compte des strictes limitations technologiques et juridiques applicables à l'usage de la technologie militaire pour les aéronefs civils et elles attribuent à Boeing une utilisation de "connaissances" d'origine militaire qui est incompatible avec la propre pratique de Boeing et la législation des États-Unis.[362]

4.205 Premièrement, les États-Unis précisent ce qu'ils considèrent comme le postulat erroné de l'argument des Communautés européennes: le DOD a effectivement financé par le passé des travaux de recherche limités portant sur des technologies "à double usage". Cependant, les Communautés européennes présentent de manière erronée la nature des programmes. Du point de vue du DOD, l'expression "à double usage" suppose l'exploitation d'une technologie commerciale à des fins militaires. L'intention et l'objectif explicites ne sont pas de déplacer des ressources vers le secteur

[360] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 9.
[361] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 10.
[362] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 11.

civil mais, de fait, de déplacer des ressources du secteur civil vers le secteur militaire. Par conséquent, selon les États-Unis, les Communautés européennes inversent les choses.[363]

4.206 Deuxièmement, les États-Unis soulignent les réalités technologiques qui sous-tendent l'argument des Communautés européennes: ces dernières ne tiennent pas compte des différences technologiques fondamentales entre les missions et obligations militaires et civiles, c'est-à-dire que le DOD achète des recherches en vue de remplir des fonctions militaires, qui diffèrent beaucoup des besoins des aéronefs commerciaux. Ils font observer que les aéronefs militaires ne transportent que des pilotes ou des soldats (mais sont de plus en plus souvent sans pilote), volent fréquemment à des vitesses supersoniques, doivent échapper aux radars, résister aux impacts de balles, se poser dans des désert rocailleux ou des jungles épaisses et larguer des parachutistes et/ou des marchandises. En revanche, les aéronefs civils transportent des passagers commerciaux (y compris des passagers de première classe exigeants et générateurs de revenus importants), ne volent qu'à des vitesses subsoniques, doivent être détectés par les radars et atterrir sur les pistes d'aéroports très fréquentés. Les technologies qui permettent aux aéronefs militaires de remplir leur mission sont onéreuses – et inutiles – pour les aéronefs commerciaux. Par conséquent, même les éléments qui sont "potentiellement" ou "théoriquement" utiles pour les aéronefs civils gros porteurs ne sont pas ce que les concepteurs d'aéronefs ou les acheteurs d'aéronefs considèrent comme étant viable ou réalisable d'un point de vue commercial.[364]

4.207 Troisièmement, les États-Unis soulignent les limitations juridiques qui affaiblissent l'argument des Communautés européennes: en raison de leur caractère militaire, les technologies développées dans le cadre d'un contrat du DOD figureront généralement sur la Liste des armements des États-Unis, qui entraîne l'imposition au titre de l'ITAR de mesures rigoureuses de contrôle de l'exportation et du transfert de tous articles de défense en résultant et de toutes données techniques relatives à ces articles. Les États-Unis affirment que ces restrictions rendent impossible en fait l'utilisation de technologies contrôlées dans des aéronefs civils gros porteurs parce que, par nature, un aéronef peut voler n'importe où, y compris à destination de pays auxquels la législation, la réglementation et la politique des États-Unis interdisent l'accès aux articles de défense des États-Unis et aux données techniques y relatives. En conséquence, Boeing a pour politique d'exclure l'utilisation des articles et données techniques contrôlés par l'ITAR dans ses aéronefs civils gros porteurs et a élaboré des procédures internes rigoureuses pour faire en sorte que cela ne se produise pas. Les États-Unis estiment que Boeing a appliqué cette politique au 787, aéronef qui, selon les allégations des Communautés européennes, a le plus bénéficié des activités de RDT&E du DOD, afin de faire en sorte que le 787 n'incorpore que des technologies dont l'origine civile est avérée.[365]

4.208 De surcroît, les États-Unis soutiennent que même si les Communautés européennes avaient réussi à démontrer qu'il y avait un usage civil possible pour les connaissances obtenues par Boeing durant l'exécution d'un contrat du DOD, un tel usage ne satisferait à aucun des critères permettant de constater l'existence d'une subvention. Il ne s'agit pas d'une contribution financière. Il ne s'agit pas non plus d'un avantage. Les États-Unis considèrent que l'existence de synergies de connaissances entre les différentes unités d'une société ne confère pas un avantage. De telles connaissances sont, comme toute autre expérience qu'un acteur commercial acquiert au cours de ses activités, un élément normal des relations commerciales.[366]

4.209 En réponse à la déclaration des Communautés européennes selon laquelle elles s'intéressent seulement à "la fraction du soutien à la RDT&E du DOD qui apporte des avantages à la division commerciale de Boeing", les États-Unis soulignent le fait que les Communautés européennes ont

[363] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 12.
[364] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 13.
[365] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 14.
[366] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 15.

admis que tous les projets de recherche du DOD, même les projets prétendument "à double usage", avaient un but militaire. Comme l'a expliqué l'Administrateur, M. Ginman, le DOD paie seulement pour ce but militaire. Les États-Unis affirment qu'une fois que ce but militaire est pris en compte, il ne reste aucune "fraction" de la RDT&E du DOD qui pourrait être affectée à des usages civils.[367]

4.210 Les États-Unis affirment qu'il n'est pas vrai qu'en payant Boeing pour effectuer des travaux de recherche, le DOD n'a rien obtenu en échange de son argent, comme les Communautés européennes l'allèguent. En fait, il a obtenu une technologie et des renseignements précieux destinés à un usage militaire. Les États-Unis notent qu'à un moment donné les Communautés européennes reconnaissent que c'est vrai mais allèguent, malgré les éléments de preuve versés au dossier, qu'une grande partie de la recherche a un "double usage" qui fait progresser la production des aéronefs civils gros porteurs de Boeing. Dans ce contexte, ils rappellent que l'expression "à double usage" s'entend de l'adaptation des technologies civiles à l'usage militaire – et non pas l'inverse, comme les Communautés européennes l'affirment. Ils rappellent en outre que les recherches du DOD sont axées sur des capacités qui ne sont pas pertinentes pour les aéronefs civils. Enfin, même si une partie de la recherche financée par le DOD était théoriquement applicable aux aéronefs civils gros porteurs, la législation des États-Unis sur le contrôle des exportations rend impossible en pratique l'utilisation dans des aéronefs civils gros porteurs de toute technologie en résultant. Par conséquent, il n'y a aucune base qui permette de conclure que la recherche du DOD a constitué une contribution financière ou a fourni un avantage pour les aéronefs civils gros porteur de Boeing. Les États-Unis notent aussi que les Communautés européennes ont beaucoup exagéré l'importance des programmes qu'elles contestent.[368]

4.211 Dans leurs autres communications écrites, les États-Unis maintiennent leur allégation selon laquelle les Communautés européennes n'ont pas établi l'existence d'une contribution financière pour ce qui est de la RDT&E du DOD. Ils soutiennent que, dans leur première communication écrite, ils ont montré que tous les contrats du DOD passés avec Boeing avaient un objectif militaire et qu'en échange de versements, les employés de Boeing effectuaient des travaux de recherche conformément aux spécifications des pouvoirs publics et livraient les résultats au DOD. Les États-Unis soulignent que les Communautés européennes ne contestent pas que le DOD a reçu "une certaine valeur" au titre de ces contrats. En résumé, selon les États-Unis, en dépit de leurs arguments, les Communautés européennes sont obligées d'admettre que les contrats de RDT&E ont représenté un échange de valeur entre le DOD et Boeing, ce qui en ferait un achat. Les États-Unis font valoir que cela devrait mettre un terme à l'examen puisqu'il ressort clairement des contrats que ce que le DOD a acheté, c'étaient les services de RDT&E de Boeing, une transaction qui n'est pas une contribution financière au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC.[369]

4.212 Toutefois, de l'avis des États-Unis, les Communautés européennes tentent d'éviter cette conséquence en affirmant que le but militaire est "dénué de pertinence" parce que la "question qui se pose en l'espèce" est celle de "la fraction du soutien à la RDT&E du DOD qui apporte un avantage à la division commerciale de Boeing". Les États-Unis soutiennent que cette affirmation est fausse sur deux plans. Tout d'abord, la théorie des Communautés européennes mélange deux notions qui sont séparées dans le cadre de l'Accord SMC: la contribution financière et l'avantage. L'identification d'une contribution financière au titre de l'article 1.1 a) 1) dépend du type de transaction dont il est allégué qu'il confère une subvention. La question de savoir s'il y a un avantage vient seulement après l'établissement de l'existence d'une contribution financière. Par conséquent, les États-Unis estiment que l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle les technologies visées par la recherche conduite dans le cadre de certains contrats ont une application civile est sans pertinence

[367] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 3.

[368] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 2.

[369] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 15.

pour une détermination du point de savoir si les contrats transmettent en fait une contribution financière.[370]

4.213 Ensuite, les États-Unis rappellent que les Communautés européennes contestent les services de R&D dont elles pensent qu'ils font naître des technologies "à double usage". Elles ne contestent pas deux transactions distinctes. Les États-Unis considèrent que la recherche effectuée (et, par conséquent, toutes technologies générées) ne peut pas être divisée artificiellement en une fraction effectuée à des fins militaires et une fraction effectuée à des fins civiles. En conséquence, ils font valoir que les Communautés européennes ne peuvent pas contester une quelconque fraction civile alléguée du contrat de recherche comme étant une chose que le DOD transmet séparément à Boeing, qui est bien distincte de la fraction militaire du contrat de recherche, et que le Groupe spécial peut analyser indépendamment de son applicabilité militaire.[371]

4.214 De la même façon, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont pas établi l'existence d'un avantage. Ils partent du principe que même si le Groupe spécial devait constater que les contrats de RDT&E ont donné lieu à une contribution financière, ils ne confèrent aucun avantage parce que Boeing a effectué une recherche précieuse et a livré au DOD des résultats précieux, et que le DOD n'a payé que pour les travaux qui se rapportaient à ses propres objectifs. Par conséquent, aucun versement en faveur de Boeing ne constituait une rémunération plus qu'adéquate pour ce que Boeing a fait, ce qui, en vertu de l'analyse prévue à l'article 14 d), établit que les versements ne confèrent pas d'avantage.[372] Les Communautés européennes ne contestent pas que l'organisme a reçu une "certaine valeur" au titre de ces contrats. Toutefois, elles n'examinent pas si cette "valeur" était inférieure à ce que le DOD a déboursé. Selon les États-Unis, cela constitue, en soi, un manquement des Communautés européennes à l'obligation de s'acquitter de la charge de la preuve qui leur incombe et impose le rejet de leur affirmation selon laquelle il existe un avantage.[373]

4.215 Contestant l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle la partie la plus importante de la valeur de chaque contrat était un "avantage pour la division des LCA de Boeing" parce que "Boeing a utilisé en définitive une fraction importante de ces fonds à son propre profit", les États-Unis soulignent que les Communautés européennes n'ont présenté absolument aucun élément de preuve à l'appui de cette affirmation dans leur première communication écrite ou dans leur première déclaration orale. En outre, les États-Unis ont fourni des éléments de preuve indiquant que le contraire était vrai. Chaque contrat décrit spécifiquement l'objectif du DOD et énonce les travaux qu'effectuera le contractant pour atteindre cet objectif. Boeing ne dispose d'aucune marge de manœuvre pour modifier les travaux eux-mêmes. De fait, les modifications doivent être acceptées par le DOD, sous réserve de négociations et de révisions du montant du versement. Lorsque les parties conviennent que les travaux comportent un certain avantage en faveur de Boeing, le DOD utilise un moyen (tel qu'un accord de coopération, une autre transaction, un accord d'investissement dans la technologie) qui impose à Boeing d'apporter sa propre contribution monétaire au projet, et ne prévoit pas la possibilité d'un bénéfice. Les États-Unis soutiennent que les pouvoirs publics maintiennent une réglementation détaillée et volumineuse visant à assurer que les contractants ne font payer que les dépenses liées à l'exécution de leur contrat. Par conséquent, ils estiment que les éléments de preuve montrent que le DOD a défini les travaux que Boeing devait effectuer et n'a payé que pour ce que Boeing avait effectivement fait.[374]

4.216 S'agissant de l'argument des Communautés européennes selon lequel les États-Unis ont formulé des "affirmations non étayées" au sujet de "l'incidence des appels d'offres", les États-Unis

[370] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 16.
[371] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 17.
[372] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, note de bas de page 1.
[373] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 18.
[374] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 19.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

répondent qu'ils ne pensaient pas qu'il serait nécessaire d'expliquer qu'il était probable que la concurrence engendrerait des prix plus bas correspondant à la valeur effective de la transaction.[375] En fait, le DOD constate que la concurrence présente beaucoup d'avantages pour les pouvoirs publics, même lorsqu'elle se traduit par des contrats du type remboursement des coûts. Parmi ces avantages figurent:

a) la participation de tous les offrants capables et désireux de répondre aux besoins des pouvoirs publics;

b) la mise à la disposition du DOD d'approches diverses et innovantes pour répondre aux besoins des pouvoirs publics; et

c) des estimations des coûts non gonflées en raison de l'existence d'une concurrence.

Les États-Unis estiment que lorsque des contrats de remboursement des coûts sont attribués, les procédures de gestion des contrats du DOD garantissent que le DOD remboursera aux contractants les coûts supportés uniquement si ces coûts répondent aux critères de l'imputabilité, de l'admissibilité et du caractère raisonnable.[376] En résumé, les États-Unis estiment que la concurrence est importante pour l'efficacité des efforts de R&D du DOD.[377]

4.217 Les États-Unis font valoir ensuite que les Communautés européennes n'ont pas établi la spécificité des subventions alléguées. Ils postulent qu'au cas où le Groupe spécial constaterait que les contrats de RDT&E sont une contribution financière, ils ont présenté un argument subordonné selon lequel les subventions alléguées par les Communautés européennes ne sont pas spécifiques. Les Communautés européennes font valoir, sans aucun renseignement à l'appui, que les "entités capables de mener les types d'activités énumérées dans la réglementation du DOD" constituent un "groupe d'entités ou de branches de production". Toutefois, dans leur première communication écrite, les États-Unis ont démontré que le DOD passait des contrats de RDT&E portant sur une grande variété de sujets avec des milliers d'entreprises, dans un grand nombre de branches de production. Les États-Unis estiment que les Communautés européennes n'ont fourni aucun renseignement ou argument permettant d'étayer la conclusion selon laquelle cet ensemble varié d'entreprises et de branches de production est suffisamment "distinct" pour être considéré comme étant "spécifique".[378]

4.218 En outre, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont pas étayé leur calcul du montant de la contribution financière alléguée. Par ailleurs, ils notent que les Communautés européennes tentent d'estimer le montant consacré à la recherche concernant de prétendues "technologies à double usage" dont elles considèrent qu'il constitue une contribution financière et traitent ce montant comme étant égal à l'importance du bénéfice allégué. À ce titre, les États-Unis estiment que les calculs des Communautés européennes sont superficiels, contradictoires et contraires aux éléments de preuve. Plus spécifiquement, selon les États-Unis, les éléments de preuve concernant le "double usage" n'étaient fondés sur rien de plus que de simples références à des termes scientifiques génériques qui n'indiquaient en rien si la recherche en question avait un usage civil; ils étaient contradictoires en ce sens que les éléments de preuve mêmes sur lesquels les Communautés européennes s'étaient appuyées prouvaient que la valeur estimée des programmes en question était gonflée, c'est-à-dire d'au moins cinq à sept fois supérieure à la réalité et probablement davantage; et

[375] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 12.
[376] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 13.
[377] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 14.
[378] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 20.

ils étaient contraires aux éléments de preuve en ce sens que la recherche du DOD concernant les "technologies à double usage" vise l'utilisation de technologies civiles à des fins militaires et non l'inverse, comme les Communautés européennes l'allèguent.[379]

4.219 Enfin, les États-Unis estiment que les allégations selon lesquelles Boeing "a utilisé" une technologie financée par le DOD pour les aéronefs civils gros porteurs ne sont pas prouvées et ne sont pas pertinentes pour une constatation sur le point de savoir s'il y avait une contribution financière, un avantage ou une spécificité. Ils notent que les Communautés européennes ont consacré l'essentiel de leur exposé sur la RDT&E du DOD à des affirmations selon lesquelles Boeing "a utilisé" une technologie financée au titre des contrats du DOD pour les aéronefs civils gros porteurs, et selon lesquelles Boeing a acquis "des connaissances, une expérience et une confiance" en travaillant sur les projets du DOD. Les États-Unis font valoir que, comme ils l'ont souligné dans leur première communication écrite, ces affirmations sont dénuées de pertinence pour une détermination sur le point de savoir si les contrats de RDT&E constituent une subvention spécifique. L'affirmation relative à l'"utilisation" de technologies du DOD pour les aéronefs civils gros porteurs n'est pas vraie, un point sur lequel les États-Unis reviendront ultérieurement. Les États-Unis allèguent que même si elle était vraie, l'existence de synergies entre les différentes divisions d'une entreprise aurait un caractère entièrement commercial. De telles synergies sont l'une des principales raisons pour lesquelles des entreprises s'associent à d'autres entreprises. Les États-Unis soutiennent en outre que "les connaissances, l'expérience et la confiance" acquises par les employés (et les entreprises) sont aussi le fruit de toute transaction commerciale. Par conséquent, le fait que les employés de Boeing ont accru leur compétence professionnelle en travaillant dans le cadre de contrats du DOD (ou les allégations des Communautés européennes selon lesquelles les aéronefs civils gros porteurs ont utilisé des technologies financées par le DOD) ne prouve rien pour ce qui est de savoir si les contrats eux-mêmes étaient plus avantageux pour Boeing que ce que le marché pouvait offrir. Au contraire, les États-Unis estiment que ce sont des résultats commerciaux complètement normaux et, lorsqu'ils sont obtenus en relation avec un versement qui n'est pas par ailleurs une subvention, ils ne transforment pas le versement en subvention.[380]

4.220 En résumé, les États-Unis font valoir que:

a) Les contrats du DOD ne sont pas une contribution financière. Les contrats du DOD sont des achats de services aux fins de l'article 1.1 a) 1). La recherche et le développement sont des services, un point que les Communautés européennes n'ont pas contesté. Le DOD a versé de l'argent pour les services qui avaient pour lui de la valeur, une autre proposition que les Communautés européennes ne contestent pas. Par conséquent, il y a un achat de services – type de transaction qui n'est pas une contribution financière aux fins de l'Accord SMC.[381]

b) Les contrats du DOD ne confèrent pas d'avantage. Les Communautés européennes affirment qu'"une entité commerciale, en particulier une entité ayant la puissance commerciale du DOD, ne paierait jamais pour des coûts de R&D dont elle sait qu'ils sont liés également à un bien autre que le bien acheté". Cela est manifestement faux. Par exemple, des clients paient couramment à des cabinets juridiques l'intégralité du coût de la recherche juridique, même s'ils savent que le cabinet pourra ultérieurement utiliser les résultats de ces travaux lorsqu'il représentera d'autres clients sur des questions distinctes. Les Communautés européennes ne tiennent pas compte non plus de l'effet de la concurrence entre Boeing et les nombreuses autres entreprises qui

[379] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 21.
[380] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 22.
[381] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 3.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

fournissent au DOD des services de RDT&E. Lorsqu'il y a concurrence, le fait que Boeing a remporté le contrat signifie que le DOD a conclu que son offre était celle qui répondait le mieux aux critères définis dans l'appel d'offres comme étant la base de l'attribution. Dans la situation présente, même si le DOD sait que Boeing peut faire un usage commercial d'une technologie pouvant résulter de la recherche, il serait entièrement contraire à la pratique commerciale qu'il choisisse l'une des offres moins intéressantes.[382]

c) Importance. Les éléments de preuve démontrent que l'estimation par les Communautés européennes de la valeur de la recherche concernant des technologies dont il est allégué qu'elles sont à double usage exagère considérablement toute valeur effective. En particulier, pour deux des domaines analysés par les Communautés européennes, les estimations représentaient de deux à huit fois les valeurs effectives. Les Communautés européennes font valoir que le Groupe spécial ne devrait pas tenir compte de ce phénomène d'exagération parce que les 17 comparaisons constituent un "échantillon de petite taille". Cependant, si une analyse montre qu'une méthode est systématiquement fausse pour un groupe, étendre la méthode à un groupe de contrats beaucoup plus vaste ne la rend pas juste.[383]

4.221 Installations, équipements et employés du DOD. Lorsque le DOD autorise l'utilisation de ses installations, équipements et employés aux fins de l'exécution d'un projet de RDT&E, il ne les "fournit" pas à un contractant. C'est à lui-même qu'il les fournit, pour qu'ils servent à faire progresser ses propres objectifs. Par conséquent, il n'y a aucune contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1). Chose peut-être plus importante, tout avantage associé à des installations, équipements et employés du DOD utilisés dans le cadre d'un contrat de RDT&E ne peut pas être évalué indépendamment du contrat parce que ces actifs font partie de la base de l'échange. Un contractant qui doit fournir des installations fera payer plus cher qu'un contractant qui a accès aux installations du DOD. Cela influera sur le prix qu'il est disposé à accepter pour ce travail.[384]

DOC

Programme Advanced Technology du DOC

4.222 Les États-Unis estiment que la contestation par les Communautés européennes du programme du DOC appelé ATP est dénuée de fondement parce que l'ATP est un programme général et non pas spécifique. L'ATP aide un large éventail d'entreprises à financer la recherche naissante à haut risque et à la transformer en technologies innovantes susceptibles d'offrir aux États-Unis dans leur ensemble des rétributions économiques de grande ampleur. L'ATP ne finance pas le développement de produits particuliers mais soutient des technologies habilitantes naissantes qui sont essentielles pour le développement de produits, procédés et services nouveaux dans des domaines d'application divers.[385]

4.223 Les États-Unis font valoir que l'ATP a financé 768 projets dans toute une série de domaines technologiques qui couvrent les secteurs des matériaux et substances chimiques de pointe, de la biotechnologie, de l'électronique, des matériels informatiques, des communications, des technologies de l'information et de la fabrication. L'ATP ne cible pas des entreprises ou institutions spécifiques

[382] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 4.
[383] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 5.
[384] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 6.
[385] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 32.

pour qu'elles reçoivent un financement ou participent à des projets; ces entités participent à l'ATP de leur propre initiative. La sélection des projets ATP est effectuée sur une base concurrentielle, au terme d'un examen par des pairs, et elle est régie par des critères de sélection éprouvés.[386]

4.224 Les États-Unis affirment que Boeing a participé à huit projets ATP en tant que membre d'un consortium, et non pas individuellement, et que le montant du financement qu'elle a reçu est minime en comparaison du coût que représentent le développement et la production d'aéronefs civils gros porteurs. Le financement au titre de l'ATP reçu par Boeing n'est pas une subvention pouvant donner lieu à une action parce qu'il n'était pas spécifique à Boeing. L'ATP est un programme extrêmement vaste qui accorde un financement à une gamme variée de branches de production et de secteurs technologiques. La législation qui autorise ce programme ne limite pas à certaines entreprises le droit d'en bénéficier, ce qui signifie qu'il n'est pas spécifique *de jure* au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. En outre les États-Unis considèrent que l'ATP n'est pas spécifique *de facto* au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.[387]

4.225 Dans leurs autres communications, les États-Unis soutiennent que les Communautés européennes n'ont pas établi qu'une quelconque subvention alléguée était spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Les Communautés européennes font valoir que l'ATP est spécifique parce que le financement au titre de l'ATP est limité aux sociétés qui effectuent des recherches sur des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité". Toutefois, selon les États-Unis, cette limitation n'équivaut pas à une limitation à un groupe d'entreprises ou de branches de production au sens de l'article 2.1 de l'Accord SMC. Si l'expression "certaines entreprises" figurant à l'article 2.1 recouvrait un éventail d'entreprises aussi vaste que celui des entreprises pouvant produire des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité", il serait alors difficile de concevoir que des critères non spécifiques d'admissibilité au bénéfice d'un financement pour la R&D puissent être élaborés par un Membre. De plus, le vaste éventail de secteurs ayant reçu un financement au titre de l'ATP démontre que l'ATP n'est pas spécifique. En particulier, l'ATP a financé 768 projets qui couvrent un éventail de secteurs incluant les matériaux et substances chimiques de pointe, la biotechnologie, l'électronique, les matériels informatiques et les communications, les technologies de l'information et différents types de fabrication. Les États-Unis estiment que, du fait qu'il n'est pas spécifique au titre de l'Accord SMC, le financement au titre de l'ATP n'est pas une subvention pouvant donner lieu à une action.[388]

4.226 En résumé, les États-Unis maintiennent leur argument selon lequel l'ATP du DOC n'est pas une subvention pouvant donner lieu à une action parce qu'il n'est pas spécifique. Les Communautés européennes allèguent que l'ATP est spécifique parce que le programme finance des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité". Cependant, ce "groupe" qu'elles tentent de fabriquer est artificiel et n'a aucun fondement logique. De plus, l'ATP est généralement disponible dans l'ensemble de l'économie des États-Unis et, de fait, un éventail extrêmement large d'entreprises et de branches de production y ont participé.[389] Ainsi, au titre de l'ATP, le DOC octroie des dons à une large gamme de branches de production des États-Unis et, par conséquent, ce programme n'est pas spécifique et ne constitue pas une subvention pouvant donner lieu à une action.[390]

[386] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 33.
[387] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 34.
[388] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 46.
[389] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 17.
[390] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 7.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

ii) Abandons/transferts de droits de propriété intellectuelle par la NASA/le DOD

4.227 Notant que les Communautés européennes affirment que le gouvernement des États-Unis "transfère" ou "abandonne" aux titulaires d'un contrat public des droits de brevet et des droits d'utilisation des données et que ce transfert allégué transmet un avantage spécifique à Boeing, les États-Unis estiment que les Communautés européennes ont tort sur tous les points. Ils expliquent qu'au titre de la législation des États-Unis, l'inventeur est le détenteur initial des droits sur une invention brevetable. Cette règle reste vraie, que l'inventeur conçoive l'invention brevetable d'une manière indépendante, dans le cadre d'un contrat avec un partenaire privé ou dans le cadre d'un contrat public. Par conséquent, la question qui se pose dans un contrat public n'est pas de savoir si les pouvoirs publics vont "transférer" ou "abandonner" des droits de brevet mais plutôt quels sont les droits que les pouvoirs publics reçoivent dans le cadre de l'échange de valeur au titre du contrat et quels sont les droits que l'inventeur conserve. Puisque les contrats eux-mêmes sont soumis à appel d'offres ou à des règles en matière de passation des marchés conçues pour produire un résultat équivalant à un appel d'offres, la répartition des droits de brevet qui en résulte est compatible avec des considérations commerciales. De plus, les États-Unis soulignent que la cession finale des droits de brevet qui est mise en cause par les Communautés européennes est, en fait, la règle générale prévue par la législation des pouvoirs publics des États-Unis sur la passation des contrats et, par conséquent, n'est pas spécifique. Pour ce qui est des droits d'utilisation des données, les États-Unis affirment que la notion d'"abandon" n'est pas applicable. Ils font valoir ensuite que les droits d'utilisation des données peuvent être cédés en licence mais que les Communautés européennes n'ont formulé aucune allégation à cet égard.[391]

4.228 Les États-Unis soutiennent que le traitement contesté par les Communautés européennes a lieu seulement lorsqu'une partie privée passe contrat avec le gouvernement des États-Unis et qu'il fait donc partie de l'accord global conclu entre un organisme et son contractant. En vertu de la législation des États-Unis, les droits de brevet reviennent à l'inventeur. Les clauses de propriété intellectuelle énoncées dans un contrat public confèrent aux pouvoirs publics, non au contractant, certains droits d'utiliser les inventions ou données conçues par le contractant durant l'exécution du contrat. Ces droits constituent une partie importante de ce que les pouvoirs publics obtiennent au titre de leurs contrats de R&D. Les droits conservés par les contractants ne sont pas cédés gratuitement mais s'inscrivent dans le cadre d'une transaction commerciale globale.[392]

4.229 Les États-Unis notent que les Communautés européennes consacrent l'essentiel de leur analyse à des citations sélectives au sujet de la politique sous-tendant les règles des États-Unis relatives à l'attribution des droits sur les brevets conçus par des personnes travaillant dans le cadre de contrats passés avec les pouvoirs publics. Ils reconnaissent que les Communautés européennes ont raison de dire qu'il y a 30 ans ils avaient pour politique générale de s'approprier tous les droits sur les brevets conçus dans le cadre de contrats publics et ensuite d'octroyer des licences non exclusives à tout requérant souhaitant exploiter un brevet. Ils reconnaissent en outre que les Communautés européennes ont également raison de dire qu'il y a 27 ans, à la suite du Bayh-Dole Act, les États-Unis ont modifié leur politique générale afin de permettre aux contractants de conserver leurs droits de brevet, tandis que les pouvoirs publics n'acquerraient que les droits de brevet dont ils avaient besoin. Les droits des pouvoirs publics prennent la forme d'une licence d'exploitation du brevet pour toute "utilisation par les pouvoirs publics", ce qui inclut l'utilisation du brevet par tout titulaire d'un contrat public qui se livre à une activité publique. Le point essentiel, de l'avis des États-Unis, c'est qu'il s'agissait d'une politique générale, à la disposition de tout contractant dans le cadre de n'importe quel

[391] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 28.
[392] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 5.

contrat passé avec n'importe quel organisme. Les États-Unis font valoir en outre que, dans le jargon de l'Accord SMC, les règles en matière de brevets ne sont pas spécifiques.[393]

4.230 Les États-Unis considèrent que les Communautés européennes essaient de créer une apparence de non spécificité en faisant observer que la NASA arrive à ce résultat en "abandonnant" des droits de brevet qui, sinon, lui reviendraient de plein droit. (Ils font observer que, pour des raisons historiques, les statuts de la NASA lui confèrent la pleine propriété des inventions brevetables découvertes par un contractant dans le cadre d'un contrat avec la NASA.) Toutefois, les Communautés européennes ne tiennent pas compte du fait que le processus d'"abandon" est simplement le moyen par lequel la NASA exécute la politique applicable à l'ensemble des pouvoirs publics, qui consiste à permettre aux contractants de conserver les droits sur les inventions brevetables qu'ils découvrent en travaillant dans le cadre d'un contrat public. Le résultat sur le fond est le même.[394]

4.231 En réponse à l'allégation des Communautés européennes, les États-Unis font valoir tout d'abord que l'attribution de droits de propriété intellectuelle dans le cadre des contrats des pouvoirs publics des États-Unis ne peut pas être analysée indépendamment des contrats qui donnent naissance à ces droits. Ils notent que les Communautés européennes tentent de traiter la cession des droits de propriété intellectuelle au titre des contrats de la NASA et du DOD comme des actes autonomes – des "abandons" ou "transferts" de la part de ces organismes – en faisant abstraction du fait que le traitement qu'elles contestent a lieu seulement en vertu d'un contrat, dans le cadre d'un échange global de valeur entre les pouvoirs publics et des parties privées. Ils font valoir qu'en sortant un seul élément – la conservation des droits de brevet par la partie privée – du contexte de l'échange global, les Communautés européennes tentent de créer l'impression que les pouvoirs publics ont accordé quelque chose gratuitement à la partie privée, alors qu'en fait ils paient pour les droits qu'ils obtiennent de leur contractant.[395]

4.232 Ensuite, les États-Unis allèguent que l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle les pouvoirs publics ont transmis des droits de propriété intellectuelle à Boeing est à l'inverse de ce qui s'est produit effectivement – à savoir que Boeing a transmis des droits de propriété intellectuelle aux pouvoirs publics. Plus spécifiquement, ils soutiennent que la répartition de droits de brevet dans le cadre de contrats passés avec les pouvoirs publics des États-Unis n'est en aucun cas une contribution financière, parce que les pouvoirs publics n'ont aucune contribution à faire – en vertu de la législation des États-Unis, les droits sur un brevet appartiennent d'abord à l'inventeur. Par conséquent, le seul transfert de droits au titre d'un contrat public est la licence que le contractant accorde aux pouvoirs publics. Il n'y a simplement aucun transfert de droits de brevet par les pouvoirs publics au contractant. Les États-Unis notent que, dans leur déclaration orale, les Communautés européennes n'ont pas contesté que la règle générale prévue dans la législation des États-Unis était que l'inventeur détenait le droit initial sur tous brevets qu'il déposait. En fait, les Communautés européennes n'ont simplement pas tenu compte de cette règle et ont centré leur attention sur d'autres lois et réglementations qui ne donnent qu'une vue partielle de la situation.[396]

4.233 De plus, s'agissant du DOD, les États-Unis notent que les Communautés européennes font valoir que l'article 202 a), 35 U.S.C. (qui fait partie de la Loi Bayh-Dole), tel qu'appliqué aux moyennes et grandes entreprises en vertu d'un mémorandum présidentiel de 1983, "dispose que c'est le DOD qui décide en définitive qui sera titulaire d'un brevet". Ils estiment que cette déclaration est fausse. L'article 202 a) énonce une règle générale (qui peut être appelée la règle Bayh-Dole) répartissant explicitement les droits de brevet pour les inventions découvertes dans le cadre de

[393] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 29.
[394] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 30.
[395] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 37.
[396] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 38.

contrats publics – le contractant peut conserver la titularité du brevet, tandis que les pouvoirs publics reçoivent une licence d'"utilisation par les pouvoirs publics" pour exploiter ces inventions gratuitement. Cette règle s'applique à tous les contractants, indépendamment de leur taille ou du fait qu'il s'agisse d'une université ou d'une autre entité à but non lucratif. Par conséquent, ce sont les règles d'acquisition et le droit général des brevets, et non un quelconque organisme, qui "décide{nt} en définitive" qui est titulaire d'un brevet déposé dans le cadre d'un contrat public par un employé titulaire d'un contrat.[397]

4.234 S'agissant de la NASA, les États-Unis notent que les Communautés européennes citent l'article 305 a) de la Loi sur l'espace, qui fait office d'exception à la règle générale prévue dans le droit des brevets des États-Unis selon laquelle une invention appartient, et un brevet est délivré, à l'inventeur ou à son ayant cause. Comme l'a jugé la Cour d'appel des douanes et des brevets des États-Unis, "l'article 305 traite clairement l'invention comme un bien, sur lequel le droit appartient à l'inventeur ou à son ayant cause, à moins que l'invention n'ait été obtenue (conception ou première mise en pratique effective) lors de l'exécution de travaux dans le cadre d'un contrat de la NASA". L'exception prévue par l'article 305 à la règle de la délivrance d'un brevet à l'inventeur ou à son ayant cause est limitée, en ce sens que l'administrateur de la NASA a le pouvoir discrétionnaire de ne pas faire valoir (ou d'"abandonner") des droits de brevet qui pourraient revenir aux pouvoirs publics. Comme cela est indiqué dans la première communication écrite des États-Unis, conformément au mémorandum de 1983, la NASA a publié des règlements qui ont entraîné l'abandon de ses droits de brevet à chaque fois qu'un contractant l'a demandé. Par ce mécanisme, la NASA répartit les droits de brevet entre l'organisme et les contractants d'une manière essentiellement identique à ce que font le DOD et d'autres organismes.[398]

4.235 Les États-Unis considèrent que les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément pour étayer leur affirmation selon laquelle la répartition des droits de brevet au titre des contrats passés avec les pouvoirs publics des États-Unis est plus avantageuse que celle qui peut être obtenue sur le marché. Ils affirment que, dans leur première communication écrite, ils ont démontré que les clauses ordinaires relatives aux droits de brevet des pouvoirs publics faisaient partie d'un marché conclu dans des conditions de pleine concurrence entre un organisme et un contractant. Les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément de preuve donnant à penser que la transaction n'était pas faite dans des conditions de pleine concurrence ou était, par ailleurs, incompatible avec les pratiques du marché. Les États-Unis estiment donc qu'elles n'ont pas établi *prima facie* l'existence d'un avantage.[399] Notant néanmoins que, dans leur déclaration orale, les Communautés européennes ont soutenu que ce traitement était "contraire à ce que les acteurs du marché auraient négocié dans des conditions de pleine concurrence, conformément aux points de repère du marché pertinents", les États-Unis font valoir qu'elles n'ont fourni aucun élément étayant cette affirmation.[400]

4.236 Les États-Unis sont également en désaccord avec l'observation des Communautés européennes selon laquelle, du fait que les règles généralement applicables pour la répartition des droits de brevet dans le cadre des contrats publics ont été appliquées par le DOD et la NASA, elles sont spécifiques. Ils soutiennent que, dans leur première communication écrite, ils ont démontré que l'application de la règle Bayh-Dole aux contrats publics était *de jure* non spécifique parce que les pouvoirs publics emploient des critères objectifs pour déterminer l'admissibilité, à savoir: si un contrat porte sur des travaux expérimentaux, de développement ou de recherche, que toute entreprise dans toute branche de production peut exécuter. De la même façon, les règles ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2.1 a), parce que la législation et le mémorandum présidentiel de 1983 donnent tous deux à tous les titulaires d'un contrat public de R&D la possibilité de bénéficier de ce traitement,

[397] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 39.
[398] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 40.
[399] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 41.
[400] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 42.

sans le limiter à une entreprise ou une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production spécifique.[401] Les États-Unis notent que les Communautés européennes ne contestent aucun de ces points. En fait, elles affirment simplement que, vu qu'elles contestent seulement les contrats de la NASA et du DOD, les règles Bayh-Dole généralement applicables qui sont prévues à l'article 202 a), 35 U.S.C., ne sont "pas pertinentes pour l'analyse exigée par l'article 2.1". L'erreur primordiale de la théorie des Communautés européennes est qu'elle est centrée sur deux autorités accordant la subvention – le DOD et la NASA – sans tenir compte des activités d'autres organismes, ce qui crée l'apparence d'une possibilité limitée de bénéficier de la subvention là où il n'y en a aucune.[402] Les États-Unis rappellent que les Communautés européennes allèguent aussi que Boeing et les cinq principaux contractants des États-Unis dans le domaine de la défense reçoivent des "montants disproportionnés" de droits de propriété intellectuelle. Le terme "disproportionné" suggère une comparaison avec un groupe plus large, que les États-Unis et les Communautés européennes appellent l'un et l'autre "groupe de référence". Les États-Unis rejettent l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle la comparaison appropriée pour le caractère disproportionné est l'économie des États-Unis tout entière. Ils maintiennent leur point de vue exposé plus haut selon lequel l'interprétation que font les Communautés européennes du caractère disproportionné est incorrecte en droit.[403]

4.237 Par conséquent, les États-Unis soutiennent que la répartition des droits de brevet et des droits d'utilisation des données fait partie du marché que les pouvoirs publics concluent avec leurs contractants, habituellement au moyen d'un processus d'appel d'offres. Comme ils l'ont montré ci-dessus, le marché a entraîné l'achat de services moyennant une rémunération qui n'était nullement plus qu'adéquate. À supposer pour les besoins de l'argumentation qu'un tel achat puisse être une contribution financière, position que les États-Unis contestent, le caractère adéquat de la rémunération établit qu'il n'y a aucun avantage.[404]

4.238 En résumé, les États-Unis estiment que:

a) il n'y a aucune contribution financière. Au titre de la législation des États-Unis, les droits de brevet sur toute invention reviennent d'abord à l'inventeur. Par conséquent, ces droits sont octroyés successivement de l'inventeur à l'employeur et, potentiellement, de l'employeur à d'autres parties. Cela est vrai aussi dans le cadre des contrats publics, de sorte qu'il n'y a aucun "octroi" des droits de brevet des pouvoirs publics au contractant et, en conséquence, aucune contribution financière[405];

b) il n'y a aucun avantage. Tout traitement des droits de propriété intellectuelle est une modalité intégrée d'un marché contractuel entre l'organisme et Boeing, qui est négociée dans des conditions de pleine concurrence, habituellement au terme d'une procédure d'appel d'offres. Le point de vue des Communautés européennes sur la situation est également incorrect. Premièrement, le gouvernement des États-Unis n'autorise pas le chercheur à conserver l'"intégralité des droits" sur la propriété intellectuelle créée – les contrats exigent du contractant qu'il concède gratuitement aux pouvoirs publics une licence d'"utilisation par les pouvoirs publics". Deuxièmement, les États-Unis ont fourni des éléments de preuve indiquant que les entreprises commerciales passaient effectivement des contrats au titre desquels elles payaient d'autres entités pour faire de la recherche, et que ces entités conservaient les

[401] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 43.
[402] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 44.
[403] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 45.
[404] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 31.
[405] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 15.

> droits sur la propriété intellectuelle créée. Par conséquent, les Communautés européennes ne se sont pas du tout acquittées de la charge qui leur incombait d'établir l'existence d'un avantage.[406]

iii) Programme R&DI/S&P de la NASA/du DOD

4.239 Les États-Unis affirment que les remboursements R&DI et S&P sont un mécanisme qui est utilisé par la législation des pouvoirs publics des États-Unis sur la passation des contrats pour faire en sorte que les titulaires d'un contrat public obtiennent ce qu'obtiennent les fournisseurs sur le marché commercial – un paiement couvrant les coûts indirects de leurs activités. La R&DI est "indépendante" en ce sens que le contractant entreprend la R&DI pour son propre compte, indépendamment d'une demande du client. C'est le pendant militaire des postes de R&D qu'Airbus et Boeing présentent l'un et l'autre dans leurs états financiers pour leurs activités relatives aux aéronefs civils. Les S&P représentent les coûts que le contractant supporte pour établir des documents en vue d'obtenir une activité publique. Leur équivalent dans le secteur commercial est les frais de commercialisation que les entreprises déduisent de leurs recettes.[407]

4.240 Les États-Unis expliquent que lorsque le gouvernement des États-Unis achète un produit au prix fixé par le marché commercial, la R&DI et les S&P ne sont pas "remboursées". Elles sont incluses dans le paiement, exactement comme dans toute transaction commerciale. Toutefois, pour nombre des biens ou services achetés par les pouvoirs publics, il n'y a aucun prix commercial fixé. Dans ces situations, le gouvernement des États-Unis peut déterminer ce qu'il doit payer en calculant le coût supporté par le fournisseur pour fournir le bien ou service et en ajoutant une "rémunération" qui permet au fournisseur de faire un bénéfice. Dans ces situations, les coûts de R&DI et S&P imputables au bien ou service entrent dans le calcul des coûts. Lorsque les pouvoirs publics paient pour le bien ou le service, une partie de leur paiement "rembourse" ces coûts de R&DI et S&P.[408]

4.241 Les États-Unis contestent l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle Boeing inclut les dépenses de BCA dans ses coûts de R&DI et S&P et, partant, fait payer aux pouvoirs publics des coûts associés aux aéronefs civils gros porteurs. Ils font valoir que les Communautés européennes ne fournissent aucun élément étayant cette affirmation. En outre, si Boeing supporte des coûts de R&DI ou S&P afférents aux activités relatives aux aéronefs civils, les règles de comptabilité publique exigeraient d'imputer une partie de ces coûts à la division des aéronefs civils (à savoir BCA). La R&DI et les S&P ne sont remboursées par le gouvernement des États-Unis que conformément à des contrats fondés sur les coûts. Les États-Unis affirment que BCA n'a pas passé de tels contrats et que, en conséquence, la division ne reçoit pas de tels remboursements.[409] En tout état de cause, ils soulignent que, même à supposer pour les besoins de l'argumentation que leurs règles en matière de R&DI et S&P aient conféré un avantage, elles ne sont pas spécifiques car elles sont à la disposition de tous les titulaires d'un contrat passé avec le gouvernement des États-Unis dans tous les secteurs.[410]

4.242 Les États-Unis estiment que les Communautés européennes n'ont pas établi que les remboursements R&DI ou S&P du DOD ou de la NASA couvraient la recherche concernant les aéronefs civils gros porteurs. Les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément de preuve crédible indiquant que la NASA ou le DOD incluaient effectivement la recherche liée aux aéronefs civils gros porteurs dans les remboursements R&DI et S&P. Les États-Unis font valoir que l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle les organismes ont transmis "des

[406] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 16.
[407] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 24.
[408] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 25.
[409] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 26.
[410] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 27.

contributions financières d'une valeur de 3,1 milliards de dollars à la division des LCA de Boeing" repose, de fait, sur une autre affirmation, à savoir qu'il y a "plusieurs exemples de ces technologies à double usage développées par Boeing pour lesquelles Boeing a probablement reçu un remboursement total ou partiel par le biais du programme R&DI/S&P du gouvernement des États-Unis". Ces exemples, à leur tour, reposent sur la conclusion des consultants des Communautés européennes selon laquelle les règles pertinentes autorisaient les remboursements R&DI/S&P pour la recherche portant sur les aéronefs civils gros porteurs et selon laquelle Boeing avait mené des projets qui auraient rempli les conditions requises si Boeing avait effectivement demandé un remboursement.[411] Les États-Unis font valoir, en réponse, qu'ils ont montré dans leur première communication écrite que les règles et règlements relatifs aux remboursements R&DI et S&P et des considérations de concurrence commerciale empêchaient Boeing de traiter la recherche relative aux aéronefs civils gros porteurs comme des dépenses de R&DI ou de S&P. En fait, les propres règles comptables de Boeing exigent que les dépenses de recherche soient inscrites séparément dans des comptes distincts pour la recherche sur les produits IDS seulement, pour la recherche sur les produits BCA (c'est-à-dire les aéronefs civils gros porteurs) seulement et pour la recherche sur les produits de diverses unités (nommé compte des "frais généraux communs de l'entreprise"). Les dépenses afférentes à des projets de R&DI ayant réellement un double usage relèveraient du compte des frais communs de l'entreprise qui, selon Boeing, n'avait qu'une valeur de **[[***]]** en 2003. Elles sont ensuite imputées sur chaque segment (y compris BCA), le DOD ne remboursant que les coûts imputés sur le compte d'IDS et, par la suite, sur les contrats fondés sur les coûts passés par IDS avec le DOD. Les Communautés européennes reconnaissent qu'un tel traitement garantirait que le DOD n'a pas payé pour la R&DI à double usage liée aux aéronefs civils gros porteurs.[412]

4.243 Selon les États-Unis, les Communautés européennes tentent d'étayer leur affirmation selon laquelle les remboursements R&DI couvrent les coûts afférents à la recherche sur les aéronefs civils gros porteurs en faisant observer que le DOD a modifié en 1991 son critère d'admissibilité pour la R&DI, avec pour résultat que, selon les termes d'un rapport, "l'intérêt militaire n'est plus requis". Toutefois, les Communautés européennes ont omis de citer certaines constatations essentielles figurant dans ce rapport. L'une de ces constatations porte sur les motifs des modifications:

> "des critiques ont fait valoir qu'il n'était pas nécessaire que des plafonds de R&DI soient imposés par les pouvoirs publics. Selon eux, les dépenses de R&DI se limiteraient d'elles-mêmes. Si une société mettait trop d'argent dans la R&DI ... ses frais généraux augmenteraient et elle ne serait plus compétitive".

Par conséquent, l'objectif était de réduire le contrôle exercé par le DOD sur les décisions de ses contractants en matière de R&DI et de recourir à la concurrence pour contrôler les dépenses de R&DI, et non de permettre l'obtention de remboursements R&DI pour la recherche sur des sujets d'intérêt civil. Le rapport, qui a été publié en 1997, formulait aussi des constatations sur la façon dont les contractants avaient réagi à la réforme de la R&DI. Il démontre que ce que les Communautés européennes qualifient d'"assouplissement" des contrôles sur le type de recherche admissibles au bénéfice de projets de R&DI n'a pas eu un tel effet. Au contraire, les contractants se sont concentrés sur la recherche présentant un intérêt immédiat pour le DOD en délaissant des projets à long terme porteurs d'avantages potentiels plus importants. Ils n'ont pas utilisé le nouveau critère pour ajouter des technologies sans lien avec la défense ou à double usage à leurs demandes de remboursement R&DI ou S&P (comme les Communautés européennes l'affirment) mais "travaillent généralement dans les mêmes domaines techniques qu'avant les modifications". Par conséquent, les États-Unis estiment qu'en fait, non seulement la R&DI est davantage centrée sur les projets militaires, mais que

[411] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 31.
[412] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 32.

la valeur totale des remboursements R&DI a diminué de façon marquée après l'introduction du nouveau critère en 1992.[413]

4.244 Les États-Unis allèguent aussi que les remboursements R&DI et S&P ne transmettent pas un avantage parce qu'ils correspondent aux coûts inclus dans les prix du marché payés par les clients commerciaux. Ils notent à cet égard que les Communautés européennes n'ont pas contesté, dans leur déclaration orale, que les entreprises intégraient couramment les coûts de R&D et les frais de commercialisation dans leur prix. Elles n'ont pas non plus contesté que les coûts de R&DI et S&P correspondaient à ces dépenses. De fait, elles ont affirmé ce qui suit:

> "une entité agissant conformément à des considérations commerciales ne consentirait pas, et ne chercherait certainement pas activement, à rembourser les coûts supportés de manière indépendante par des sociétés, parce que ces coûts "{a}ccroiss{ent} la compétitivité industrielle des États-Unis ou "{r}enforc{ent}" la base technologique ... des États-Unis".[414]

Cette déclaration, selon les États-Unis, contient deux idées fausses. Premièrement, les Communautés européennes surestiment l'importance des objectifs consistant à "accroître la compétitivité industrielle" et à "renforcer la base technologique". Le rapport sur la R&DI cité par les Communautés européennes indique que des objectifs plus immédiats et concrets sont au centre des projets de R&DI. Deuxièmement, la division des aéronefs civils gros porteurs de Boeing effectue couramment des travaux de recherche qui accroissent la compétitivité industrielle et renforcent la base technologique des États-Unis. Ses clients commerciaux, à la fois aux États-Unis et à l'étranger, savent que ce coût est intégré dans le prix qu'ils paient pour les aéronefs civils gros porteurs et que BCA ne pourrait pas continuer à développer de nouveaux produits si elle ne pouvait pas récupérer ces coûts.[415]

4.245 Enfin, les États-Unis rejettent la proposition des Communautés européennes selon laquelle, du fait que les règles généralement applicables en matière de R&DI et S&P ont été appliquées par le DOD et la NASA, les remboursements R&DI et S&P sont spécifiques. Ils soutiennent que les Communautés européennes affirment simplement, sans explication, que les États-Unis "n'ont pas réfuté" leurs arguments en raison d'une "compréhension erronée de l'article 2.1 a)" et parce qu'ils "ont fait abstraction de la question de{s} autorité{s} qui accorde{nt} la subvention". Ils expliquent l'erreur primordiale de la théorie des Communautés européennes – à savoir qu'en se concentrant sur deux autorités qui accordent la subvention – le DOD et la NASA – sans tenir compte des activités d'autres organismes, les Communautés européennes tentent de créer l'apparence d'une possibilité limitée de bénéficier de la subvention là où il n'y en a aucune. De l'avis des États-Unis, l'application des dispositions pertinentes de l'Accord SMC aux versements R&DI/S&P démontre encore plus l'erreur qu'il y a dans les arguments des Communautés européennes.[416]

4.246 Les États-Unis soutiennent que les remboursements R&DI et S&P effectués par le DOD et la NASA ne sont pas des versements séparés en faveur des contractants. Ce sont des coûts indirects ou frais généraux, qui sont les coûts normaux des activités supportés par une société mais qui ne sont pas liés à des transactions particulières. Les États-Unis affirment que les pouvoirs publics doivent inclure ces sortes de coûts dans le prix qu'ils payent, sinon les fournisseurs commerciaux ne traiteront pas avec eux. Par conséquent, ils estiment qu'il n'y a aucun avantage ni aucune spécificité.[417]

---

[413] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 33.
[414] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 34.
[415] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 35.
[416] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 36.
[417] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 4.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.247 En résumé, les États-Unis estiment que:

a) Le remboursement des coûts de R&DI et S&P ne constitue pas une contribution financière séparée. Ces dépenses sont sans lien avec des contrats particuliers. De fait, elles résultent de la capacité d'une société de traiter avec des clients publics et non publics, et sont généralement liées à cette capacité. En résumé, ce ne sont pas des transactions indépendantes entre le gouvernement des États-Unis et ses contractants. Elles font partie du prix qu'un organisme paie pour les biens ou services qu'il achète à des entreprises privées. Les États-Unis soutiennent qu'ils ont montré que l'inclusion des coûts indirects dans le prix d'un bien ou service était normal, et que les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément factuel à l'appui de leurs affirmations contraires.[418]

b) Les remboursements R&DI et S&P ne confèrent pas d'avantage. La réglementation du DOD exige le résultat que les Communautés européennes identifient comme ne conférant aucun avantage aux aéronefs civils gros porteurs – un partage proportionné de toute R&DI "à double usage" entre les activités civiles et militaires de la société.[419]

c) Importance. Les Communautés européennes partent du principe que toutes les dépenses de R&DI de Boeing étaient liées à la technologie à double usage et, par conséquent, devraient être scindées de manière proportionnée entre transactions civiles et transactions militaires. En fait, même selon les estimations gonflées des Communautés européennes, la technologie à double usage représentait moins de 10 pour cent du total des activités de RDT&E du DOD pour la période de 1991 à 2006. Les Communautés européennes ne fournissent aucun fondement pour l'affirmation selon laquelle la part des dépenses de R&DI relative à la technologie à double usage serait dix fois plus importante.[420]

iv) Installations, équipements et employés de la NASA/du DOD

4.248 Les États-Unis font valoir que les installations, équipements et employés prévus dans les contrats de la NASA ne constituent pas une subvention. La situation à cet égard est la même qu'en ce qui concerne les contrats du DOD – les installations, équipements et employés servent pour la réalisation des objectifs de l'organisme, et non pas pour le propre usage du contractant. Par conséquent, ils ne constituent pas une contribution financière et ils ne peuvent pas être dissociés de la transaction globale.[421]

4.249 S'agissant de l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle la NASA a fourni des biens et services à Boeing moyennant une rémunération moins qu'adéquate sous la forme de travaux exécutés par des employés de la NASA ou de l'utilisation des installations de la NASA, les États-Unis font remarquer que, conformément à la législation des États-Unis, la NASA fournit ces services seulement en vertu d'accords conclus à titre de SAA, qui exigent du participant privé qu'il offre une contribution "équitable et raisonnable" à la NASA en échange de tous services fournis par l'organisme. En fait, un examen des SAA passés par la NASA avec Boeing montre que la société a

[418] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 12.
[419] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 13.
[420] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 14.
[421] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 9.

offert aux pouvoirs publics une rémunération adéquate pour les services fournis, ce qui, selon les États-Unis, signifie que l'arrangement n'a pas conféré d'avantage au sens de l'Accord SMC.[422]

4.250 Dans ces conditions, les États-Unis estiment que les installations, équipements et employés prévus dans le cadre des SAA ne constituent pas une subvention. Les Communautés européennes n'ont jamais fourni de raison permettant de conclure que les montants versés par Boeing dans le cadre des SAA remboursables constituaient une rémunération moins qu'adéquate pour les installations, équipements et employés fournis par la NASA. Quant aux SAA "non remboursables", les Communautés européennes n'ont nulle part réfuté de façon effective la démonstration figurant dans la première communication écrite des États-Unis, selon laquelle ces instruments fournissent simplement ce qu'exigent les règles de la NASA – à savoir que "les contributions respectives de chaque partenaire de l'accord doivent être équitables et raisonnables par rapport aux ressources devant être engagées par la NASA, aux risques liés aux programmes de la NASA et aux avantages correspondants pour la NASA". En résumé, les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément étayant leur affirmation selon laquelle la fourniture d'installations, d'équipements ou d'employés dans le cadre des SAA conférait un avantage.[423]

v) Dons du DOL pour la formation des travailleurs construisant le 787

4.251 Selon les États-Unis, et contrairement à ce que décrivent les Communautés européennes, un don d'un très faible montant accordé par le Département du travail des États-Unis à l'Edmonds Community College en vertu de la High Growth Job Training Initiative (Initiative pour la formation professionnelle dans les secteurs à forte croissance) ne constituait pas, en fait, une subvention accordée à Boeing. Les États-Unis expliquent que la High Growth Job Training Initiative a été créée pour aider les travailleurs à tirer parti de possibilités d'emploi dans les secteurs de l'économie des États-Unis où la croissance est forte et la demande importante et qui sont vitaux sur le plan économique. L'initiative s'applique à 14 grands secteurs industriels comme la biotechnologie, l'énergie, les services financiers, les soins médicaux et la technologie de l'information, qui couvrent l'essentiel de l'économie des États-Unis. En vertu de cette initiative, le DOL a attribué plus de 150 dons à un large éventail d'entités dans l'ensemble des États-Unis en ce qui concerne des sujets très divers.[424]

4.252 Dans ce contexte, les États-Unis confirment que l'Edmonds Community College a reçu un tel don d'un montant d'environ 1,5 million de dollars pour la mise en place d'un programme d'études avancées concernant la fabrication qui soit largement applicable à différentes branches de production. Cependant, ce don n'a pas constitué une subvention en faveur de Boeing, parce que Boeing n'en a pas tiré avantage car il n'a pas servi à dispenser une formation aux employés de Boeing, comme l'allèguent les Communautés européennes, et que ce don n'était pas non plus spécifique au sens de l'article 2.1. Les États-Unis font valoir que le don du DOL n'est pas *de jure* spécifique à Boeing parce que ces dons ne sont pas explicitement limités à "certaines entreprises" mais sont largement disponibles dans 14 secteurs industriels différents et qu'ils peuvent être utilisés à diverses fins dans de nombreux sous-secteurs. Les dons ne sont pas non plus spécifiques *de facto* parce qu'ils ont été répartis dans les 14 différents secteurs industriels, l'aérospatiale recevant bien moins de dons que d'autres branches de production. De surcroît, le programme d'études que l'Edmonds Community College a mis en place concerne des compétences qui sont communes à une large gamme d'activités de fabrication et n'est nullement limité au secteur aérospatial.[425]

[422] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 22.
[423] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 10.
[424] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 35.
[425] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 36.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

C. SUBVENTIONS PROHIBEES

1. Arguments des Communautés européennes

4.253 Les Communautés européennes formulent deux allégations à cet égard. Premièrement, elles affirment qu'elles démontrent que les subventions FSC/ETI et au titre des lois successives sont subordonnées en droit aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC et sont donc incompatibles avec les obligations des États-Unis au titre de l'article 3.2. Ces mesures sont subordonnées en droit aux résultats à l'exportation parce qu'elles-mêmes disposent que les exonérations fiscales et exclusions du champ de l'impôt qu'elles prévoient peuvent être obtenues uniquement pour les "revenus du commerce extérieur", qui proviennent de biens vendus en vue de leur utilisation à l'extérieur des États-Unis. De fait, des groupes spéciaux de l'OMC et l'Organe d'appel ont maintes fois constaté que ces allégements fiscaux constituaient des subventions à l'exportation incompatibles avec les règles de l'OMC.[426]

4.254 Deuxièmement, les Communautés européennes font valoir que les incitations fiscales au titre du HB 2294 de l'État de Washington sont subordonnées en fait aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC et sont donc incompatibles avec les obligations des États-Unis au titre de l'article 3.2. Elles affirment en outre que le HB 2294 lui-même était "subordonné" à l'implantation "dans l'État de Washington d'un site important d'assemblage final d'aéronefs commerciaux" capable de produire "au moins 36 aéronefs superéconomiques {c'est-à-dire des 787} annuellement". L'analyse d'expert effectuée par M. Andrew Gordon, chef de la recherche et de l'analyse de marchés chez Airbus, montre qu'"il est fort peu probable que Boeing puisse maintenir un taux de production de 36 aéronefs 787 par année pour le seul marché des États-Unis". Les Communautés européennes font également observer que seules des sociétés construisant des aéronefs commerciaux et leurs composants, qui sont en général destinés à l'exportation, peuvent bénéficier des incitations fiscales au titre du HB 2294. Pour cette raison, ces incitations fiscales sont subordonnées en fait aux résultats à l'exportation.[427]

4.255 En réponse à l'argument des États-Unis selon lequel les subventions au titre du HB 2294 de l'État de Washington ne sont pas des subventions à l'exportation prohibées, étant donné que le HB 2294 ne prescrit pas la production ou l'exportation de LCA et que le besoin allégué de Boeing d'exporter des LCA est dénué de pertinence, les Communautés européennes font observer qu'elles souscrivent d'une manière générale à cette affirmation, pourvu que cette analyse soit systématiquement appliquée dans la jurisprudence de l'OMC. À défaut, toutefois, elles soulignent que l'une des conditions préalables essentielles pour le HB 2294 était clairement une condition préalable concernant les exportations effectives ou prévues. Cela amène les Communautés européennes à conclure que le HB 2294 est une subvention à l'exportation prohibée. Elles font en outre valoir que les États-Unis n'ont pas établi non plus que le marché des États-Unis pouvait absorber 36 aéronefs 787 par année – c'est-à-dire la capacité de production prescrite pour que le HB 2294 produise ses effets.[428]

4.256 Rappelant la position des États-Unis concernant les mesures de subventionnement à l'exportation, les Communautés européennes estiment que, pendant la première réunion du Groupe spécial, les États-Unis ont effectivement reconnu que les réductions du taux de l'impôt B&O prévues dans le HB 2294 entraînaient une subvention subordonnée aux exportations. Spécifiquement, elles font valoir que les États-Unis ont confirmé que la valeur de la subvention au titre du HB 2294

[426] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 39.
[427] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 40.
[428] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 12.

augmentait lorsque les ventes à l'exportation de produits aérospatiaux augmentaient. En résumé, les États-Unis ont confirmé que le HB2294 contrevenait à l'article 3.1 a) de l'Accord SMC. Les Communautés européennes font également valoir que les États-Unis ont reconnu que le maintien du régime d'imposition FSC/ETI constituait une subvention à l'exportation prohibée, dans la mesure où Boeing en était le bénéficiaire.[429]

4.257 Les Communautés européennes réaffirment dans leur deuxième communication écrite que les États-Unis ne contestent pas la conclusion selon laquelle les subventions FSC/ETI et au titre des lois successives sont subordonnées en droit aux résultats à l'exportation et sont donc incompatibles avec l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC.[430]

4.258 Les Communautés européennes affirment en outre que les États-Unis n'ont pas contesté avec succès les éléments *prima facie* qu'elles avaient établis selon lesquels les subventions accordées par l'État de Washington au moyen du HB 2294 étaient des subventions prohibées incompatibles avec l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC. Elles rappellent que les États-Unis ont effectivement admis à la première réunion du Groupe spécial que les réductions du taux de l'impôt B&O au titre du HB 2294 étaient des subventions à l'exportation prohibées, et que le moyen de défense qu'ils invoquent en ce qui concerne le HB 2294 dans son ensemble repose sur une distinction sans conséquence entre la production et la capacité de production.[431]

2. Arguments des États-Unis

4.259 En ce qui concerne les avantages FSC/ETI, les États-Unis confirment qu'ils ne contestent pas qu'il a été constaté que les avantages FSC/ETI étaient une contribution financière qui conférait un avantage et était spécifique, et qu'ils ne contestent pas non plus l'estimation faite par les Communautés européennes des avantages ayant découlé des FSC/ETI pour les aéronefs civils gros porteurs pendant la période allant de 1989 à 2006. Toutefois, s'appuyant sur les déclarations certifiées faites par des dirigeants de Boeing, les États-Unis font valoir que Boeing a cessé de recevoir des avantages FSC/ETI le 31 décembre 2006. Ils estiment donc qu'en ce qui concerne toutes allégations de menace de préjudice grave, les avantages conférés par les FSC/ETI ne devraient pas être pris en compte dans l'analyse. Comme la seule allégation des Communautés européennes en ce qui concerne les mesures FSC/ETI dans le présent différend est qu'il s'agissait d'une subvention accordée à la production et au développement par Boeing d'aéronefs civils gros porteurs, les États-Unis font valoir qu'il n'est pas nécessaire que le Groupe spécial formule la moindre constatation en ce qui concerne l'application des mesures FSC/ETI dans d'autres secteurs. Ils font en outre observer que, dans la section de leur communication qui porte sur les effets défavorables, ils montrent également que les avantages FSC/ETI n'ont pas causé d'effets défavorables pour les intérêts des Communautés européennes.[432]

4.260 Les États-Unis font valoir que l'allégation des Communautés européennes selon laquelle les mesures FSC/ETI et la législation successive sont subordonnées en droit aux résultats à l'exportation est superflue et ne fournit aucune base permettant au Groupe spécial de formuler une constatation ou une recommandation.[433] L'ORD a établi qu'il en était ainsi, et a recommandé que les États-Unis rendent ces mesures conformes à l'Accord SMC. Une autre constatation de subordination aux

[429] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 14.

[430] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 44; résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 21.

[431] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 45; résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 21.

[432] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 37.

[433] Réponse des États-Unis à la question n° 58, paragraphe 163.

exportations ou une autre recommandation de mise en conformité avec les dispositions de l'Accord SMC n'ajoutera rien à la force ou à l'effet des décisions ou recommandations antérieures.[434]

4.261 Les États-Unis reconnaissent que les faits cruciaux sur ce point ne sont pas contestés. Ils ne contestent pas que la subvention FSC/ETI était une subvention à l'exportation. Les Communautés européennes ne contestent pas que Boeing a dit qu'elle ne recourrait pas à cette subvention après l'exercice fiscal 2006. En fait, les États-Unis signalent que les Communautés européennes mettent l'accent sur un mémorandum rendu public par un conseil en chef adjoint de l'Administration fiscale des États-Unis au sujet de l'admissibilité au bénéfice des avantages FSC/ETI dans certaines circonstances. En tant qu'élément de preuve, cette évaluation générale ne devrait pas se substituer à la conclusion à laquelle Boeing est arrivée en ce qui concerne sa situation fiscale spécifique, selon laquelle elle ne recourra pas à cette subvention à l'avenir. De plus, les Communautés européennes ont fait abstraction du fait que le mémorandum lui-même disait que "{c}et avis ne {pouvait} pas être utilisé ni cité en tant que précédent".[435]

4.262 Les États-Unis font observer qu'en plus d'alléguer que les mesures fiscales adoptées par l'État de Washington conformément à un texte législatif appelé HB 2294 sont des subventions pouvant donner lieu à une action, les Communautés européennes affirment que ces mesures fiscales sont des subventions prohibées au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC. Les États-Unis font observer que l'allégation des Communautés européennes voulant que ces mesures fiscales de l'État de Washington soient subordonnées aux résultats à l'exportation est dénuée de fondement. Les termes mêmes du HB 2294 indiquent clairement que les incitations fiscales qu'il prévoit ne sont nullement liées à des résultats à l'exportation effectifs ou prévus.[436] Plus spécifiquement, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes allèguent à tort que le HB 2294 n'a pas produit d'effets avant que l'État de Washington ne signe un accord avec un constructeur d'aéronefs commerciaux en vue de l'implantation dans ledit État d'un site de construction devant produire 36 aéronefs superéconomiques, comme le Boeing 787, annuellement. Ils soulignent que les Communautés européennes affirment ensuite que Boeing ne pourrait pas vendre 36 aéronefs de ce type sur le marché intérieur et que, par conséquent, les mesures fiscales au titre du HB 2294 sont *de facto* subordonnées aux exportations. En fait, pour produire ses effets, le HB 2294 prescrivait uniquement l'implantation dans l'État d'un site de construction capable de produire 36 aéronefs superéconomiques. Les États-Unis affirment que les quantités effectivement produites étaient dénuées de pertinence. Pour cette raison, le HB 2294 n'est nullement lié aux exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues – ce qui est le critère prévu à l'article 3.1 s'agissant de constater l'existence d'une subvention prohibée subordonnée *de facto* aux exportations.[437]

4.263 Pour cette raison, les États-Unis demandent que le Groupe spécial note qu'aucun élément de preuve n'étaye l'affirmation selon laquelle les mesures fiscales au titre du HB 2294 de l'État de Washington étaient des subventions subordonnées aux exportations. La mesure contestée par les Communautés européennes devait produire ses effets lors de la signature par l'État et "un constructeur d'aéronefs commerciaux" d'"un protocole d'accord concernant une décision finale positive visant à implanter un site important d'assemblage final d'aéronefs commerciaux dans l'État de Washington". Les États-Unis affirment toutefois que ladite mesure, le HB 2294, ne prescrit pas que 36 aéronefs

[434] Réponse des États-Unis à la question n° 58, paragraphe 164.

[435] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 6.

[436] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 53.

[437] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 54.

soient effectivement produits chaque année; elle prescrit simplement que l'installation d'assemblage ait la capacité de le faire.[438]

4.264 Les États-Unis font ensuite valoir que même si le HB 2294 est une subvention, il ne s'agit pas d'une subvention à l'exportation prohibée au titre de l'Accord SMC. Ils font observer que l'allégation des Communautés européennes relative à la subordination aux exportations repose principalement sur le fait que le HB 2294 prescrit la construction d'une installation d'assemblage capable de produire annuellement 36 aéronefs superéconomiques. Les Communautés européennes semblent présumer qu'un lien avec l'établissement d'une capacité de production équivaut à un lien avec des exportations effectives ou prévues. Elles ne présentent toutefois aucun élément de preuve à l'appui de cette équation. Les États-Unis soutiennent que les Communautés européennes affirment simplement à tort que le marché des États-Unis ne peut pas absorber 36 aéronefs superéconomiques par année, soulignent que Boeing a une vocation exportatrice et se fondent sur ce qu'elles appellent une "corrélation" entre les exportations et le HB 2294. Ces affirmations ne démontrent toutefois pas la subordination aux exportations.[439]

4.265 En résumé, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes continuent d'avancer l'allégation remarquable voulant que le traitement fiscal prévu dans le HB 2294 soit une subvention et que l'octroi de cette subvention alléguée soit *de facto* subordonné aux résultats à l'exportation au titre de l'article 3 de l'Accord SMC. Toutefois, les Communautés européennes n'ont pas établi ce que prescrit l'Accord SMC, c'est-à-dire que l'État de Washington a lié l'octroi du traitement fiscal prévu dans le HB 2294 aux exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues.[440]

D. EFFETS DEFAVORABLES

1. Arguments des Communautés européennes

a) Aperçu des arguments

4.266 Les Communautés européennes font valoir que les subventions du gouvernement fédéral, des États et des autorités locales qui apportent des avantages à la division des LCA de Boeing font perdre à Airbus des milliards de dollars de recettes, ce qui cause un préjudice grave, y compris une menace de préjudice grave, aux intérêts des Communautés européennes.[441] Elles font valoir que pendant la seule période de référence 2004-2006, les subventions des États-Unis ont totalisé plus de 5 milliards de dollars et ont fait perdre à Airbus 27 milliards de dollars de recettes. Elles font en outre valoir que les subventions en question causent déjà des effets défavorables aux Communautés européennes parce qu'elles contreviennent aux engagements spécifiques pris par les États-Unis dans un accord bilatéral conclu avec les Communautés européennes en 1992. De plus, ces subventions causent un empêchement notable de hausses de prix et des pertes de ventes notables sur le marché mondial, ainsi qu'un détournement des ventes d'Airbus des marchés des États-Unis et de certains pays tiers et une entrave à ces ventes, y compris une menace de détournement ou d'entrave, au sens des articles 5 c), 6.3 a), 6.3 b) et 6.3 c) de l'Accord SMC. Par ailleurs, les Communautés européennes font valoir que des pertes additionnelles de recettes représentant des milliards de dollars EU ont été causées avant

[438] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 13. Voir aussi le résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 52. Les États-Unis font valoir qu'à titre préliminaire les Communautés européennes n'ont pas établi que le HB 2294 constituait une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Par conséquent, le HB 2294 ne peut pas être une subvention subordonnée aux résultats à l'exportation.

[439] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 53.

[440] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 22.

[441] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 41.

2004 et seront causées en 2007 et ultérieurement, car Airbus livrera des LCA commandés à des prix dont la hausse a été empêchée pendant la période de 2004 à 2006. Ces pertes de recettes signifient également qu'Airbus aura moins de capitaux pour financer ses besoins en R&D aéronautique à l'avenir.[442]

4.267 Les Communautés européennes affirment que les subventions des États-Unis ont eu deux grands effets: i) elles ont procuré aux négociateurs commerciaux de Boeing des millions de dollars qui leur ont permis de baisser le prix de chaque LCA de Boeing lors de campagnes de vente contre Airbus[443]; ces liquidités étaient à la disposition de Boeing lorsqu'elle a décidé, en 2004, de baisser les prix de ses LCA pour accroître sa part de marché[444], forçant Airbus à baisser les prix de ses LCA et à perdre des ventes au profit de Boeing; et ii) elles ont financé le développement par Boeing de la technologie et des méthodes de production les plus récentes utilisées pour le 787[445], aéronef technologiquement avancé dont les premières livraisons ont été effectuées cinq ans avant celles de l'A350XWB[446], forçant à nouveau Airbus à baisser les prix de ses LCA et lui faisant perdre des ventes au profit de Boeing sur le marché des LCA de 200 à 300 sièges. Si les ingénieurs d'Airbus ont l'expertise technique voulue pour concurrencer Boeing sur un pied d'égalité, les Communautés européennes affirment qu'Airbus ne peut pas soutenir la concurrence des trésoreries du gouvernement fédéral, des États et des autorités locales des États-Unis, qui, entre autres choses, financent la R&D pour les LCA de Boeing et offrent à Boeing d'importants allégements fiscaux sur les ventes de ses LCA.[447]

4.268 Les Communautés européennes soutiennent qu'en substance le présent différend porte sur l'utilisation par Boeing des avantages conférés par les subventions des États-Unis pour remporter des ventes et empêcher les hausses des prix d'Airbus. Il est aussi fondamental pour Boeing que pour Airbus d'accroître sa part de marché pour bénéficier de réductions de coûts résultant d'une courbe d'apprentissage à forte pente et maintenir les niveaux de production de LCA. Par conséquent, vu que de nombreuses campagnes de vente opposant les produits très concurrentiels d'Airbus et de Boeing sont, par nature, sensibles au prix et au rapport coût-performance, Boeing est clairement incitée à utiliser les avantages conférés par les subventions des États-Unis au détriment d'Airbus, qui est le seul concurrent de Boeing sur les marchés des LCA.[448]

4.269 Les Communautés européennes formulent deux plaintes distinctes et indépendantes dans ce contexte, à savoir que les États-Unis causent un préjudice grave à leurs intérêts, et donc des effets défavorables pour leurs intérêts, au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC. Spécifiquement, les États-Unis causent un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes pour les raisons suivantes:

- ils violent des obligations spécifiquement convenues ayant trait au soutien accordé au secteur des LCA conformément à l'Accord de 1992; et

---

[442] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 13.

[443] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 41.

[444] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 14.

[445] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 41.

[446] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 14.

[447] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 41.

[448] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 42.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

- les subventions des États-Unis ont pour effet un "empêchement de hausses de prix notable" et des "pertes de ventes notables", et une menace d'empêchement de hausses de prix et de pertes de ventes, sur le marché mondial, au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, ainsi qu'un détournement ou une entrave sur les marchés des États-Unis et de pays tiers, et une menace de détournement ou d'entrave, au sens de l'article 6.3 a) et c) dudit accord.

Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de formuler des constatations en ce qui concerne chacune de ces deux plaintes afin de régler entièrement le différend entre les parties.[449]

4.270 Les Communautés européennes, donnant des précisions sur la deuxième plainte, expliquent que des étiquettes juridiques peuvent masquer la portée réelle du tort causé à Airbus et aux Communautés européennes. Les pertes de ventes d'Airbus aujourd'hui signifient moins d'emplois dans les Communautés européennes à l'avenir. Les pertes de ventes et les empêchements de hausses des prix d'Airbus aujourd'hui signifient moins de recettes disponibles à l'avenir pour financer la R&D d'Airbus et la modernisation de ses équipements et techniques de construction. Les Communautés européennes estiment que les recettes totales perdues par Airbus à cause des effets des subventions des États-Unis se sont élevées à 27 milliards de dollars pendant la période de référence 2004-2006.[450]

4.271 Les éléments de preuve présentés par les Communautés européennes révèlent un thème et un but récurrents: ils démontrent qu'Airbus a perdu des ventes ou est empêchée de hausser ses prix parce que les subventions des États-Unis ont aidé Boeing à offrir des prix plus bas et à utiliser des technologies de pointe. En l'absence des effets des subventions des États-Unis, Airbus aurait remporté quelques ventes de plus et les prix moyens de ses LCA seraient plus élevés. Ces ventes détournées, entravées ou perdues, ainsi que les empêchements de hausses de prix, font perdre à Airbus des milliards de dollars de recettes.[451]

4.272 L'allégation de préjudice grave formulée par les Communautés européennes au titre des articles 5 c) et 6.3 de l'Accord SMC est axée sur les effets des subventions des États-Unis qui renforcent la capacité de Boeing de baisser les prix de ses LCA des familles 787, 737NG et 777, et sa capacité d'utiliser des technologies de pointe pour ses LCA de la famille 787. Les allégations des Communautés européennes sont axées sur les effets des subventions des États-Unis, qui apportent des avantages aux produits de Boeing sur le marché mondial, sur le marché des États-Unis et sur les marchés de pays tiers où s'exerce la concurrence avec Airbus – c'est-à-dire sur les marchés des LCA subventionnés i) de la famille 787, ii) de la famille 737NG et iii) de la famille 777 de Boeing qui sont en concurrence avec i) les LCA de la famille A330/de la famille A350 original/l'A350XWB-800, ii) les LCA de la famille A320 et iii) les LCA de la famille A340/l'A350XWB-900/-1000 d'Airbus, respectivement. C'est dans des campagnes concurrentielles impliquant des LCA de ces trois familles de Boeing que Boeing est le plus fortement incitée à utiliser les avantages conférés par les subventions des États-Unis pour baisser les prix de ses LCA. De plus, c'est dans diverses campagnes impliquant le 787 que les percées technologiques de Boeing favorisées par les subventions causent des effets défavorables.[452]

4.273 Les Communautés européennes soutiennent à cet égard que Boeing a, pendant des décennies, reçu des milliards de dollars d'avantages provenant de différents programmes de subventions des

[449] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 43.
[450] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 44.
[451] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 45.
[452] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 46.

autorités fédérales, des États et des autorités locales des États-Unis. De par leur nature, ces subventions réduisent les coûts marginaux unitaires de Boeing ou augmentent ses liquidités hors exploitation. Spécifiquement, Boeing bénéficie de réductions du taux de l'impôt B&O, des renonciations aux redevances d'atterrissage des LCF 747 et de subventions FSC/ETI qui réduisent directement ses coûts marginaux unitaires liés à la production et à la vente de LCA. Les autres subventions (par exemple les allégements fiscaux et autres incitations accordés par les États de Washington, du Kansas et de l'Illinois, et les municipalités s'y trouvant; le soutien à la R&D accordé par la NASA, le DOD et le DOC; les abandons/transferts de droits de propriété intellectuelle de la NASA et du DOD; et les dons pour la formation des travailleurs accordés par le DOL) diminuent les coûts de Boeing et augmentent de ce fait ses liquidités hors exploitation. Les Communautés européennes font valoir que bon nombre des programmes de R&D aéronautique des États-Unis ont été spécifiquement conçus en fonction des besoins en R&D de Boeing. Ils ont évité à Boeing de devoir consacrer des ressources propres considérables à la recherche et au développement de nouvelles technologies relatives aux LCA. Toutes ces subventions ont permis à Boeing de diminuer les coûts liés à la recherche, au développement, à la production, et à la vente de ses LCA des familles 787, 737NG et 777.[453]

4.274 Les Communautés européennes font valoir qu'elles démontrent par l'entremise de leurs experts financiers et comptables qu'entre 2004 et 2006 l'importance des subventions dont la division des LCA de Boeing a bénéficié était considérable – en moyenne 1,7 milliard de dollars par année. Cela veut dire qu'en moyenne entre 2004 et 2006, l'équipe de vente de Boeing a disposé de 4,6 millions de dollars par LCA 787, de 2,4 millions de dollars par LCA 737NG et de 5,5 millions de dollars par LCA 777 pour négocier les prix à la baisse.[454]

4.275 De plus, les Communautés européennes s'appuient, entre autres choses, sur les travaux d'un expert en économie pour démontrer que, pendant la période de référence 2004-2006, les subventions des États-Unis ont fait notablement baisser les prix des 787, 737NG et 777 de Boeing. Vu la forte concurrence entre les LCA d'Airbus et ceux de Boeing, cela veut dire, selon les Communautés européennes, que les prix d'Airbus ont également dû être abaissés en raison desdits effets sur les prix des subventions des États-Unis.[455]

4.276 Les experts des marchés des LCA des Communautés européennes, MM. Rod P. Muddle (ancien chef de la planification de la flotte chez British Airways) et Christian Scherer (Vice-Président exécutif d'Airbus pour les nouveaux programmes et ancien chef adjoint du département commercial d'Airbus) témoignent des conditions de concurrence sur les marchés des LCA. Selon les Communautés européennes, leurs experts des marchés expliquent que les campagnes de vente entre les LCA rivaux d'Airbus et de Boeing sont habituellement remportées par le constructeur qui offre au client le meilleur rapport coût-performance, lequel est souvent déterminé par le "prix net" le plus bas. Spécifiquement, d'après l'expérience de ces experts, les offres finales faites par Airbus et Boeing peuvent être très proches du point de vue de leur valeur totale pour le client. Cela fait du prix net un facteur crucial dans bon nombre de campagnes de vente, et cela met en évidence l'importance des avantages financiers conférés par les subventions des États-Unis. Les Communautés européennes affirment que cette concurrence forte et intense entre les deux constructeurs de LCA signifie que Boeing est incitée à recourir à ses subventions lorsqu'elle est en concurrence avec Airbus, et qu'Airbus

[453] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 47.
[454] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 48.
[455] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 49.

est la seule autre entité dont les prix, les ventes ou la part de marché, s'agissant des LCA, diminuent à cause des effets des subventions que les États-Unis accordent à Boeing.[456]

4.277 Selon les Communautés européennes, les éléments de preuve provenant de certaines campagnes de vente individuelles impliquant des LCA d'Airbus et de Boeing montrent que les subventions accordées par les États-Unis à la division des LCA de Boeing amènent Airbus à baisser les prix de ses propres LCA et, dans bien des cas, à perdre des ventes au profit de Boeing. Elles font valoir que, dans les cas de ventes perdues, l'offre finale d'Airbus était souvent très proche de l'offre gagnante faite par Boeing. Elles font également observer que la différence entre les deux offres était bien moins grande que l'importance des subventions des États-Unis mises à la disposition de Boeing et que les effets de ces subventions sur les prix. Les Communautés européennes estiment que dans des campagnes de vente données, en l'absence des subventions des États-Unis, Boeing aurait été contrainte de fixer des prix plus élevés et, de ce fait, aurait probablement perdu ces campagnes.[457]

4.278 En ce qui concerne les subventions des États-Unis qui apportent des avantages aux LCA de la famille 787 de Boeing, les Communautés européennes font valoir que ces subventions non seulement ont permis à Boeing d'offrir ses LCA 787 à des prix exceptionnellement bas, mais ont aussi joué un rôle clé dans le lancement anticipé – en avril 2004 – de cette famille de LCA qui fait largement appel à des matériaux composites et à d'autres technologies nouvelles. Elles affirment que les subventions du gouvernement fédéral, des États et des autorités locales des États-Unis ont permis à Boeing de fixer pour ses LCA de la famille 787 un prix identique, voire plus bas, que celui des anciens LCA de la famille 767, malgré les technologies de pointe dont bénéficie le 787. Boeing a développé ces technologies de pointe, en partie, avec l'aide d'un certain nombre de programmes de R&D de la NASA, du DOD et du DOC, qui ont financé, entre autres choses, la R&D de Boeing concernant l'utilisation de matériaux composites pour les grandes structures aéronautiques. Ces subventions des États-Unis pour la R&D aéronautique ont permis à Boeing d'avancer de plusieurs années le lancement du 787 technologiquement avancé et de livrer le premier 787 en 2008, cinq ans avant l'A350XWB-800 concurrent d'Airbus.[458]

4.279 Les Communautés européennes qualifient d'immédiat et de grave l'effet produit sur Airbus par le lancement anticipé, en avril 2004, du 787 fortement subventionné. L'Airbus A330-200, lancé seulement neuf ans plus tôt, a été supplanté, car les matériaux composites et d'autres technologies de pointe utilisés dans le 787, qui avaient été mis au point avec l'aide des pouvoirs publics des États-Unis, permettaient d'importantes économies sur les coûts d'exploitation par rapport à l'ancienne technologie de l'alliage d'aluminium utilisée dans les LCA de la famille A330. Airbus a tenté, en décembre 2004, de soutenir la concurrence en accélérant le développement des LCA de la famille A350 original, mais vu qu'elle n'a pas pu bénéficier du même soutien à la R&D que Boeing, la famille A350 original n'a pas été en mesure de s'aligner sur les avancées technologiques du 787 et a donc été mal accueillie sur le marché. Par conséquent, la part du marché mondial des LCA de 200 à 300 sièges détenue par Airbus est tombée de 85 pour cent en 2003 à seulement 41 pour cent à la fin de 2006. Lorsque Airbus a pu vendre des LCA de la famille A330 et de la famille A350 original, elle ne l'a fait qu'à des prix dont la hausse avait été fortement empêchée.[459]

---

[456] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 50.

[457] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 51.

[458] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 52.

[459] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 53.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.280 Les Communautés européennes font observer que ce n'est qu'en juillet 2006 qu'Airbus, utilisant ses propres ressources, a été en mesure de proposer l'A350XWB-800 en tant que concurrent du 787 utilisant une haute technologie analogue. Toutefois, au même moment, en raison du lancement anticipé du 787 permis par les subventions, Boeing avait obtenu une part considérable du marché des commandes pour les LCA de 200 à 300 sièges, enregistrant plus de 360 commandes fermes pour des LCA de la famille 787 entre avril 2004 et juillet 2006. Airbus n'était pas en mesure de soutenir efficacement la concurrence pour ces commandes, ni de les obtenir. De plus, elle ne pouvait pas promettre aux clients qu'elle pourrait livrer un LCA novateur sur le plan technologique en 2008. Les Communautés européennes font valoir que si Boeing avait dû développer le 787 en utilisant ses propres ressources, le 787 n'aurait sans doute pas été lancé avant le milieu de 2006 et, à ce moment-là, Airbus aurait été prête à affronter la concurrence avec l'A350XWB-800. De plus, un 787 non subventionné, comme l'A350XWB-800, aurait nécessité un délai plus long avant de pouvoir être livré. Au lieu de cela, Airbus a été contrainte de rattraper son retard à cause des subventions des États-Unis.[460]

4.281 En ce qui concerne les subventions des États-Unis qui apportent des avantages aux LCA de la famille 737NG de Boeing, les Communautés européennes soutiennent que pendant la période de référence 2004-2006, ces subventions ont permis à Boeing de réduire considérablement les prix de ses 737NG, forçant Airbus à faire de même avec les prix de ses propres LCA de la famille A320. Pendant cette période, caractérisée par une demande record pour des LCA monocouloir de 100 à 200 sièges, les subventions des États-Unis ont permis à Boeing de modifier sa politique de fixation des prix et d'abaisser les prix de ses LCA de la famille 737NG à leur niveau le plus bas. Les Communautés européennes expliquent que pour soutenir efficacement la concurrence et tenter de remporter des commandes pour ses LCA de la famille A320, Airbus a été contrainte de baisser pareillement ses prix, sans quoi elle risquait de perdre une part de marché considérable. L'incidence de la pression sur les prix induite par les subventions qui a été exercée par Boeing ressort clairement de l'évolution des prix fixés pour la famille A320 d'Airbus, ainsi que des pertes de ventes et de la réduction de la part de marché enregistrées par Airbus sur le marché des LCA monocouloir de 100 à 200 sièges.[461]

4.282 En ce qui concerne les subventions des États-Unis qui apportent des avantages aux LCA de la famille 777 de Boeing, les Communautés européennes estiment que ces subventions ont permis à Boeing de réduire considérablement les prix de son 777, contraignant une fois de plus Airbus à faire de même avec les prix de ses propres LCA de la famille A340. À une époque où la demande de LCA à fuselage large de 300 à 400 sièges atteignait des niveaux records, les subventions des États-Unis ont permis à Boeing de modifier sa politique de fixation des prix et d'abaisser les prix de ses LCA de la famille 777 à leur niveau le plus bas. Les Communautés européennes réaffirment que, pour soutenir efficacement la concurrence et tenter de remporter des commandes pour ses LCA de la famille A340, Airbus a été contrainte de baisser pareillement ses prix, sans quoi elle risquait de perdre une part de marché considérable. Néanmoins, les résultats d'Airbus concernant les ventes de son A340 par rapport au 777 de Boeing pendant la période de 2004 à 2006 ont été très médiocres. La santé financière de Boeing renforcée par les subventions a fait perdre à Airbus un nombre notable de ventes d'A340, et lorsque Airbus a été en mesure d'obtenir des commandes pour des A340, elle n'a pu le faire qu'à des prix dont la hausse avait été empêchée.[462]

---

[460] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 54.

[461] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 55.

[462] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 56.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.283 En résumé, les Communautés européennes estiment que les subventions des États-Unis ont permis à Boeing de baisser les prix de ses LCA des familles 787, 737NG et 777 commandés pendant la période de référence 2004-2006 (et qui ont déjà été livrés ou qui le seront ultérieurement); et ont permis à Boeing de proposer un 787 technologiquement avancé avec des créneaux de livraison dès 2008 – soit cinq ans avant l'A350XWB-800. Cela est confirmé par la nature des subventions des États-Unis apportant des avantages à Boeing (c'est-à-dire leur structure, leur conception et leur fonctionnement), leur importance, leurs effets estimés sur les prix et les conditions de concurrence spécifiques sur les marchés des LCA.[463]

4.284 Par conséquent, selon les Communautés européennes, les subventions des États-Unis ont un impact négatif sur les ventes passées, présentes et futures de LCA des familles A320, A330, A340, A350 original et A350XWB d'Airbus. Spécifiquement, ces subventions causent un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes, et donc des effets défavorables pour leurs intérêts, en violation des articles 5 c), 6.3 a), 6.3 b) et 6.3 c) de l'Accord SMC par suite:

- d'un empêchement notable de hausses de prix en ce qui concerne les commandes de LCA des familles A330, A350 original, A320 et A340 d'Airbus ou, à titre subsidiaire, d'une menace d'empêchement notable de hausses de prix en ce qui concerne les livraisons de LCA des familles A330, A320 et A340 d'Airbus;

- de pertes de ventes notables en ce qui concerne les commandes de LCA des familles A330, A350 original, A320 et A340 d'Airbus ou, à titre subsidiaire, d'une menace de pertes de ventes notables en ce qui concerne les livraisons de LCA des familles A330, A320 et A340 d'Airbus;

- d'un détournement ou d'une entrave en ce qui concerne les commandes de LCA des familles A330, A350 original, A320 et A340 d'Airbus ou, à titre subsidiaire, d'une menace de détournement ou d'entrave en ce qui concerne les livraisons de LCA des familles A330, A320 et A340 d'Airbus; et

- d'une menace d'empêchement notable de hausses de prix en ce qui concerne les commandes de LCA des familles A330, A350XWB et A320 d'Airbus.[464]

4.285 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes réaffirment qu'elles ont établi que les subventions des États-Unis en cause apportaient des avantages à la branche de production des LCA des États-Unis et causaient des effets défavorables actuels pour les intérêts des Communautés européennes liés aux LCA, en violation des articles 5 et 6.3 de l'Accord SMC. Elles soutiennent en outre qu'aucune des affirmations faites par les États-Unis dans leur première communication écrite ou dans leurs déclarations orales ne réfute la démonstration *prima facie* de l'existence d'effets défavorables faite par les Communautés européennes. Au contraire, des éléments de preuve convaincants et crédibles montrent qu'en l'absence des subventions des États-Unis le comportement commercial de Boeing aujourd'hui, comme dans le passé, serait très différent. Plus précisément, les Communautés européennes estiment qu'en l'absence des subventions des États-Unis, Airbus ne subirait pas un empêchement notable de hausses de prix, des pertes de ventes notables, et une entrave ou un détournement en ce qui concerne sa part des marchés de pays donnés. Elles soutiennent que la constatation de l'existence d'une de ces situations sur l'un quelconque des trois

[463] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 57.
[464] Résumé analytique de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 58.

marchés de produits en cause, ou sur plusieurs d'entre eux quelle que soit la façon dont ils sont combinés, suffit pour que le Groupe spécial constate l'existence d'effets défavorables.[465]

4.286 En résumé, les Communautés européennes font valoir que dans leurs nombreuses communications, pièces et déclarations d'experts, elles ont présenté des éléments de preuve abondants concernant les effets sur les prix et les effets sur la technologie qui entraînaient différentes formes d'effets défavorables. Elles estiment qu'elles ont démontré dans ces communications que des milliards de dollars de subventions des États-Unis ont permis à Boeing, en tant que producteur de LCA dans une situation de duopole, de baisser les prix de ses LCA pour remporter des ventes, accroître sa part de marché et empêcher dans une mesure notable des hausses des prix d'Airbus.[466] Elles estiment en outre qu'elles ont établi que les subventions des États-Unis avaient permis à Boeing de lancer ses produits de manière anticipée et/ou avec des technologies plus avancées, ce qui a causé un tort en matière de concurrence à Airbus. Spécifiquement, les subventions de la NASA et du DOD et d'autres subventions des États-Unis accordées pendant des décennies ont permis à Boeing de lancer le 787 technologiquement avancé au début de 2004 et de le livrer en 2008, ce qui a causé un empêchement notable de hausses de prix, des pertes de ventes notables ainsi qu'un détournement ou une entrave.[467] Les Communautés européennes ajoutent que pendant la réunion du Groupe spécial avec les parties, elles ont également montré que les technologies financées par les subventions des États-Unis avaient effectivement été appliquées au 787 – comme les États-Unis et Boeing le reconnaissent ailleurs – mais ont aussi démontré la valeur essentielle des connaissances acquises par les ingénieurs de Boeing du fait de leur participation aux programmes de R&D de la NASA et du DOD – connaissances auxquelles Airbus n'avait accès sous aucune forme satisfaisante. En outre, elles font valoir qu'elles ont réfuté la tentative des États-Unis visant à imputer des effets défavorables à la décision d'Airbus de développer l'A380 ou aux contraintes de ressources alléguées d'Airbus en ce qui concerne l'A350XWB.[468]

4.287 Par ailleurs, les Communautés européennes formulent des observations sur les affirmations des États-Unis concernant les "quatre piliers" allégués de l'argument des Communautés européennes. Elles soutiennent que ces piliers sont une pure fiction créée par les États-Unis, qui ne tient aucun compte de la portée et de la profondeur de l'argument et des éléments de preuve qui sous-tendent les éléments *prima facie* fournis par les Communautés européennes tout en déformant leurs affirmations. Les Communautés européennes se disent convaincues que le Groupe spécial fera abstraction de ces qualifications erronées à mesure qu'il poursuivra son examen des nombreuses communications des Communautés européennes. Elles encouragent donc le Groupe spécial à examiner attentivement les éléments de preuve réels – et à rejeter les affirmations répétées des États-Unis au sujet de circonstances de ces campagnes de vente qui ne se sont pas produites.[469]

4.288 Enfin, en réponse à l'affirmation des États-Unis selon laquelle "(l)es Communautés européennes ne nient pas qu'Airbus a sous-coté ses prix par rapport à ceux de Boeing pendant des campagnes de vente importantes entre 2002 et 2004", les Communautés européennes soulignent que, de fait, les États-Unis ont consacré près de la moitié de leur déclaration confidentielle à cette question et ne font que répéter cette affirmation, en espérant qu'elle deviendra vraie et pertinente. Elles estiment toutefois que cette affirmation n'est ni l'un ni l'autre. Dans leur déclaration et leurs

[465] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 46.
[466] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 14.
[467] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 15.
[468] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 16.
[469] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 19.

communications écrites et dans des réponses aux questions, les Communautés européennes affirment qu'elles ont maintes fois contesté et réfuté cette affirmation. Elles estiment avoir également démontré que de tels éléments de preuve n'invalideraient cependant pas les effets importants sur les prix découlant des subventions des États-Unis pendant la période de référence.[470]

b) Critère de causalité au titre des articles 5 et 6.3

4.289 Les Communautés européennes font observer qu'elles sont d'accord avec les États-Unis sur le bien-fondé de l'utilisation d'une approche "en l'absence de" unitaire du lien de causalité et que l'analyse de facteurs autres que les subventions comporte l'évaluation de la question de savoir si ces facteurs atténuent voire suppriment le lien de causalité entre les subventions et les cas particuliers de préjudice grave.[471] Une telle approche est étayée par les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, dans laquelle l'Organe d'appel a reproché au Groupe spécial d'avoir adopté une approche scindée et non unitaire pour évaluer l'empêchement notable de hausses de prix.[472] En appliquant l'analyse "en l'absence de" unitaire, les Communautés européennes font valoir qu'elles ont tenu compte des conditions factuelles actuelles et isolé l'effet des subventions causant un préjudice grave dans ces conditions factuelles actuelles.[473]

4.290 Toutefois, selon les Communautés européennes, malgré cet accord fondamental sur une approche "en l'absence de" unitaire du lien de causalité, les États-Unis continuent d'appliquer de manière erronée le critère de causalité hypothétique au titre des articles 5 et 6.3 de l'Accord SMC en adoptant essentiellement une approche scindée. Ils identifient certains torts réels en ce qui concerne certains LCA d'Airbus, en particulier l'A380, l'A340 et l'A350, et affirment que ces torts n'ont pas été causés par les subventions des États-Unis. Toutefois, les torts identifiés par les États-Unis ne correspondent pas au préjudice grave visé par les allégations des Communautés européennes et sont par conséquent dénués de pertinence.[474] Par ailleurs, les États-Unis estiment que, d'une manière générale, Airbus n'a pas subi de tort. Comme le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland* l'a déjà établi, la question de savoir si Airbus subit un "dommage important" au sens de l'article 5 a) de l'*Accord SMC* n'est pas pertinente pour l'allégation de préjudice grave des Communautés européennes. La question est plutôt de savoir si, *en l'absence* des subventions des États-Unis, les prix, les ventes et la part de marché d'Airbus seraient plus élevés. Les éléments de preuve que les Communautés européennes ont présentés démontrent que ce serait le cas.[475]

4.291 Comme les Communautés européennes l'ont dit dans leurs communications, elles estiment qu'un certain nombre de facteurs pourraient expliquer les niveaux réels des prix, les volumes réels des ventes et les parts de marché réelles sur les marchés des LCA. Elles affirment toutefois que quels que soient les facteurs qui peuvent avoir déterminé leur niveau réel, un Membre plaignant doit simplement montrer que les prix, les ventes et la part de marché seraient plus élevés en l'absence des subventions. Autrement dit, il n'a pas besoin de montrer que sa branche de production subit un dommage important, mais simplement qu'elle s'en sortirait mieux en l'absence des subventions contestées.[476]

---

[470] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 22.

[471] Réponse des États-Unis à la question n° 295, paragraphe 506; observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 295, paragraphes 485 à 487.

[472] Réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphes 191 à 195 et 207 à 211.

[473] Réponse des Communautés européennes à la question n° 287, paragraphes 583 à 603.

[474] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 16.

[475] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 18.

[476] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 19.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.292 Bien que les Communautés européennes pensent comme les États-Unis qu'une quantification précise et définitive de l'importance et des effets sur les prix n'est pas nécessaire, elles font observer qu'elles ont présenté des éléments de preuve indiquant l'ordre d'importance aussi bien des mesures contestées que de leurs effets sur les prix. Elles estiment donc avoir démontré l'existence d'un lien de causalité entre le subventionnement et le préjudice grave.[477]

4.293 Les Communautés européennes contestent la réponse des États-Unis selon laquelle les remises accordées par Boeing constituent un "comportement concurrentiel normal". Si les États-Unis affirment que Boeing aurait pratiqué le même prix même si elle n'avait pas été subventionnée, ils tiennent pour acquise la réponse à la question même dont le présent Groupe spécial est saisi. Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis doivent démontrer l'exactitude de cette déclaration[478] et font observer que la tentative des États-Unis pour ce faire consiste à exposer leur thèse selon laquelle Boeing n'a pas de contraintes financières et opère sur des marchés financiers stylisés parfaits. Selon les États-Unis, toutes subventions reçues par Boeing réduiraient son endettement ou seraient versées aux actionnaires de la société. Il s'ensuit que Boeing effectuerait tous investissements qu'elle juge utiles, obtiendrait un financement auprès des marchés financiers pour ces investissements et utiliserait ensuite une subvention pour rembourser sa dette ou la distribuer sous forme de dividendes aux actionnaires. Les Communautés européennes font toutefois valoir que les arguments des États-Unis n'étayent pas leur conclusion selon laquelle ces subventions ne causent pas d'effets. Selon elles, les subventions des États-Unis influencent bel et bien le comportement commercial de Boeing pour ce qui est de la fixation des prix et du développement des produits. Les Communautés européennes avancent que les affirmations des États-Unis selon lesquelles Boeing n'a aucune contrainte financière et aurait pu remplacer les subventions des États-Unis par une réduction importante de la rémunération des actionnaires et un accroissement de son endettement vont complètement à l'encontre de toute logique économique. Les actionnaires de Boeing auraient refusé de voir leurs rendements chuter brutalement pour soutenir des activités relatives aux LCA économiquement non viables – ce qui aurait restreint encore davantage la capacité de Boeing de lever des fonds propres. Même si Boeing avait choisi cette voie économiquement injustifiable et réduit considérablement la rémunération versée aux actionnaires en retranchant le montant de 16 milliards de dollars correspondant à des rachats d'actions, ce montant aurait été insuffisant pour remplacer les subventions des États-Unis d'un montant d'environ 19 milliards de dollars reçues pendant la période de 1989 à 2006. Il ne serait pas financièrement justifiable non plus pour Boeing de remplacer les subventions des États-Unis par une dette. Le niveau d'endettement requis aurait entraîné une charge insupportable. En fin de compte, cet endettement aurait risqué de rendre la société insolvable. Ainsi, même si l'on peut actuellement considérer que Boeing n'a pas de contrainte financière, ce statut est lui-même la conséquence des rendements vigoureux que la société produit grâce aux subventions des États-Unis. En l'absence de ces subventions et d'un changement dans le comportement de Boeing, BCA ne serait pas économiquement rentable, et générerait des bénéfices nuls ou très faibles. Or seules les sociétés économiquement viables peuvent obtenir des fonds sur les marchés financiers, que ce soit sous forme d'endettement ou de financement par prise de participation.[479]

4.294 En ce qui concerne les autres facteurs de causalité avancés par les États-Unis, les Communautés européennes affirment qu'ils n'affaiblissent pas la démonstration qu'elles font de l'existence d'effets défavorables. Elles ont adopté une approche unitaire de l'établissement du lien de causalité, suivant la même approche que le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*. Elles soutiennent qu'elles ont établi que même si d'autres facteurs avaient pu influer sur le

[477] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 20.

[478] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 21.

[479] Réponse des Communautés européennes à la question n° 292, paragraphes 693 à 696; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 718 à 728.

niveau absolu des prix et des ventes, les prix d'Airbus auraient quand même été notablement plus élevés, et Airbus aurait quand même remporté des ventes additionnelles et une part de marché notables, en l'absence des subventions des États-Unis.[480]

4.295 En guise d'observation finale sur la "non-imputation", les Communautés européennes font observer, s'agissant de leurs allégations de pertes de ventes, qu'elles ne font pas abstraction de facteurs autres que les subventions dans leur analyse de ces ventes. Elles soutiennent plutôt qu'elles démontrent qu'en l'absence de l'importance des effets des subventions sur les prix, Airbus aurait remporté les campagnes de vente identifiées, où le prix (et non des facteurs autres que les prix et les subventions) était le facteur clé. Les Communautés européennes rappellent qu'elles présentent des éléments de preuve relatifs aux campagnes de vente qui montrent que si les prix de Boeing avaient été majorés du montant des effets sur les prix, la dernière offre d'Airbus aurait été économiquement plus avantageuse pour le client. Elles affirment que cela démontre aussi l'existence de pertes de ventes en raison des effets sur la technologie.[481]

4.296 Dans leurs allégations d'empêchement de hausses de prix, les Communautés européennes font observer qu'elles démontrent qu'indépendamment du point de savoir si les prix des LCA ont augmenté ou chuté, l'importance des effets sur les prix, combinée à la puissance commerciale de Boeing et au fait que Boeing avait la possibilité et la capacité d'utiliser ces effets sur les prix et était incitée à le faire, a été assez notable pour empêcher des hausses des prix d'Airbus. Cela ne revient pas à supposer l'existence d'un lien de causalité, mais plutôt à prouver l'existence de ce lien. Les divers facteurs de non-imputation, dont les États-Unis allèguent qu'ils ont fait chuter les prix des LCA, ne suppriment pas ces effets d'empêchement notable de hausses des prix d'Airbus qui découlent de l'utilisation par Boeing des subventions. En fin de compte, il importe peu que l'analyse du lien de causalité soit qualifiée de "scindée" ou d'"unitaire". Les Communautés européennes affirment que ce qui est important, c'est de savoir si les effets sur les prix causés par les mécanismes relatifs aux prix et à la technologie dans le contexte d'un duopole concurrentiel ont une importance assez notable pour que les prix d'Airbus soient plus bas qu'ils ne l'auraient été autrement.[482]

c) Arguments relatifs à la période de référence

4.297 Les Communautés européennes font valoir que les années 2004 à 2006 constituent une période de référence raisonnable qui reflète les conditions de concurrence actuelles. Elles soutiennent que les articles 5 et 6.3 de l'Accord SMC prescrivent une démonstration de l'existence d'effets défavorables actuels. Elles axent donc les éléments de preuve à l'appui de leurs allégations de préjudice grave en grande partie sur la récente période de 2004 à 2006. Cette période de référence permet d'examiner les effets des subventions dans des conditions de concurrence qui sont assez semblables à celles qui existent à l'heure actuelle. Par comparaison, les Communautés européennes font observer que la période "antérieure" de 2001 à 2003 était si différente par rapport aux conditions de concurrence actuelles qu'elle ne devrait pas faire partie de la période de référence. Elles soutiennent que les effets tragiques du 11 septembre ont transformé la période de 2001 à 2003 en un "marché d'acheteur", caractérisé par une demande extrêmement faible. Selon les Communautés européennes, c'est un marché fondamentalement différent du "marché de vendeur" qui existe à l'heure

[480] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 23.

[481] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 17.

[482] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 18.

actuelle, sur lequel la demande pour des LCA a atteint des sommets sans précédent et sur lequel les offres de produits d'Airbus et de Boeing ont considérablement changé.[483]

4.298 Les Communautés européennes soulignent qu'au moyen de deux mécanismes de causalité – les effets sur les prix et les effets sur la technologie (ou les produits) – elles ont établi le bien-fondé de leur allégation unique selon laquelle les subventions des États-Unis en cause causaient des effets défavorables sur les trois marchés de LCA en cause (les LCA de 200 à 300 sièges, les LCA monocouloir et les LCA de 300 à 400 sièges). L'allégation des Communautés européennes se rapporte aux effets défavorables actuels, que le Groupe spécial doit évaluer, et la période de référence la plus pertinente sur les plans juridique et factuel est la période de quatre ans allant de 2004 à 2007. Même si le Groupe spécial devait choisir une période de référence plus longue, les éléments de preuve que les Communautés européennes ont présentés démontrent que les subventions des États-Unis causent un préjudice grave du fait des effets sur les prix et des effets sur la technologie (ou les produits).[484]

4.299 Les Communautés européennes font en outre valoir que l'allégation des États-Unis selon laquelle il n'y a pas de coïncidence temporelle entre l'importance des subventions et les facteurs de préjudice grave n'est pas étayée par les données.[485]

d) Arguments relatifs aux effets des subventions des États-Unis

4.300 Les Communautés européennes estiment que les subventions des États-Unis permettent à Boeing de pratiquer des prix plus bas pour ses LCA et d'investir dans des activités additionnelles de R&D aéronautique en vue de lancements ultérieurs de LCA.

i) Type de subventions et déterminants des effets des subventions des États-Unis

4.301 Les Communautés européennes analysent les effets des subventions sur le marché au moyen du développement des produits, de la production et de la fixation des prix en évaluant trois aspects: i) la nature de la subvention (sa structure, sa conception et son fonctionnement); ii) l'importance de la subvention; et iii) le contexte, en particulier la situation financière du bénéficiaire et les conditions de concurrence sur le marché en cause. Il n'est toutefois pas possible d'évaluer ces trois aspects en les isolant cliniquement; ils sont interdépendants.[486] Les Communautés européennes soulignent que les États-Unis ont abandonné leur argument antérieur – avancé dans leur première communication écrite – selon lequel une évaluation des effets d'une subvention doit reposer sur le type de contribution financière en jeu (par exemple un don, un prêt, une réduction d'impôt, etc.) et souscrivent maintenant au cadre utilisé par les Communautés européennes pour analyser les effets des subventions des États-Unis.[487]

4.302 Les Communautés européennes affirment également que les deux consultants des États-Unis, Greenwald et Stiglitz, souscrivent à leur qualification des déterminants des effets.[488] Tentant de catégoriser les différents "types" de subventions afin d'en évaluer les effets, ces consultants font

[483] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 15.
[484] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 22.
[485] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 24.
[486] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 391, paragraphe 329; réponse des Communautés européennes à la question n° 379, paragraphe 425.
[487] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 371, paragraphes 282 et 283.
[488] Réponse des Communautés européennes à la question n° 379, paragraphe 421.

reposer leur rapport sur les trois mêmes aspects mentionnés au paragraphe précédent. Toutefois, selon les Communautés européennes, leur rapport manque de rigueur analytique, de profondeur et de précision. La classification des subventions établie par Greenwald et Stiglitz est imprécise, tautologique, avec des catégories se recouvrant partiellement, et, partant, redondante, en plus de présenter différents niveaux d'abstraction.[489] Fait important, leur rapport n'analyse pas l'importance de la subvention ni d'autres conditions de concurrence sur les marchés des LCA, et fait entièrement abstraction des faits de la cause en l'espèce.[490] En revanche, le cadre analytique présenté régulièrement par les Communautés européennes depuis leur première communication écrite établit avec exactitude un lien entre le contexte, la nature et l'importance des subventions, d'une part, et leurs effets sur le développement des produits, la production et la fixation des prix sur les marchés en cause, d'autre part. Les Communautés européennes soulignent qu'elles jugent appropriée leur propre approche de l'examen des effets des subventions des États-Unis, et estiment que le Groupe spécial devrait l'adopter pour procéder à sa propre évaluation.[491]

ii) Nature des subventions des États-Unis

4.303 Les Communautés européennes font valoir que les subventions pour la R&D ont aidé Boeing à développer et commercialiser de manière anticipée certains produits novateurs, y compris le 787. De plus, toutes les subventions des États-Unis apportant des avantages à Boeing influent sur les prix de ses LCA en agissant de l'une ou l'autre d'au moins deux manières principales. Les Communautés européennes estiment que les subventions soit i) fournissent des liquidités hors exploitation supplémentaires que Boeing peut investir dans des prix plus bas de même que dans des activités additionnelles de R&D de manière à réduire ses coûts liés à la recherche, au développement, à la production et à la vente des LCA des familles 787, 737 et 777; soit ii) réduisent directement les coûts marginaux unitaires de Boeing liés à la production et à la vente des LCA des familles 787, 737 et 777. Elles font observer que pendant la période de référence 2004-2006, Boeing a reçu 4,9 milliards de dollars d'avantages résultant des subventions des États-Unis qui ont accru ses liquidités hors exploitation, et 259 millions de dollars d'avantages résultant des subventions des États-Unis qui ont directement réduit ses coûts marginaux unitaires.[492]

4.304 Les Communautés européennes font en outre valoir que les subventions pour la R&D de la NASA et du DOD, y compris sous la forme d'un soutien apporté par des employés de la NASA et du DOD, ont fourni à Boeing les connaissances, l'expérience et la confiance voulues pour lancer le 787 en 2004. Le lancement anticipé de ce LCA a permis à Boeing de ravir une part de marché et des ventes aux produits concurrents que sont l'A330, l'A350 original et le nouveau A350XWB d'Airbus. En ce qui concerne les subventions pour la R&D de la NASA, c'est ce que M. Willshire, Directeur adjoint de la Direction de la recherche aéronautique au Centre de recherche Langley de la NASA, a confirmé en expliquant que "{s}i la NASA n'avait pas financé la recherche qui est mise en cause, les résultats obtenus et les percées réalisées n'existeraient probablement pas aujourd'hui …". Les Communautés européennes font observer qu'elles n'auraient pas pu dire mieux elles-mêmes. Aucun 787 de Boeing sous sa forme actuelle ne sortirait de la chaîne d'assemblage du site de Boeing en 2008

[489] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 391, paragraphe 328; observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 389, paragraphe 387; réponse des Communautés européennes à la question n° 379, paragraphes 423 à 426.

[490] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 370, paragraphe 341; observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 389, paragraphes 383 et 384; réponse des Communautés européennes à la question n° 379, paragraphe 426; réponse des Communautés européennes à la question n° 380, paragraphe 472.

[491] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 391, paragraphe 328; réponse des Communautés européennes à la question n° 380, paragraphe 454.

[492] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 17.

en l'absence des subventions de la NASA qui ont soutenu la recherche effectuée par Boeing concernant des technologies cruciales pour elle.[493]

4.305 Les Communautés européennes affirment que la structure, la conception et le fonctionnement des subventions des États-Unis, c'est-à-dire leur nature même, étayent les allégations des Communautés européennes relatives aux effets défavorables. Elles font observer qu'elles ont établi que toutes les subventions des États-Unis apportant des avantages à Boeing causaient des "effets sur les prix". Autrement dit, ces subventions amènent Boeing à pratiquer des prix plus bas que ceux qu'elle pratiquerait en l'absence des subventions. Les Communautés européennes font en outre valoir que les subventions pour la R&D des États-Unis causent des "effets sur la technologie" et des "effets sur les produits". Autrement dit, les subventions pour la R&D des États-Unis ont permis à Boeing de lancer des produits novateurs sur le plan technologique plus tôt, et de les vendre à un prix plus bas qu'elle n'aurait pu sinon le faire. Les Communautés européennes examinent plusieurs arguments avancés par les États-Unis en ce qui concerne la nature des subventions en cause dans leur deuxième communication écrite.[494]

4.306 D'emblée, les Communautés européennes réfutent les arguments des États-Unis concernant l'agrégation des subventions. Les États-Unis proposent une évaluation de la nature de leurs subventions fondée sur quatre groupes distincts, classés selon le type de contribution financière en cause. Selon les Communautés européennes, la catégorisation des États-Unis est déconnectée de la prescription de l'Accord SMC imposant au Groupe spécial d'évaluer les subventions des États-Unis en fonction de leur "lien avec … la variable relative aux effets particuliers" en cause, c'est-à-dire les prix de Boeing ou les offres de produits de Boeing. Par contre, les Communautés européennes estiment qu'elles ont démontré que i) toutes les subventions des États-Unis en cause avaient pour effet de dégager des liquidités que Boeing pouvait utiliser pour baisser les prix des aéronefs; et ii) les subventions pour la R&D des États-Unis avaient pour effet indépendant et supplémentaire d'accélérer le développement par Boeing d'une technologie novatrice destinée à être appliquée dans ses LCA.[495]

4.307 Les Communautés européennes concluent que les éléments de preuve présentés au Groupe spécial montrent que toutes les subventions des États-Unis ont un lien suffisant avec les effets sur les prix en cause. Elles concluent également que toutes les subventions pour la R&D des États-Unis ont un lien suffisant avec les effets sur la technologie et sur les prix en cause. Il est donc approprié d'agréger toutes ces subventions dans le but d'en évaluer les effets.[496]

iii) Importance des subventions des États-Unis

4.308 Les Communautés européennes affirment qu'entre 2004 et 2006 la division des LCA de Boeing a reçu en moyenne 1,7 milliard de dollars par année sous forme d'avantages résultant des subventions des États-Unis. Cela représente en moyenne 4,6 millions de dollars pour chaque 787 vendu, 2,4 millions de dollars pour chaque 737 vendu et 5,5 millions de dollars pour chaque 777 vendu. Les Communautés européennes estiment que ces montants sont notables, qu'ils soient

[493] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 23.
[494] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 52.
[495] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 53.
[496] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 54.

considérés sous l'angle de l'importance annuelle totale des subventions accordées à la division des LCA de Boeing ou en tant que taux de subventionnement correspondants par aéronef.[497]

4.309 Les Communautés européennes rejettent l'allégation des États-Unis selon laquelle leurs subventions en faveur de Boeing sont très faibles et n'ont pas eu d'effet sur la capacité de la société d'obtenir un avantage concurrentiel sur son seul concurrent – Airbus. Elles soutiennent que les États-Unis arrivent à cette conclusion en faisant simplement disparaître l'immense majorité des subventions des États-Unis, limitant leur calcul de l'importance des subventions au seul programme de subventions dont ils reconnaissent qu'il constitue une subvention – le programme FSC/ETI. Selon les Communautés européennes, c'est tout simplement invraisemblable. Les calculs des Communautés européennes montrent que la plupart des années, les subventions des États-Unis ont représenté bien plus de 50 pour cent du bénéfice net de Boeing, le dépassant même lors de nombreuses années.[498]

4.310 Les Communautés européennes soutiennent que leur démonstration des effets défavorables causés par les subventions des États-Unis apportant des avantages à Boeing découle de nombreux facteurs. Toutefois, une simple évaluation de l'importance des subventions des États-Unis est suffisante pour étayer une telle allégation.[499] Les Communautés européennes font valoir que la méthode d'imputation qu'elles proposent met en évidence des subventions très importantes et des taux de subventionnement *ad valorem* élevés qui étayent l'existence d'effets défavorables. Elles font observer, par exemple, qu'en 2006 les LCA de Boeing vendus lors de campagnes de vente concurrentielles contre Airbus ont tiré avantage, en moyenne, de 5,8 millions de dollars pour chaque 737, de 13,6 millions de dollars pour chaque 777 et de 11,1 millions de dollars pour chaque 787. Cela représente des taux de subventionnement *ad valorem* qui vont de 11,07 pour cent à 15,99 pour cent. Les Communautés européennes estiment qu'il n'y a aucun fondement rationnel permettant de conclure que des subventions d'une telle importance accordées à un concurrent dans une situation de duopole n'ont pas une incidence notable sur les prix, les ventes et les parts de marché d'Airbus. Sans les subventions des États-Unis et une modification de son comportement commercial, la branche des LCA de Boeing n'aurait pas été une entité économiquement viable. Les Communautés européennes démontrent que, de 1989 à 2006, la branche des LCA de Boeing aurait produit un rendement moyen des capitaux investis sensiblement inférieur à son coût du capital. Un tel rendement aurait été insuffisant pour justifier qu'elle continue d'investir dans les LCA. Les professeurs Whitelaw et Zarowin de l'Université de New York, en corrigeant les erreurs commises dans les analyses effectuées par trois consultants des États-Unis – à savoir i) le fait que ces consultants n'ont pas ajusté le bénéfice d'exploitation et le coût moyen pondéré du capital d'une manière compatible avec leur élimination des liquidités résultant des capitaux investis; et ii) les erreurs commises dans le traitement des bénéfices et pertes au titre des pensions, des avoirs et engagements –, démontrent que BCA ne demeurerait pas économiquement viable en l'absence des subventions des États-Unis et d'un changement dans ses politiques de développement des produits et de fixation des prix.[500] Par conséquent, les éléments de preuve disponibles confirment que les subventions des États-Unis ont modifié le comportement commercial de BCA.[501] Les subventions des États-Unis ont permis à BCA d'offrir ses LCA à des prix plus bas et d'accélérer le développement de ses produits au-delà de ce qui aurait sinon été économiquement viable. Des prix plus bas et un développement accéléré des produits ont à leur tour

[497] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 18.
[498] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 19.
[499] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 47.
[500] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 370, paragraphe 244.
[501] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 370, paragraphes 226 à 231; réponse des Communautés européennes à la question n° 378, paragraphes 350 à 353.

causé pour les LCA d'Airbus un empêchement notable de hausses de prix, des pertes de ventes notables ainsi qu'un détournement et une entrave.

4.311 Les Communautés européennes font valoir que si Boeing avait emprunté le montant total des subventions accordées par les États-Unis de 1989 à 2006 sur les marchés financiers pour financer les mêmes niveaux d'investissement, ce que, selon les États-Unis, elle aurait fait, la société aurait sombré sous le poids sans cesse croissant de sa dette. En fait, les calculs de l'ITR montrent que les marchés financiers n'auraient pas permis à Boeing de contracter une dette supplémentaire de cette importance, sauf du moins à des coûts prohibitifs. Une autre solution, mais tout aussi injustifiable sur le plan économique, aurait consisté pour Boeing à réduire considérablement la rémunération versée aux actionnaires, ce qui aurait fait de la société l'investissement non viable dont il vient d'être question. Toutefois, même si Boeing avait suspendu les dividendes versés aux actionnaires, de l'ordre de 16 milliards de dollars de rachats d'actions, le montant aurait été insuffisant pour remplacer les subventions d'environ 19 milliards de dollars versées par les États-Unis pendant la période de 1989 à 2006.[502] Les Communautés européennes estiment que ces éléments de preuve montrent pareillement que, contrairement à ce que les États-Unis affirment, Boeing aurait dû modifier son comportement commercial – c'est-à-dire pratiquer des prix plus élevés et développer les produits plus tard, ou avec des moyens technologiques moins importants – si elle n'avait pas reçu les subventions des États-Unis.[503]

4.312 Les Communautés européennes réfutent les reproches infondés formulés par les États-Unis au sujet de la méthode employée par l'ITR pour calculer l'importance des subventions des États-Unis. Cette importance repose sur la méthode de calcul des droits compensateurs des États-Unis et ne présente aucun des défauts allégués par les États-Unis.[504]

4.313 Dans leur réfutation, les Communautés européennes mettent en évidence plusieurs de ce qu'elles considèrent comme les représentations les plus manifestement erronées faites par les États-Unis au sujet de l'argument et des éléments de preuve qu'elles ont présentés concernant les effets défavorables. Tout d'abord, elles contestent l'affirmation des États-Unis relative à leur allégation selon laquelle "l'importance des subventions alléguées est, en elle-même et à elle seule, suffisante pour prouver l'existence d'un lien de causalité entre les subventions et les prix de Boeing …". En fait, comme elles l'ont fait observer dans leur déclaration orale et dans leur réponse à la question n° 84, les Communautés européennes estiment que l'importance de la subvention – compte tenu de la situation financière de Boeing et des attentes concernant le comportement d'une entité commerciale rationnelle – étaye l'inférence selon laquelle Boeing utilise la subvention pour baisser les prix et/ou investir dans le développement de produits, causant ainsi un tort sur le plan de la concurrence à Airbus.[505] Cela dit, les Communautés européennes expliquent que l'importance des subventions n'est qu'un de leurs éléments de preuve relatifs au lien de causalité – qui s'ajoute à leur démonstration du fait que la nature et l'importance des subventions des États-Unis confèrent à Boeing la capacité de causer des effets défavorables; du fait que la position duopolistique de Boeing sur des marchés de LCA très sensibles aux prix a fortement incité Boeing à utiliser les subventions pour baisser les prix de ses produits; du fait que les campagnes de vente concurrentielles donnent à Boeing la possibilité d'utiliser les subventions pour causer des effets défavorables; et du fait que les éléments de preuve concernant l'utilisation par Boeing d'autres économies de coûts pour baisser les prix et obtenir une part de marché, de même que les éléments de preuve de ce comportement de Boeing sur les marchés

[502] Réponse des Communautés européennes à la question n° 292, paragraphe 694.
[503] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 50.
[504] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 51.
[505] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 20.

des LCA, étayent la solide inférence selon laquelle Boeing utilise les subventions des États-Unis pour baisser notablement ses prix. Par conséquent, la tentative des États-Unis visant à présenter erronément tous ces éléments de preuve comme se rapportant simplement à l'importance est vouée à l'échec.[506]

iv) Effets sur les prix des subventions des États-Unis

4.314 Les Communautés européennes réaffirment que, par le biais du mécanisme des effets sur les prix, les subventions des États-Unis causent, ou menacent de causer, un empêchement notable de hausses de prix, des pertes de ventes notables et un détournement ou une entrave sur les trois marchés de LCA en cause. Premièrement, la nature et l'importance des subventions des États-Unis confèrent à Boeing la capacité de causer des effets défavorables. Deuxièmement, les conditions de concurrence incitent fortement Boeing à utiliser les subventions pour baisser les prix de ses produits. Troisièmement, les campagnes de vente concurrentielles donnent à Boeing la possibilité d'utiliser les subventions pour causer des effets défavorables. Enfin, quatrièmement, Boeing utilise effectivement ses subventions pour baisser les prix de ses LCA.[507] En ce qui concerne l'utilisation effective des subventions par Boeing, les Communautés européennes expliquent qu'en l'absence des subventions des États-Unis et compte tenu de sa situation financière, aucun acteur commercial sensé, y compris Boeing Commercial Airplanes, ne prendrait les mêmes décisions en matière de fixation des prix et de développement des produits, même s'il disposait des ressources financières nécessaires. De plus, les Communautés européennes font valoir que cela montre qu'en tout état de cause Boeing ne disposait pas des ressources financières nécessaires pour prendre les mêmes décisions en matière de fixation des prix et de développement des produits. Enfin, les Communautés européennes soutiennent que cela montre également que Boeing utilise régulièrement des économies de coûts semblables à celles que génèrent les subventions des États-Unis pour fixer des prix plus bas et obtenir des parts de marché. Collectivement, ces éléments de preuve étayent la solide inférence selon laquelle Boeing utilise les subventions des États-Unis pour baisser notablement ses prix, ce qui cause des effets défavorables pour les intérêts des Communautés européennes concernant les LCA.[508]

4.315 Les Communautés européennes estiment que puisque les subventions des États-Unis sont d'une importance suffisante pour causer les effets défavorables allégués, il n'est pas nécessaire d'examiner le montant précis des effets sur les prix dans le présent différend. Néanmoins, elles présentent des éléments de preuve additionnels concernant les effets sur les prix des subventions des États-Unis.[509]

4.316 En ce qui concerne les effets sur les prix des subventions des États-Unis, les Communautés européennes expliquent qu'elles ont présenté au Groupe spécial deux options pour les évaluer. Premièrement, elles ont identifié l'importance par aéronef des subventions des États-Unis, en utilisant une méthode d'imputation fondée sur des concepts relatifs aux droits compensateurs. Ces valeurs représentent l'importance des subventions par aéronef ayant permis à Boeing de donner suite aux incitations et possibilités de baisser ses prix lorsqu'elle était en concurrence avec Airbus. D'autres éléments de preuve montrent que Boeing a donné suite à cette incitation. Deuxièmement, les Communautés européennes ont présenté des éléments de preuve concernant un effet sur les prix de un pour un des subventions qui réduisent les coûts marginaux unitaires (ou augmentent ses recettes

[506] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 21.

[507] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 25.

[508] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 26.

[509] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 20.

marginales unitaires), et ont en outre présenté une quantification des effets sur les prix des subventions qui augmentent les liquidités hors exploitation de Boeing sur la base d'un modèle économique élaboré par Luís Cabral, professeur d'économie à la Stern School of Business de l'Université de New York.[510] Les Communautés européennes font également valoir que les subventions des États-Unis permettent à Boeing de fixer de manière stratégique les prix et les volumes des ventes sur les marchés mondiaux en fonction de ses besoins commerciaux. Qui plus est, les subventions amènent Boeing à réduire ses prix d'un montant qui est à peu près semblable au montant des subventions. Elles soutiennent que les arguments des États-Unis concernant l'accès sans contrainte de Boeing à un financement ne réfutent pas ces conclusions fondées sur le modèle du professeur Cabral.[511]

4.317 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes rappellent qu'elles ont classé les subventions des États-Unis causant des effets sur les prix en deux sous-groupes: i) les subventions qui réduisent les coûts marginaux unitaires de Boeing et ii) les subventions qui augmentent les liquidités hors exploitation de Boeing en fournissant des ressources supplémentaires. Dans le cas de toutes ces subventions, les dirigeants de Boeing reconnaissent que Boeing transmet des économies de coûts à ses clients.[512]

4.318 Les Communautés européennes affirment que le premier groupe de subventions amène Boeing à réduire ses prix de la totalité de l'importance de la subvention parce qu'elle connaît précisément le montant de la subvention disponible au moment de la livraison de l'aéronef, et qu'il n'y a aucune incertitude en ce qui concerne le maintien en existence de cette subvention. En d'autres termes, Boeing a été en mesure de réduire ses prix de la totalité de l'importance des subventions.[513]

4.319 Les Communautés européennes soutiennent également que les États-Unis font valoir à tort que le retrait de l'impôt FSC/ETI est un élément de preuve de l'"incertitude" de Boeing quant à la disponibilité de cette subvention, qui, partant, ne pouvait pas être prise en compte dans les prix de Boeing. Les éléments de preuve et arguments présentés par les États-Unis dans l'affaire *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)* montrent toutefois que Boeing tenait compte des subventions FSC/ETI lorsqu'elle fixait le prix de ses aéronefs. Lorsqu'il a abrogé les mesures FSC/ETI, le Congrès des États-Unis s'est senti obligé de spécifiquement exempter pour antériorité les contrats de vente existants, et même des options pour des commandes additionnelles de LCA qui seraient exercées en vertu de ces contrats existants. Comme les États-Unis l'ont confirmé dans l'affaire *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, l'exemption pour antériorité donne aux entreprises étrangères et nationales la possibilité de s'adapter et de protéger les entités qui auraient pu modifier leur façon d'agir en fonction du traitement fiscal de longue date prévu par la législation antérieure. Par conséquent, les États-Unis reconnaissent que les contribuables en sont venus à s'appuyer sur les dispositions FSC/ETI pour structurer leurs transactions étrangères. Les mesures prises par le Congrès et l'IRS des États-Unis pour protéger les attentes légitimes de sociétés comme Boeing démontrent, de l'avis des Communautés européennes, que Boeing n'était pas dans l'incertitude concernant la disponibilité des subventions FSC/ETI pour les ventes effectuées avant l'abrogation de la mesure. De même, en ce qui concerne les réductions du taux d'impôt B&O de l'État de Washington et de la ville d'Everett, il n'y a

[510] Réponse des Communautés européennes à la question n° 378, paragraphe 278.
[511] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 21.
[512] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 55.
[513] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 56.

pas d'incertitude parce que l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus garantit la valeur économique de ces subventions.[514]

4.320 En ce qui concerne le deuxième groupe de subventions, les Communautés européennes affirment également qu'elles démontrent que de telles subventions complètent les ressources dont dispose Boeing pour la recherche, le développement, la production et la vente de toute la gamme des produits LCA, ce qui lui permet de faire des économies de coûts qui sont transmises aux clients sous forme de prix plus bas. Plus précisément, les Communautés européennes démontrent que, contrairement à ce que les États-Unis allèguent, chacune des subventions des États-Unis produit les effets sur les prix et sur la technologie mentionnés par les Communautés européennes parce que les subventions des États-Unis i) réduisent les impôts, ii) augmentent les moyens et connaissances technologiques de Boeing sans aucun coût, iii) réduisent les coûts et améliorent la compétitivité vis-à-vis d'Airbus grâce à la fourniture par la NASA et le DOD de services de R&D, d'équipements, d'installations et d'employés, iv) diminuent les dépenses de R&D en raison du non-remboursement de la R&D de BCA. De plus, les obligations émises par KDFA ont permis à Boeing de recevoir une contrepartie plus importante de la part de Spirit pour son site de Wichita, tandis que le don accordé par le Département du travail à l'Edmonds Community College a réduit les coûts de formation des travailleurs construisant le 787 de Boeing.[515]

4.321 Les Communautés européennes font ensuite valoir qu'elles ont démontré que le modèle du professeur Cabral étayait les allégations des Communautés européennes relatives aux effets défavorables. Dans un modèle dynamique de concurrence duopolistique, le professeur Cabral quantifie les effets sur les prix – mais non les effets sur la technologie – des subventions des États-Unis qui ont fourni à Boeing des liquidités hors exploitation pendant la période comprise entre 1989 et 2006. Le professeur Cabral estime que l'incidence totale de chaque dollar de subvention est de 87,8 cents à titre de remise de prix, dont 59,0 cents résultent d'une fixation agressive des prix visant à progresser vers le bas de la courbe d'apprentissage et à rendre captifs des clients réguliers potentiels et dont 28,8 cents proviennent d'investissements dans la R&D qui permettent d'obtenir de meilleurs aéronefs et des prix plus bas sur la base du rapport prix/qualité. Le professeur Cabral estime que des réductions de prix d'un montant de 16,8 milliards de dollars sur la période de 1989 à 2022 résulteront des 16,9 milliards de dollars de subventions accordées par les États-Unis pendant la période de 1989 à 2006 – c'est-à-dire des effets sur les prix dont l'importance est à peu près égale au montant des subventions.[516]

4.322 Les Communautés européennes expliquent que le modèle du professeur Cabral adopte une approche type de la modélisation du comportement économique et tient compte des dernières recherches économiques. Son approche établit un équilibre approprié entre le besoin de simplicité du modèle et la nécessité d'inclure et de prendre en considération toutes les caractéristiques pertinentes qui sont essentielles pour déterminer comment Boeing utilise les subventions des États-Unis. Fait important, le modèle se fonde sur les principaux facteurs qui caractérisent les marchés des LCA, y compris le fait que les campagnes de vente sont, par nature, sensibles aux prix; les courbes d'apprentissage à forte pente applicables à la production des LCA, qui récompensent l'augmentation des niveaux des ventes et de la part de marché de Boeing par la diminution des coûts de production; l'existence de frais de changement de fournisseur non négligeables, qui incitent Boeing à réduire les prix de ses aéronefs aujourd'hui de manière à pouvoir pratiquer des prix plus élevés dans le futur; et la capacité des acheteurs de LCA de quantifier bon nombre des différences qualitatives dans les caractéristiques des LCA au moyen d'une analyse de la valeur actuelle nette. De plus, les variables

[514] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 57.
[515] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 58.
[516] Réponse des Communautés européennes à la question n° 379, note de bas de page 561.

d'entrée du modèle du professeur Cabral sont basées sur des données disponibles de Boeing ou sur des estimations raisonnables. Une analyse de sensibilité approfondie, dans laquelle tous les paramètres du modèle sont modifiés simultanément, donne des résultats stables, ce qui confirme la solidité du modèle Cabral face aux variations des paramètres fondamentaux et renforce les allégations des Communautés européennes.[517]

4.323 Les Communautés européennes estiment que le reproche formulé par les États-Unis à l'encontre de ce modèle repose dans une large mesure sur des interprétations erronées et des déformations de l'analyse du professeur Cabral. En particulier, les États-Unis adoptent un point de vue trop simpliste de l'incidence des marchés financiers imparfaits, des contraintes financières et des liquidités sous forme de subventions sur ce comportement en matière d'investissement.[518] Les allégations des États-Unis sont en outre réfutées par des éléments de preuve empiriques qui étayent solidement le modèle du professeur Cabral. De plus, certains reproches formulés par les États-Unis sont contredits par leurs propres consultants. Selon les Communautés européennes, aucun des arguments des États-Unis n'invalide les constatations du professeur Cabral, ou la valeur probante de ces constatations pour ce qui est d'établir un lien de causalité entre les subventions des États-Unis et les effets défavorables. Les effets sur les prix déterminés par le professeur Cabral sont donc valables et étayent les arguments des Communautés européennes et d'autres éléments de preuve démontrant l'existence des effets défavorables causés par les subventions des États-Unis.[519]

4.324 En outre, les Communautés européennes font valoir que dans un examen des effets défavorables actuels, la distribution d'une subvention dans le temps est un facteur important à prendre en considération pour évaluer les effets de cette subvention. Spécifiquement, les Communautés européennes postulent qu'un acteur économique rationnel tiendrait compte, au moment de la commande, de tout ce qui aurait une incidence sur les recettes et la rentabilité globales de cette commande à la livraison – quand bien même le prix de vente, et du reste toutes autres recettes comme les recettes provenant des subventions, ne serait perçu que plusieurs années plus tard. À titre d'exemple, compte tenu des conditions de concurrence particulières sur le marché du produit en cause, Boeing sait qu'une partie des impôts dus en 2010 sur les recettes à déclarer en 2010 sera abandonnée et elle peut tenir compte de cette réduction au moment de négocier la vente d'un aéronef. Par conséquent, les Communautés européennes estiment que la structure des transactions et le moment où elles sont effectuées sur ce marché particulier font que des effets défavorables actuels peuvent résulter de subventions futures engagées, y compris celles qui découlent d'allégements fiscaux futurs ayant fait l'objet d'un engagement.[520]

4.325 En ce qui concerne le 787, les Communautés européennes identifient certaines subventions uniquement liées à cet aéronef. Selon elles, les éléments de preuve établissent que certaines exonérations fiscales accordées par l'État de Washington, la plupart des subventions pour les infrastructures, la formation et autres accordées par l'État de Washington et les municipalités s'y trouvant, les obligations émises par la Kansas Development Finance Authority, le soutien à la R&D accordé par la NASA par le biais de son programme ACT, et le don pour la formation des travailleurs versé par le Département du travail des États-Unis sont liés au 787.[521]

---

[517] Réponse des Communautés européennes à la question n° 376, paragraphe 337; réponse des Communautés européennes à la question n° 383, paragraphe 542.

[518] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 59.

[519] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 754 à 756 et 785.

[520] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 60.

[521] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 61.

4.326 Les Communautés européennes estiment que dans de nombreuses campagnes de vente perdues par Airbus, la différence entre l'offre d'Airbus et celle de Boeing était très inférieure à l'importance des subventions des États-Unis ou aux effets sur les prix de ces subventions. Et en l'absence de ces milliards de dollars de subventions des États-Unis, Boeing aurait été contrainte de pratiquer des prix plus élevés et, par voie de conséquence, Airbus aurait remporté des ventes additionnelles et les prix des LCA fixés pour l'ensemble des commandes qu'elle a enregistrées pendant la période de référence auraient globalement été plus élevées. Les Communautés européennes concluent que vu que de nombreuses campagnes de vente sont, par nature, sensibles au prix et au rapport coût-performance, et compte tenu des économies d'échelle importantes dont tire avantage la production des LCA, Boeing est fortement incitée à utiliser les avantages que lui confèrent les subventions des États-Unis dans les campagnes de vente concurrentielles aux dépens de son unique concurrent – Airbus.[522]

4.327 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de ne pas tenir compte des arguments des États-Unis selon lesquels des facteurs autres que les subventions sont responsables de certains torts subis par Airbus qui ont été identifiés par les États-Unis au motif qu'ils sont dénués de pertinence. Selon les Communautés européennes, il serait certainement pertinent qu'un groupe spécial évalue ces facteurs financiers négatifs en tant que facteurs de non-imputation s'il examinait une allégation de dommage important au titre de l'article 5 a) de l'Accord SMC. Cependant, le présent Groupe spécial n'est saisi d'aucune allégation de ce type.[523]

4.328 Les Communautés européennes estiment avoir réfuté pendant la séance confidentielle de la deuxième réunion avec le Groupe spécial des arguments infondés des États-Unis concernant les éléments de preuve se rapportant à des campagnes de vente spécifiques, et avoir montré comment les subventions des États-Unis ont causé des effets défavorables dans des campagnes de vente particulières en causant un empêchement de hausses de prix, des pertes de ventes ainsi qu'un détournement et une entrave en ce qui concerne les parts de marché.[524]

v) Effets sur la technologie des subventions des États-Unis

4.329 Les Communautés européennes font valoir que les subventions des États-Unis causent des effets défavorables non seulement au moyen d'effets sur les prix, mais aussi au moyen d'effets sur la technologie. Autrement dit, en l'absence des subventions pour la R&D des États-Unis, il aurait fallu à Boeing beaucoup plus de temps, moyennant des risques et des coûts nettement plus importants, pour lancer et livrer le LCA 787 technologiquement novateur. Les caractéristiques du 787 dont l'existence a été permise par les subventions – technologies novatrices, disponibilité anticipée et prix bas – entraînent un empêchement de hausses de prix et des pertes de ventes et d'une part de marché, ainsi qu'une menace d'empêchement et de pertes, pour les LCA concurrents d'Airbus.[525]

4.330 Les Communautés européennes affirment que les nombreux éléments de preuve qu'elles ont présentés démontrent que les subventions pour la R&D accordées par les États-Unis pendant des décennies ont permis et continuent de permettre à Boeing de mener des activités de recherche et de concevoir, développer, produire et vendre un LCA 787 technologiquement novateur, utilisant, par exemple, des matériaux composites dans une proportion de 50 pour cent, des années plus tôt qu'elle n'aurait pu faire toute seule. Spécifiquement, les connaissances, l'expérience et la confiance acquises

[522] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 22.

[523] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 23.

[524] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 31.

[525] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 27.

par les ingénieurs de Boeing grâce à leur participation pendant des décennies à des programmes de R&D soutenus par la NASA et le DOD ont donné à Boeing la capacité d'identifier la solution optimisée pour la conception du 787, au moment optimal.[526]

4.331 Les Communautés européennes rejettent l'argument des États-Unis selon lequel la valeur précise en dollars des subventions pour la R&D des États-Unis est équivalente aux avantages technologiques que Boeing a tirés de sa participation aux programmes de R&D financés par les pouvoirs publics des États-Unis. Elles démontrent que les connaissances, l'expérience et la confiance acquises par les ingénieurs de Boeing du fait de leur participation à ces programmes dépassent de loin la simple valeur en dollars de ces contrats de R&D.[527] Elles font valoir qu'en plus de certaines subventions pour la R&D conférant un avantage financier à Boeing, il y a un avantage technologique "multiplicateur" connexe, et de fait additionnel, qui est constitué des connaissances, de l'expérience et de la confiance liées à la R&D relative aux LCA. Cet avantage technologique "multiplicateur" découle de la collaboration permise par les subventions entre les ingénieurs de Boeing et ceux de la NASA et du DOD, qui apporte des avantages à Boeing parce qu'elle améliore, grâce au transfert de connaissances et de technologies, la qualité de la recherche effectuée par Boeing dans le cadre des programmes de R&D soutenus par les pouvoirs publics des États-Unis. Cette recherche menée en collaboration donne en général de meilleurs résultats plus rapidement. Les connaissances et l'expérience pratique accumulées par les ingénieurs de Boeing du fait de leur collaboration à la R&D avec des ingénieurs de la NASA et du DOD sont essentielles pour développer des LCA. De plus, les ingénieurs de Boeing ont accès aux installations de recherche et d'essai de la NASA, ainsi qu'aux rapports et bases de données contenant les résultats de recherches portant sur divers secteurs technologiques qui ne sont pas commercialement disponibles. Cet accès améliore encore la qualité de la recherche effectuée.[528]

4.332 Les Communautés européennes font observer qu'à la différence de Boeing, Airbus n'avait pas accès aux résultats essentiels de la R&D soutenue par les pouvoirs publics des États-Unis, y compris les connaissances, l'expérience et la confiance. Bien que certains résultats de recherche de la NASA puissent être accessibles au public, ils sont souvent publiés tardivement (en raison des droits d'accès limités et exclusifs accordés à Boeing); Boeing est en règle générale titulaire des brevets relatifs à toute technologie utile et, en tout état de cause, les publications de la NASA ne contiennent pas de résultats essentiels que les ingénieurs d'Airbus pourraient utiliser pour la conception proprement dite de leurs LCA. Il s'ensuit qu'Airbus aura besoin pour développer et livrer l'A350XWB de trois années de plus qu'il n'en a fallu à Boeing pour développer et livrer le 787.[529]

4.333 Les Communautés européennes font observer que les États-Unis et Boeing admettent que Boeing a appliqué pour le 787 des technologies obtenues avec le soutien des pouvoirs publics des États-Unis. Ces admissions sont entre autres les suivantes: i) dans une présentation, Boeing admet qu'elle a appliqué, pour le 787, des technologies développées grâce à la R&D financée par la NASA; ii) les États-Unis admettent que le 787 de Boeing n'existerait pas sous sa forme actuelle sans les subventions de la NASA qui ont soutenu les travaux de recherche de Boeing sur des technologies cruciales; iii) l'évaluation des Communautés européennes selon laquelle les résultats des subventions pour la R&D de la NASA ont un "effet multiplicateur" (*voir* l'analyse *supra*) est acceptée; iv) il est admis que Boeing a fait fond sur les connaissances, l'expérience et la confiance acquises par ses ingénieurs grâce à leur participation au programme Advanced Composite Technology Fuselage Program (technologie des composites à haute performance pour le fuselage) ("ATCAS") pour

[526] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 28.

[527] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 838 et 839.

[528] Réponse des Communautés européennes à la question n° 373 b), paragraphes 286 et 287.

[529] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 29.

concevoir et développer le fuselage en composite du 787; et v) il est admis que les travaux effectués par Boeing dans le cadre de l'ATCAS ont fourni à la société une feuille de route pour la suite des travaux de recherche.[530]

4.334 Enfin, les Communautés européennes rejettent l'argument des États-Unis selon lequel c'est le lancement par Airbus de l'A380 en 2000, et non les effets sur la technologie des subventions des États-Unis qui ont causé les effets défavorables, au motif qu'il est erroné. Elles estiment que la décision d'Airbus de se concentrer sur l'A380 en 2000 se justifiait sur le plan commercial, et que ce n'est qu'en 2004, lorsque Boeing a lancé le 787 avec le soutien de la NASA et du DOD, qu'Airbus a dû réagir sur le marché des LCA de 200 à 300 sièges.[531]

vi) Relation entre les effets sur les prix et les effets sur la technologie des subventions des États-Unis

4.335 Les Communautés européennes expliquent que chaque dollar de subvention pour la R&D des États-Unis peut conférer à Boeing l'une ou l'autre de deux séries d'avantages.[532] D'une part, un montant donné de subvention pour la R&D peut conférer à Boeing un avantage qui est directement financier par nature et est constitué par la valeur marchande de la R&D effectuée (moins les ressources financières que Boeing a affectées à la R&D). Autrement dit, il s'agit de la valeur de la R&D pour laquelle Boeing n'a pas eu à utiliser ses propres ressources financières. De plus, ce même montant de subvention pour la R&D confère un avantage qui est technologique par nature et constitué par les connaissances, l'expérience et la confiance additionnelles que les ingénieurs de Boeing ont acquises en effectuant cette R&D en collaboration avec les ingénieurs de la NASA et du DOD, plutôt que tout seuls – c'est-à-dire l'avantage technologique "multiplicateur".[533]

4.336 D'autre part, un montant donné de subvention pour la R&D peut conférer à Boeing des avantages strictement technologiques découlant de la R&D que Boeing n'aurait pas effectuée elle-même. Dans ce cas, l'intégralité des connaissances, de l'expérience et de la confiance acquises par les ingénieurs de Boeing constituerait l'avantage technologique.[534]

e) Arguments relatifs aux trois marchés de LCA

4.337 Les Communautés européennes rappellent que, selon les États-Unis, trois familles subventionnées de LCA de Boeing font directement concurrence à trois familles correspondantes de LCA "similaires" d'Airbus. Elles estiment donc qu'aux fins de l'évaluation des allégations de préjudice grave des Communautés européennes, les États-Unis reconnaissent que la concurrence entre Boeing et Airbus s'exerce sur trois des cinq marchés de produits LCA: la famille 737NG de Boeing fait concurrence à la famille A320 d'Airbus; la famille 787 de Boeing fait concurrence à la famille A330, à la famille A350 original et à l'A350XWB-800 d'Airbus; et la famille 777 de Boeing fait concurrence à la famille A340 et à l'A350XWB-900 et -1000 d'Airbus. Airbus et Boeing n'offrent pas de produits concurrents sur les deux autres marchés de produits LCA: la famille 747 de Boeing couvre le marché des LCA à fuselage large de 400 à 500 sièges et l'A380 couvre le marché des LCA à fuselage large de 500 sièges et plus.[535] Les Communautés européennes confirment qu'elles ne contestent aucun des effets actuels sur les prix causés par les subventions des États-Unis qui ont

[530] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 371, paragraphes 288 à 290.
[531] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 30.
[532] Réponse des Communautés européennes à la question n° 373 b), paragraphe 280.
[533] Réponse des Communautés européennes à la question n° 373 b), paragraphe 281.
[534] Réponse des Communautés européennes à la question n° 373 b), paragraphe 282.
[535] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1161.

apporté des avantages au 717, au 757 et au 767 dans le passé, parce que ces LCA ne sont pas produits ou ne sont plus commercialisés activement par Boeing.[536]

4.338 S'agissant des arguments et éléments de preuve qu'elles présentent sur les effets défavorables sur les trois marchés de LCA concurrentiels, les Communautés européennes allèguent que les subventions des États-Unis visant le 787 causent des pertes de ventes notables et un empêchement notable de hausses de prix sur le marché mondial, ainsi qu'un détournement et une entrave sur le marché des États-Unis et des marchés de pays tiers. Elles allèguent que les subventions des États-Unis visant le 737 causent également des pertes de ventes notables et un empêchement notable de hausses de prix sur le marché mondial, ainsi qu'un détournement et une entrave sur des marchés de pays tiers. De plus, elles allèguent que les subventions des États-Unis visant le 777 causent des pertes de ventes notables et un empêchement notable de hausses de prix sur le marché mondial, ainsi qu'un détournement et une entrave sur des marchés de pays tiers.

4.339 Les Communautés européennes allèguent ensuite qu'elles réfutent les arguments avancés par les États-Unis concernant le 787. Elles font valoir que les éléments de preuve montrent qu'Airbus a pâti du lancement permis par les subventions de produits technologiquement novateurs. Spécifiquement, elles estiment que les subventions des États-Unis ont permis à Boeing de lancer le 787 i) au moment où elle l'a fait, ii) avec les moyens technologiques dont elle disposait et iii) au prix où elle l'a fait. De fait, contrairement à ce que les États-Unis affirment, le 787 Dreamliner de Boeing est le fruit de la participation de Boeing, pendant de nombreuses années, à des programmes de R&D soutenus par les pouvoirs publics des États-Unis qui ont procuré aux ingénieurs de Boeing les connaissances, l'expérience et la confiance nécessaires en matière de technologies novatrices pour lancer le 787 au moment où elle l'a fait et avec un niveau de risque acceptable.[537]

4.340 Les Communautés européennes estiment en outre qu'en l'absence d'accès aux résultats de ces mêmes travaux de recherche soutenus par la NASA et le DOD, l'A350 original d'Airbus n'a pas pu s'aligner sur les avancées technologiques favorisées par les subventions dont le 787 a bénéficié. Airbus a donc subi des pertes de ventes en raison du lancement anticipé de cet aéronef, perçu par le marché comme "révolutionnaire". En l'absence d'accès à des résultats semblables à ceux de la recherche soutenue par la NASA et le DOD, il faudra à Airbus cinq années supplémentaires pour mettre sur le marché un produit véritablement concurrentiel, l'A350XWB, et cela impliquera des coûts beaucoup plus importants. Les Communautés européennes font valoir que les effets négatifs du lancement du 787 sur la part de marché et les prix d'Airbus se feront sentir pendant longtemps.[538]

4.341 Notant que les États-Unis avancent un certain nombre d'autres arguments, les Communautés européennes font observer qu'elles les réfutent tous. Premièrement, elles expliquent en quoi les États-Unis font erreur en affirmant que les fonds internes de Boeing et son accès aux marchés financiers étaient plus que suffisants pour développer les technologies novatrices de son 787. L'argument des États-Unis ne tient pas compte des avantages autres que liés aux liquidités que Boeing retire des programmes de R&D soutenus par les pouvoirs publics des États-Unis, comme le financement sans risque et sans frais, l'accès aux ingénieurs et aux installations de la NASA, ainsi que

[536] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 16.

[537] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 62; résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 24.

[538] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 63.

l'acquisition d'une vaste somme de connaissances, d'expérience et de confiance dans l'application de technologies novatrices.[539]

4.342 Par ailleurs, les Communautés européennes estiment que les effets sur les prix des subventions des États-Unis augmentent la capacité de Boeing de baisser ses prix pour le 787, ce qui accroît le tort sur le plan de la concurrence causé à Airbus. Enfin, elles estiment que si bon nombre des facteurs de non-imputation identifiés par les États-Unis sont pertinents comme contexte pour comprendre les conditions générales de concurrence en vigueur dans la branche de production de LCA, ces facteurs ne sapent pas la démonstration faite par les Communautés européennes de l'existence d'un lien de causalité entre les subventions des États-Unis et le préjudice grave. En particulier, les États-Unis font valoir qu'Airbus a été contrainte de lancer un "avion en papier", l'A350 original, pour concurrencer le 787, parce que ses ressources étaient consacrées pour l'essentiel à l'A380. Contrairement à ce qu'affirment les États-Unis, les Communautés européennes soutiennent que le lancement initial de l'A350 original – qui ne pouvait pas soutenir adéquatement la concurrence du 787 subventionné – et le lancement tardif (et l'entrée en service beaucoup plus tardive) de l'A350XWB en tant qu'aéronef véritablement concurrentiel étaient et sont le résultat en l'absence d'accès d'Airbus à des technologies fondamentales soutenues par les subventions des États-Unis. Ils n'étaient pas dus au fait qu'Airbus s'était concentrée sur le développement et la mise en service de l'A380.[540]

4.343 Les Communautés européennes estiment qu'elles réfutent également les arguments des États-Unis selon lesquels les éléments de preuve relatifs aux campagnes de vente qu'elles ont présentés n'étayent pas leur allégation d'effets défavorables. Les éléments de preuve présentés par les Communautés européennes concernant des campagnes de vente spécifiques montrent comment Boeing utilise ses subventions pour offrir des prix plus bas qui font qu'Airbus soit perd des ventes dans une mesure notable, soit doit accepter des prix notablement plus bas dans les cas où elle remporte la vente. En ce qui concerne les campagnes de vente ayant trait au 787, les Communautés européennes estiment que les éléments de preuve montrent également comment les technologies permises par les subventions ont donné à Boeing un avantage concurrentiel dans de nombreuses campagnes de vente, causant de la même façon des pertes de ventes notables et un empêchement notable de hausses de prix.[541]

4.344 Les Communautés européennes expliquent que, dans leurs communications, les États-Unis reconnaissent que les technologies du 787 ont permis à Boeing de remporter des campagnes de vente.[542] Elles font observer que les États-Unis reconnaissent même que dans au moins la moitié des campagnes de vente contestées, les caractéristiques du 787 dont l'existence a été permise par les subventions – lancement anticipé et technologie novatrice – ont joué un rôle décisif dans la décision du client d'acheter le 787 plutôt que le produit concurrent d'Airbus.[543] Comme les Communautés européennes estiment l'avoir démontré, l'existence de la technologie novatrice du 787 a été permise par les subventions des États-Unis. Sans ce soutien, il faudra à Airbus cinq années supplémentaires – jusqu'en 2013 – et des ressources beaucoup plus importantes pour commercialiser un produit véritablement capable de concurrencer le 787 – l'A350XWB-800. Et sans ce soutien, non seulement Airbus a perdu une part de marché à cause de la concurrence avec le 787 favorisé par des subventions,

[539] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 64.
[540] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 65.
[541] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 66.
[542] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 67.
[543] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 24.

mais elle a dû soutenir la concurrence face aux attentes de prix bas créées par Boeing sur le marché des LCA de 200 à 300 sièges.[544]

4.345 S'agissant du marché des LCA monocouloir de 100 à 200 sièges, les Communautés européennes font observer que les États-Unis sont incohérents dans leur argumentation. Alors qu'ils allèguent que toutes les attentes et demandes des acheteurs de LCA en matière de réduction des prix sont attribuables à la stratégie alléguée de sous-cotation systématique des prix d'Airbus, les États-Unis affirment qu'aucune des concessions de prix favorisées par les subventions accordées par Boeing entre 2004 et 2006 pour son 737NG n'a eu d'incidence sur l'une quelconque des campagnes de vente de la famille A320 en cause. Or, dans le même temps, les Communautés européennes signalent que les États-Unis reconnaissent que Boeing a fortement concurrencé l'A320 d'Airbus avec son 737NG dans chacune des campagnes de vente.[545] Elles font aussi observer que les États-Unis adoptent une approche trop simpliste et incorrecte du concept de "communité de la flotte", en affirmant que le seul moyen de convaincre une compagnie aérienne ayant déjà commandé des aéronefs Boeing de se tourner vers Airbus réside dans une sous-cotation des prix d'Airbus. Comme les Communautés européennes estiment l'avoir expliqué, Airbus n'a pas systématiquement sous-coté ses prix par rapport à ceux de Boeing pour obtenir des ventes additionnelles. Boeing a perdu une part de marché pour un certain nombre de raisons qui ne sont pas attribuables à une stratégie alléguée de sous-cotation des prix d'Airbus. Au contraire, c'est Airbus qui a souffert de la pression sur les prix exercée par Boeing, qui a été particulièrement forte après 2004.[546] En résumé, les Communautés européennes concluent que sur le marché des LCA monocouloir, l'octroi des subventions des États-Unis à Boeing cause des effets défavorables pour les intérêts liés aux LCA des Communautés européennes sous la forme d'un empêchement notable de hausses de prix, de pertes de ventes notables ainsi que d'un détournement et d'une entrave en ce qui concerne la part de marché.[547]

4.346 Les Communautés européennes estiment que la modification de la politique de fixation des prix de Boeing en 2004 s'est traduite par des prix beaucoup plus bas sur le marché des LCA monocouloir. Alors que la demande de LCA monocouloir atteignait un niveau sans précédent en 2004-2006, les 2,6 milliards de dollars de subventions des États-Unis dont le 737 a tiré avantage ont facilité la modification de la politique de fixation des prix de Boeing qui a permis d'enlever des ventes notables à la famille A320 d'Airbus. Les Communautés européennes avancent donc que le seul concurrent de Boeing, Airbus, n'avait pas d'autre choix que de faire de même et de baisser les prix de ses aéronefs monocouloir en conséquence. Elles font toutefois observer que bien qu'Airbus ait tenté d'être concurrentielle au niveau des prix, elle a quand même perdu un nombre notable de ventes ainsi qu'une part de marché. De plus, même lorsque Airbus a obtenu des ventes, les prix subventionnés fixés par Boeing ont empêché des hausses des prix des LCA A320 dans une mesure notable.[548]

4.347 En outre, les Communautés européennes allèguent que les subventions des États-Unis concernant le 777 causent des pertes de ventes notables et un empêchement notable de hausses de prix sur le marché mondial, ainsi qu'un détournement et une entrave sur des marchés de pays tiers. Elles font aussi valoir que, comme sur le marché des LCA monocouloir, Boeing a considérablement modifié sa politique de fixation des prix en 2004 en ce qui concerne les LCA de la famille 777. Le résultat a été spectaculaire. Un surcroît de liquidités subventionnées de 1,2 milliard de dollars pour le

[544] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 67.
[545] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 68.
[546] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 69.
[547] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 70.
[548] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 25.

777 mis à la disposition de Boeing pendant la période de 2004 à 2006 a fait perdre à Airbus un nombre notable de ventes d'A340. Et lorsque Airbus a été en mesure d'obtenir des commandes pour l'A340, elle n'a pu le faire qu'à des prix dont la hausse avait été empêchée dans une mesure notable. Malgré l'infériorité alléguée de l'A340 par rapport au 777, les Communautés européennes ont uniquement contesté les campagnes de vente dans lesquelles des clients envisageaient sérieusement l'achat de l'A340 et dans lesquelles le prix net final – et le prix final subventionné de Boeing – a joué un rôle déterminant dans la perte de la vente par Airbus.[549]

4.348 En ce qui concerne le marché des LCA de 300 à 400 sièges, les Communautés européennes disent que dans les campagnes de vente en cause, les compagnies aériennes ont jugé que le 777 et l'A340 étaient comparables. Elles font valoir que dans chacune des ventes perdues qui sont contestées, une remise finale permise par les subventions consentie par Boeing a joué un rôle déterminant dans le fait qu'Airbus a perdu la vente au lieu de la remporter. Comme l'a fait observer le Président de BCA de l'époque, Alan Mulally, la réduction des coûts était "absolument essentielle pour que nous parvenions à rendre nos produits plus concurrentiels et à remporter de nouvelles commandes". Cette déclaration confirme que, contrairement à ce qu'affirment les États-Unis, à savoir qu'"il devrait être clair qu'aucune {subvention} n'a d'effet sur les prix du 777", Boeing utilise les réductions de coûts, qu'elles proviennent de subventions ou d'autres sources, pour pouvoir offrir des prix plus bas et remporter des ventes au détriment d'Airbus. Les Communautés européennes font valoir que même dans les rares cas où Airbus a effectivement réussi à vendre un petit nombre d'A340, en raison des effets des subventions des États-Unis, elle l'a fait uniquement à des prix dont la hausse avait été empêchée dans une mesure notable.[550] Enfin, comme sur le marché des LCA monocouloir, les Communautés européennes font valoir que Boeing a considérablement modifié sa politique de fixation des prix en 2004 en ce qui concerne les LCA de la famille 777. Le résultat a été spectaculaire. Un surcroît de liquidités subventionnées de 1,2 milliard de dollars pour le 777 mis à la disposition de Boeing pendant la période de 2004 à 2006 a fait perdre à Airbus un nombre notable de ventes d'A340. Et lorsque Airbus a été en mesure d'obtenir des commandes pour l'A340, elle n'a pu le faire qu'à des prix dont la hausse avait été empêchée dans une mesure notable. Malgré l'infériorité alléguée de l'A340 par rapport au 777, les Communautés européennes ont uniquement contesté les campagnes de vente dans lesquelles des clients envisageaient sérieusement l'achat de l'A340 et dans lesquelles le prix net final – et le prix final subventionné de Boeing – a joué un rôle déterminant dans la perte de la vente par Airbus.[551]

f) Conclusion

4.349 En résumé, les Communautés européennes estiment que le montant et l'importance des subventions des États-Unis, à eux seuls, démontrent que ces subventions, accordées sur une période de près de 20 ans, causent des effets défavorables actuels. En l'absence des subventions des États-Unis, Boeing ne pourrait pas exister en tant que société commercialement viable qui pratique les prix qu'elle pratique et développe les produits qu'elle propose. Selon les Communautés européennes, cette conclusion découle i) d'une évaluation de l'importance annuelle ou par aéronef de ces subventions; ii) d'une comparaison des recettes nettes de BCA avec et sans les subventions; et iii) d'une évaluation de l'incidence de ces subventions sur la santé financière de Boeing.[552] En l'absence des subventions des États-Unis, le comportement de Boeing en matière de fixation des prix

[549] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 26.
[550] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 71.
[551] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 26.
[552] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 72.

commerciaux et d'investissement serait très différent aujourd'hui, et aurait été très différent dans le passé. Les Communautés européennes disent que cette conclusion est en outre étayée par un examen de la nature des subventions en cause. La capacité et la propension de Boeing à fournir ses produits à un prix donné sont fortement influencées par la disponibilité des subventions des États-Unis, qui réduisent ses coûts ou accroissent ses recettes. En tant que membre d'un duopole, Boeing a une influence considérable sur les prix, comme les États-Unis le reconnaissent en faisant constamment référence à la modification de la politique de fixation des prix de Boeing en 2004. Les Communautés européennes concluent qu'un examen des éléments de preuve portant sur des marchés d'aéronefs et des campagnes de vente spécifiques renforce les constatations relatives à l'existence d'un empêchement notable de hausses de prix, de pertes de ventes notables ainsi que d'un détournement et d'une entrave en ce qui concerne la part de marché sur les marchés de pays particuliers du fait des subventions des États-Unis.[553]

2. Arguments des États-Unis

a) Introduction

4.350 Les États-Unis soutiennent que les arguments selon lesquels leurs subventions alléguées ont causé des effets défavorables pour les intérêts des Communautés européennes ne tiennent pas compte d'un fait essentiel – à savoir que la réussite d'Airbus et de ses aéronefs est évidente. La part de marché d'Airbus a augmenté de 20 points de pourcentage depuis 2000. Airbus a informé la branche de production que ses résultats en 2006 avaient été "les meilleurs" et "les plus élevés" sur plusieurs points essentiels et que l'année 2007 était encore mieux. Les États-Unis conviennent qu'Airbus a été confrontée à des problèmes, dont des difficultés avec ses A380 et A350, mais même Airbus admet que cela n'a rien à voir avec les subventions alléguées. Les États-Unis soutiennent que la situation continue à s'améliorer. L'A380, le plus grand aéronef civil gros porteur ayant jamais existé, devrait être mis en service commercial bientôt. En décembre 2006, Airbus a dévoilé la version finale de son A350, appelée l'A350 XWB, dotée de technologies novatrices qui, comme elle le promet, permettront à ses clients de faire des économies sans précédent.[554] Les États-Unis soulignent que, malgré ces résultats impressionnants obtenus par Airbus, les Communautés européennes allèguent que les subventions lui causaient un préjudice grave sous la forme d'un empêchement de hausses de prix, de pertes de ventes et d'un détournement/d'une entrave sur le marché.[555]

b) Arguments concernant l'allégation de préjudice grave formulée par les Communautés européennes

4.351 D'une manière générale, les États-Unis notent tout d'abord que les années 1995-2005 ont été une période de réussite constante pour Airbus. Airbus est devenue le principal constructeur d'aéronefs civils dans le monde, sa part des livraisons passant de 33 pour cent à 57 pour cent et sa part des commandes de 16 pour cent à 50 pour cent. De consortium, elle a réussi à se transformer en une société intégrée, avec une marge bénéficiaire supérieure à 10 pour cent. Et elle a développé un nouvel aéronef révolutionnaire, l'A380, conçu pour transporter plus de passagers que n'importe quel aéronef civil avant lui. En mai 2006, la société mère d'Airbus, EADS, a indiqué ce qui suit à son assemblée générale:

---

[553] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 73.

[554] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 16.

[555] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 17.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> "Les recettes ont augmenté de 10 pour cent pour atteindre 22 179 millions (exercice 2004: 20 224 millions). La marge EBIT d'Airbus s'est améliorée, passant de 9,5 pour cent à 10,4 pour cent. Avec 1 111 commandes brutes en 2005, Airbus a obtenu un nombre de commandes sans précédent et, en conséquence, ses ventes ont été supérieures à celles de son concurrent pour la cinquième année consécutive. … À la fin de 2005, la valeur des commandes passées à Airbus s'élevait à 202 milliards sur la base des prix de catalogue. Cela représente une augmentation de 48 pour cent par rapport à la fin de l'année 2004. Le carnet de commandes compte au total 2 177 aéronefs commerciaux (en 2004: 1 500)."[556]

La direction d'Airbus a aussi indiqué que la société avait presque terminé ses essais pour l'A380, qu'elle comptait livrer le premier A380 à Singapore Airlines "à la fin de 2006"[557], et qu'un autre aéronef nouveau lancé cette année-là, l'A350, avait fait l'objet de 172 commandes à la fin de 2005.[558]

4.352 Les États-Unis affirment aussi que, un mois plus tard seulement, la situation a évolué de façon défavorable. À ce moment-là, des problèmes de production, qui allaient retarder sensiblement la livraison du premier A380 et coûter à Airbus des milliards d'euros de pénalités et de coûts supplémentaires, étaient apparus. De ce fait, la valeur des actions d'EADS a chuté de 25 pour cent en un jour. Airbus a aussi dû faire face aux conséquences de sa décision de concentrer son ingénierie et ses autres ressources sur l'A380. Cette décision signifiait que les efforts d'Airbus pour mettre sur le marché l'aéronef remplaçant de l'A330 et concurrent du 787, à savoir l'A350, étaient loin de répondre aux attentes des clients. Le Vice-Président d'EADS a donné sa démission, étant suspecté de délit d'initié, et deux PDG successifs d'Airbus ont démissionné avant la fin de l'année, principalement du fait des retards liés à l'A380 et de leurs effets.[559] Les États-Unis indiquent qu'EADS a reconnu dans son rapport aux actionnaires, en mai 2007, que 2006 avait été "une année décevante" pour Airbus.[560] Selon ce rapport, les difficultés rencontrées étaient les suivantes:

1) Problèmes avec l'A380. "{L}es difficultés rencontrées dans la production de l'A380 ont entraîné des retards par rapport au calendrier de livraisons prévu, repoussant la première livraison d'un A380 au mois d'octobre 2007. Les coûts et les charges associés à ces retards pèsent lourdement sur la performance financière future d'EADS."[561]

2) Problèmes avec l'A350. "Les charges liées à l'A350 (0,5 milliard d'euros), l'augmentation des frais de R&D supplémentaires … constituent d'autres facteurs importants de la perte encourue."[562]

3) Appréciation de l'euro par rapport au dollar. "{L}es couvertures en dollars moins favorables constituent d'autres facteurs importants de la perte encourue."[563]

---

[556] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 16. EADS, Documentation For the Annual General Meeting ("Documentation 2005 d'EADS"), 4 May 2006, pièce US-266, page 6.

[557] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 17. Documentation 2005 d'EADS, pièce US-266, page 20.

[558] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 55.

[559] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 56.

[560] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 18. EADS, Document d'Assemblée générale annuelle ("Documentation 2006 d'EADS"), 4 mai 2007, pièce US-267, page 7.

[561] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 19. Document 2006 d'EADS, 4 mai 2007, pièce US-267, page 7.

[562] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 20. Document 2006 d'EADS, 4 mai 2007, pièce US-267, page 26.

Airbus a prévu qu'il y aurait davantage de pertes en 2007, principalement sur la base de ces trois facteurs: "charges supplémentaires destinées à soutenir le programme A380, ... charges éventuelles liées au lancement de l'A350 XWB, ... l'augmentation des dépenses de R&D, ainsi que ... l'impact de la détérioration de la parité entre le dollar et l'euro".[564] Surtout il n'a pas été dit que la concurrence de Boeing ou les effets des subventions versées à Boeing étaient à l'origine des problèmes d'Airbus.[565]

4.353 Les États-Unis allèguent que ce ne sont pas les seules raisons pour lesquelles Airbus a eu des difficultés. Deux autres facteurs importants ont joué un rôle durant cette période, même si EADS n'y accorde guère d'attention:

4) Problèmes avec l'A340. Lorsque Airbus a lancé l'A340 pour les services long courrier à la fin des années 1980, elle a équipé l'aéronef de quatre moteurs et a conservé cette configuration pour tous les modèles ultérieurs. Comme les prix du carburant d'aviation ont augmenté dans les années 2000, l'A340 est devenu beaucoup moins attrayant que le 777, plus économe en carburant parce qu'il n'avait que deux moteurs.

5) Problèmes de fixation des prix. En 2002, Airbus avait lancé une guerre des prix en baissant suffisamment les prix de l'A320 pour que les transporteurs à bas coûts délaissent le 737, qu'ils préféraient jusqu'alors. En conséquence, les prix ont baissé pour tous les aéronefs monocouloir. Boeing ne s'est résignée à baisser ses prix pour le 737 qu'après avoir réalisé tardivement qu'elle devait s'aligner sur Airbus afin d'empêcher d'autres pertes de part de marché.[566]

4.354 Selon les États-Unis, malgré ces diverses difficultés, EADS a pu encore signaler plusieurs réussites d'Airbus en 2006:

> "La Division Airbus a livré un nombre record d'avions en 2006 (434 contre 378 en 2005). Elle a ainsi dégagé un chiffre d'affaires de 25 190 millions d'euros, soit une augmentation de 14 pour cent par rapport à l'année précédente (2005: 22 179 millions d'euros). … Avec 824 commandes brutes (790 commandes nettes), Airbus a réalisé sa deuxième meilleure année en termes de ventes, dont 673 avions monocouloir, 134 A330, A340 et A350, et 17 A380.[567]
>
> Grâce à cette forte dynamique commerciale, le carnet de commandes d'Airbus, en hausse de 17 pour cent, a atteint un nouveau niveau record, à 2 533 aéronefs à la fin 2006, soit 51 pour cent du total des commandes en cours.[568]
>
> Et au Salon de l'aéronautique de Paris, le PDG d'Airbus, M. Louis Gallois, a dit que "{c}e salon de l'aéronautique confirm{ait} qu'Airbus {était} bien de retour sur le marché". Les statistiques confirment son estimation:

---

[563] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 21. Document 2006 d'EADS, 4 mai 2007, pièce US-267, page 26.

[564] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 22. Document 2006 d'EADS, 4 mai 2007, pièce US-267, page 31.

[565] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 57.

[566] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 58.

[567] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 23. Document 2006 d'EADS, 4 mai 2007, pièce US-267, pages 26 et 27.

[568] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 24. Document 2006 d'EADS, 4 mai 2007, pièce US-267, page 7. Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 59.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

- "Airbus a annoncé un nombre record de 425 commandes d'aéronefs au cours de la semaine, d'une valeur de 61,7 milliards de dollars, soit le triple des ventes enregistrées au salon de 2006."

- "Les commandes d'Airbus, conjuguées aux 303 promesses d'achat d'aéronefs que la société a annoncées durant la semaine, représentent le nombre d'aéronefs qui sortent généralement de ses chaînes d'assemblage sur une période de deux ans."

- "Il est apparu qu'Airbus a consolidé la confiance du marché avec son A350 WXB, l'aéronef conçu, et remanié, pour contrer le 787 Dreamliner de Boeing qui se vend très bien. Les 141 commandes fermes annoncées par l'avionneur européen pendant le salon incluaient une commande de 3,7 milliards de dollars passée par Singapore Airlines, l'un des acteurs prépondérants de la branche de production, qui a été annoncée vendredi.""[569]

4.355 Les États-Unis affirment donc que les résultats records d'Airbus en termes de production, de ventes, de recettes, de gains de part de marché et de bénéfices pour ses aéronefs civils gros porteurs entre 2000 et 2005, et sa reprise manifestement rapide après les problèmes liés à l'A380 et à l'A350 qui ont rendu l'année 2006 "décevante", indiquent que toute récession était temporaire. Cela ne constitue pas un préjudice grave et, par conséquent, ne peut justifier une voie de recours au titre de l'article 7.[570]

4.356 Les États-Unis font valoir néanmoins que, même si le Groupe spécial devait convenir que les revers d'Airbus avec l'A380, l'A350, l'A340 ou tout autre de ses aéronefs ont atteint le niveau d'un préjudice grave, une subvention ne peut donner lieu à une action au titre de l'article 6.3 que si "la subvention a pour effet préjudiciable cette situation". Les États-Unis estiment que les Communautés européennes n'ont absolument pas franchi cet obstacle. Les Communautés européennes admettent que cette règle exige un critère de causalité "en l'absence de". Pour l'emporter, la partie plaignante doit montrer que, en l'absence du subventionnement, le préjudice grave n'aurait pas eu lieu. Les Communautés européennes reconnaissent aussi que ce critère nécessite une analyse hypothétique des résultats qu'Airbus et Boeing auraient obtenus en l'absence du subventionnement allégué.[571] Elles doivent, autrement dit, présenter des éléments de preuve pour montrer que, "en l'absence" de ces subventions alléguées, le développement par Boeing des aéronefs civils gros porteurs ou les prix qu'elle aurait fixés pour ces aéronefs auraient été sensiblement différents de ceux qui ont causé l'un des facteurs de préjudice grave.[572]

4.357 Selon les États-Unis, le raisonnement des Communautés européennes est le suivant: i) des programmes de recherche naissante, ainsi que des programmes de recherche-développement à des fins militaires, en vertu desquels Boeing effectue des travaux pour le gouvernement des États-Unis qui ne sont pas liés au développement, à la production et à la vente d'un aéronef commercial particulier, ont subventionné les activités de BCA; ii) l'avantage allégué résultant de ces programmes dépasse largement le montant effectivement versé à Boeing en vertu des contrats passés avec les pouvoirs publics; iii) Boeing n'aurait pas été prête à lancer le 787 au moment où elle l'a fait si elle n'avait pas eu "les connaissances, l'expérience et la confiance" acquises en effectuant des travaux de recherche en

[569] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 25. Johnsson, "Airbus finds its lost love in Paris", *Chicago Tribune*, 23 June 2007, pièce US-268. Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 60.

[570] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 61.

[571] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 26. Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1062.

[572] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 62.

vertu de ces contrats[573]; et iv) un modèle économique établi par le professeur Luís Cabral montre que les subventions qui augmentent les "liquidités hors exploitation" ont des "effets sur les prix" sous la forme d'une "politique de fixation des prix agressive", en particulier pour les ventes concurrentielles des A330, A350 original, A320 et A340.[574] Par conséquent, les États-Unis estiment que l'argumentation relative au préjudice grave présentée par les Communautés européennes à l'encontre des Boeing 737 et 777 est entièrement fondée sur les effets sur les prix allégués des subventions alléguées, et que l'argumentation relative au préjudice grave présentée à l'encontre du 787 est fondée sur une combinaison des effets sur les prix allégués des subventions alléguées et des avantages relatifs au développement des produits qui, d'après ce que les Communautés européennes allèguent, ont découlé pour Boeing des subventions alléguées. Toutefois, les Communautés européennes ne présentent aucun élément de preuve crédible à l'appui de l'une ou l'autre de ces théories.[575]

4.358 Les États-Unis font valoir que, sur le fond, les arguments des Communautés européennes relatifs au préjudice grave n'expliquent pas comment Boeing aurait pu perdre 14 points de pourcentage de part de marché durant la période de 2000 à 2006 si les programmes qu'elles contestent conféraient les avantages dont elles allèguent l'existence. Si les Communautés européennes avaient raison de dire que les activités de Boeing relatives aux aéronefs civils gros porteurs ont été "massivement subventionnées" depuis 1989 au détriment d'Airbus, ces allégations devraient être corroborées par les tendances claires à long terme du marché.[576] En fait, les tendances à long terme contredisent les allégations des Communautés européennes. Les événements les plus marquants parmi les producteurs d'aéronefs civils gros porteurs au cours des 25 dernières années ont été qu'Airbus, qui était un acteur secondaire sur le marché, est devenue le principal fournisseur (en détrônant Boeing) et que deux producteurs américains se sont retirés du marché.[577] Les États-Unis notent qu'Airbus a récemment obtenu sa "commande la plus importante jamais enregistrée en termes de valeur" – 70 A350 XWB et onze A380 commandés par Emirates Airlines. Airbus prévoit qu'elle livrera plus d'aéronefs que Boeing pour la cinquième année consécutive et battra son record de 2005 pour les commandes d'aéronefs.[578] Par conséquent, les États-Unis estiment que, dans la mesure où les Communautés européennes affirment que la compétitivité d'Airbus aurait pu être encore meilleure au cours de la période pertinente, ils ont présenté des éléments de preuve montrant que les subventions alléguées ne sont pas la cause d'un préjudice grave, d'une manière générale ou en ce qui concerne les commandes d'aéronefs particulières dont les Communautés européennes allèguent qu'elles constituent des éléments de preuve. Les États-Unis ajoutent que les Communautés européennes n'ont en aucun cas répondu sur le fond à cet argument.[579]

i) Arguments concernant l'analyse par les Communautés européennes du lien de causalité au titre de l'article 6.3

4.359 Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont pas établi l'existence de l'une quelconque des conditions énoncées à l'article 6.3. S'agissant du détournement/de l'entrave prévus à l'article 6.3 a) et b), les Communautés européennes ont effectué leur analyse en fonction des commandes, qui n'indiquent pas les "importations" ou les "exportations" visées dans cet article. En outre, les pays mentionnés par les Communautés européennes en tant que "marchés de pays tiers" n'ont représenté que des livraisons peu importantes et sporadiques, qui ne permettent pas de tirer des

[573] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 27. Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1334.
[574] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 63.
[575] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 64.
[576] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 203.
[577] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 204.
[578] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 54.
[579] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 55.

conclusions utiles au titre de l'article 6.3 b). Quant à l'empêchement de hausses de prix, les États-Unis soutiennent que des facteurs externes comme l'erreur faite par Airbus en lançant l'A350, le manque d'attrait de l'A340 dans un environnement où le coût du carburant est élevé ainsi que la sous-cotation des prix d'Airbus par rapport à ceux de Boeing dans les principales campagnes visant l'A320 ne donnent aucune raison de penser que les prix d'Airbus auraient dû augmenter davantage qu'ils ne l'ont fait réellement. En ce qui concerne les pertes de ventes, les éléments de preuve démontrent que d'autres facteurs que les subventions alléguées expliquent le succès de Boeing dans les campagnes de vente indiquées par les Communautés européennes.[580]

4.360 Les États-Unis estiment que les Communautés européennes décrivent de façon inexacte le critère approprié pour le lien de causalité lorsqu'elles affirment que "le Membre plaignant doit montrer uniquement que les prix, les ventes et la part de marché seraient plus élevés en l'absence des subventions". Les États-Unis font valoir que le critère n'est pas celui-là. Ils affirment que, en fait, l'examen du lien de causalité porte sur la question de savoir si, "en l'absence des subventions", un préjudice grave aurait eu lieu. Ce n'est pas un changement quelconque concernant les prix, les ventes ou la part de marché qui équivaut à un préjudice grave, mais plutôt des pertes de ventes notables, un empêchement notable de hausses de prix et un détournement/une entrave.[581] Sur cette base, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes ne se conforment pas non plus à la prescription imposant d'établir un lien de causalité entre les situations visées à l'article 6.3 dont elles affirment l'existence et les subventions alléguées. Elles présentent trois arguments fondamentaux à cet égard, mais aucun d'eux n'est valable.[582]

4.361 Premièrement, les Communautés européennes allèguent que l'importance des subventions alléguées est telle que ces subventions doivent avoir causé un préjudice grave. Toutefois, comme les États-Unis l'ont montré, les calculs des Communautés européennes exagèrent nettement la valeur des contributions financières alléguées et tout avantage qu'elles auraient pu éventuellement transmettre à Boeing.[583]

4.362 Deuxièmement, les Communautés européennes allèguent que, en raison de la nature des subventions alléguées, Boeing a abaissé les prix de ses aéronefs civils gros porteurs au-dessous de ce qu'ils auraient été autrement et a bénéficié d'un avantage technologique pour développer le 787 qu'elle n'aurait pas eu autrement. Les Communautés européennes font valoir que ces effets ont eux-mêmes causé un empêchement de hausses de prix, des pertes de ventes et un détournement ou une entrave. Toutefois, elles n'ont pas bien compris la nature des programmes qu'elles attaquent – ils n'augmentent pas les liquidités hors exploitation. Cette erreur devrait en soi mettre un terme à l'analyse. Mais les Communautés européennes font encore une autre erreur – en affirmant que l'augmentation des liquidités hors exploitation conduirait une société comme Boeing à modifier ses pratiques en matière de prix. C'est le marché, et non les modifications des liquidités, qui détermine les prix de Boeing.[584]

---

[580] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 18.

[581] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 5.

[582] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 19.

[583] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 20.

[584] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 21.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.363 Le seul élément présenté par les Communautés européennes à l'appui de leur conclusion selon laquelle les liquidités affectent les prix de Boeing est une série de propositions énoncées dans le rapport Cabral, mais qui sont profondément et fondamentalement erronées.[585]

- Le rapport Cabral est basé sur le calcul très exagéré du montant des subventions alléguées effectué par les Communautés européennes.[586]

- Afin d'expliquer la manière dont les subventions alléguées versées affectent Boeing, les Communautés européennes supposent que Boeing ne dépense toutes liquidités additionnelles que de deux manières – en effectuant des versements aux actionnaires et en utilisant ces liquidités pour réduire ses prix. Elles ne tiennent pas compte des données publiques facilement accessibles qui montrent les manières très diverses dont Boeing utilise ses liquidités disponibles, et une politique de fixation des prix agressive n'en fait pas partie. En fait, Boeing peut dépenser, et dépense effectivement, son argent de multiples façons qui n'ont aucun effet sur les prix.

- Le modèle Cabral suppose en outre que Boeing répartit les liquidités disponibles entre les options d'investissement selon des proportions fixes, alors que les éléments de preuve établissent que l'attrait des différentes options d'investissement varie avec le temps et que Boeing modifie les montants alloués aux investissements en conséquence.[587]

- Les Communautés européennes supposent, contrairement à ce qu'indiquent les éléments de preuve, qu'une grande partie des ventes effectuées par Boeing entre 2000 et 2006 ont impliqué des incitations notables à la baisse du prix liées aux frais de changement et frais de formation.[588]

- Les Communautés européennes supposent ensuite que Boeing fait face à des contraintes en matière d'accès aux capitaux alors que, en fait, elle dispose de sources de capitaux internes et n'a subi aucune contrainte majeure en matière de capitaux au cours de la période considérée.

4.364 Les Communautés européennes supposent donc que leur modèle théorique décrit avec exactitude la manière dont les pratiques de Boeing en matière de prix seraient affectées par les liquidités additionnelles résultant des subventions alléguées, mais elles ne tiennent pas compte des éléments de preuve concrets concernant le comportement de Boeing sur le marché, qui est à l'opposé de ce que prévoit le modèle théorique.[589]

4.365 Les Communautés européennes affirment que "le montant considérable des subventions pour le "développement" qui est estimé par M. Cabral constitue des fonds non liés".[590] Cette réponse est importante pour permettre au Groupe spécial d'évaluer les théories des Communautés européennes concernant le lien de causalité parce que, comme l'indiquent les professeurs Stiglitz et Greenwald, les effets des subventions sur les prix et la concurrence sont probablement plus marqués lorsque les subventions en question créent une offre ou maintiennent une offre qui n'existerait pas autrement,

[585] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 22.
[586] Réponse des États-Unis à la question n° 370, paragraphe 249.
[587] Réponse des États-Unis à la question n° 370, paragraphe 249.
[588] Réponse des États-Unis à la question n° 370, paragraphe 249.
[589] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 23.
[590] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 374, paragraphe 259.

et/ou lorsqu'elles réduisent les coûts marginaux supportés par un producteur pour produire un produit particulier.[591] Dans leur déclaration concernant la question de l'incidence des subventions sur l'offre et les prix sur le marché des LCA (la "déclaration Stiglitz/Greenwald"), les professeurs Joseph E. Stiglitz et Bruce C. Greenwald examinent "les différents types de programmes que les pouvoirs publics ont utilisés pour soutenir leur industrie aérospatiale" et font expressément référence i) aux subventions pour le développement ou le lancement de nouveaux produits, ii) aux subventions générales pour la recherche-développement, qui ne sont pas liées spécifiquement à des produits particuliers, et iii) aux subventions en espèces assorties d'aucune restriction.[592] Ils concluent ce qui suit:

> "{i}l y a une différence essentielle pour ce qui est de l'incidence sur la concurrence, et donc sur la fixation des prix du marché, entre, d'une part, les subventions qui créent une offre, maintiennent une offre non rentable ou sont liées à la production et à la vente d'un modèle d'aéronef particulier et, d'autre part, celles qui ne présentent pas ces caractéristiques".[593]

4.366 Il est probable que les subventions qui sont liées au développement, à la production ou à la vente d'un produit particulier créent une offre ou maintiennent une offre.[594] Par contre, il est beaucoup moins probable que les subventions qui ne sont pas liées au développement, à la production ou à la vente d'un produit particulier créent une offre ou maintiennent une offre.[595] La décision de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, qui accordait beaucoup d'importance à la question de savoir si les subventions, par nature, créaient une offre ou maintenaient une offre, rejoint l'analyse des professeurs Stiglitz et Greenwald.[596] Ainsi, un examen de l'allégation des Communautés européennes concernant le préjudice grave résultant des effets des subventions alléguées de la NASA et du DOD devrait tenir compte des éléments de preuve qui montrent que, même s'il s'agissait de subventions, elles n'auraient aucune incidence majeure sur les décisions de Boeing en matière de développement des produits ou de fixation des prix, à la fois parce qu'elles n'affectent pas les coûts marginaux supportés par Boeing pour la production de ses aéronefs civils gros porteurs et parce qu'elles ne sont pas liées à une quelconque autre activité créant une offre ou maintenant une offre.[597]

4.367 Les Communautés européennes reconnaissent elles-mêmes qu'il est donc peu probable, selon les "contours généraux" de la déclaration Stiglitz/Greenwald qu'elles ont approuvée, que la plupart des subventions alléguées dont elles se plaignent affectent la concurrence ou les prix sur le marché des aéronefs civils gros porteurs.[598] Les Communautés européennes essaient de les placer dans la

---

[591] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 374, paragraphe 260.

[592] Réponse des États-Unis à la question n° 389, paragraphe 282.

[593] Réponse des États-Unis à la question n° 389, paragraphe 282.

[594] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 374, paragraphe 260.

[595] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 374, paragraphe 260.

[596] Réponse des États-Unis à la question n° 391, paragraphe 308 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 392 ("La question de savoir si la production d'un produit particulier est supérieure à ce qu'elle aurait été en l'absence de la subvention est souvent une question fondamentale pour établir si l'effet de la subvention est un empêchement notable de hausses de prix. À notre avis, l'effet d'une subvention sur la production peut aussi être évalué selon une perspective à long terme axée sur la manière dont la subvention affecte les décisions des producteurs d'entreprendre ou de cesser des activités dans une branche de production donnée.")).

[597] Réponse des États-Unis à la question n° 391, paragraphe 308.

[598] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 374, paragraphe 261.

catégorie des subventions qui créent une offre/maintiennent une offre, en faisant valoir que leur montant et leur importance sont si considérables que, "en l'absence" de ces subventions, Boeing ne serait pas un concurrent viable.[599] Après avoir passé en revue une série de théories sur le lien de causalité, les Communautés européennes avancent maintenant en tant que principal argument le fait que, "en l'absence" des subventions pour la R&D alléguées, Boeing ne serait pas un concurrent viable sur le marché des aéronefs civils gros porteurs.[600]

4.368 L'important, c'est que les Communautés européennes ne font pas valoir que, en l'absence des subventions, les activités de Boeing relatives aux aéronefs civils gros porteurs auraient été déficitaires durant la période de 1989 à 2006.[601] Au contraire, elles allèguent que si le montant total des subventions alléguées est déduit des recettes tirées des activités de Boeing relatives aux aéronefs civils gros porteurs durant la période de 1989 à 2006, le rendement, bien que positif, est inférieur au coût du capital investi dans ces activités.[602] En fait, des analyses indépendantes de BCA réalisées par des experts renommés montrent que, même une fois que le montant total des subventions alléguées est déduit des recettes de Boeing, le rendement des activités de Boeing relatives aux aéronefs civils gros porteurs est bien supérieur au coût du capital investi dans ces opérations.[603] Comme le professeur David Wessels de la Wharton School (Université de Pennsylvania) l'indique en conclusion, "BCA serait économiquement viable (voire intéressante) indépendamment de la fourniture de subventions".[604]

4.369 Toutefois, le Groupe spécial ne devrait même pas avoir à aborder cette question.[605] Les décisions en matière de fixation des prix et de développement des produits qui ont caractérisé la participation de Boeing sur le marché des aéronefs civils gros porteurs entre 2004 et 2006 visaient à maximiser les bénéfices et ont conduit à une nette amélioration des "résultats financiers" des activités de Boeing en 2006.[606] Par conséquent, les Communautés européennes ne peuvent pas alléguer (et elles ne le font pas) que ces décisions n'étaient pas judicieuses sur le plan économique.[607] Étant donné le fait incontesté que les activités de Boeing relatives aux aéronefs civils gros porteurs ont été rentables, à la fois avec et sans la valeur alléguée des subventions, la seule véritable question est de savoir comment les Communautés européennes peuvent contester la capacité de Boeing, entre 2004 et 2006, de prendre des décisions en matière de développement des produits et de fixation des prix qui maximisaient les bénéfices.[608]

---

[599] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 374, paragraphe 261.

[600] Réponse des États-Unis à la question n° 389, paragraphe 290 (citant la réponse des Communautés européennes à la question n° 292, paragraphes 647 à 651).

[601] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 218.

[602] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 218.

[603] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 218.

[604] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 379, paragraphe 322.

[605] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 222.

[606] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 222.

[607] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 222 (indiquant dans une note de bas de page que, bien au contraire, les Communautés européennes admettent ce point, et citant la réponse des Communautés européennes à la question n° 378, paragraphes 411 à 413).

[608] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 222.

4.370 Les Communautés européennes affirment aussi que la "nature" des subventions entraîne des "effets sur la technologie" pour le 787. Les Communautés européennes n'ont rien indiqué qui permette de conclure que, en l'absence des subventions alléguées, Boeing aurait développé le 787 plus tard ou d'une manière différente de ce qu'elle a fait. En fait, les travaux de recherche en cause de la NASA étaient largement accessibles, les technologies composites utilisées par Boeing pour développer le 787 étaient disponibles sur le marché commercial, et Airbus était à la pointe dans le domaine des technologies composites au moment où elle a choisi de lancer l'A380.[609]

4.371 Les Communautés européennes ne peuvent indiquer aucun élément de preuve montrant que l'un quelconque des programmes de R&D dont le 787, d'après ce qu'elles allèguent, a tiré avantage concernait spécifiquement le 787 ou était subordonné d'une manière quelconque à la décision de Boeing de mettre le 787 sur le marché.[610] En fait, les Communautés européennes font valoir que la recherche générale sur les technologies a permis l'"acquisition de connaissances" que Boeing a utilisées dans ses propres travaux de recherche appliquée pour le 787. Boeing a expliqué qu'il n'en était rien.[611] Surtout, en théorie, la recherche fondamentale, comme celle menée par la NASA, ne crée pas de technologies ou de produits particuliers parce qu'elle est trop éloignée du stade du développement.[612] Les professeurs Stiglitz et Greenwald n'estiment pas que ces types de programmes "créent ou maintiennent une offre" et considèrent, par conséquent, qu'ils relèvent de la catégorie des programmes qui ne risquent guère d'affecter la concurrence sur le marché des aéronefs civils gros porteurs.[613]

4.372 Troisièmement, les Communautés européennes prétendent avoir calculé avec précision dans quelle mesure les subventions alléguées ont réduit collectivement les prix pratiqués par Boeing dans des transactions particulières. Toutefois, ces calculs résultent du modèle économique de M. Cabral, qui accepte comme allant de soi les calculs exagérés des Communautés européennes concernant l'importance des subventions alléguées ainsi que les propositions erronées mentionnées plus haut. L'utilisation par M. Cabral de données non valables et d'une méthode non valable conduit nécessairement à des résultats non valables.[614]

4.373 Parallèlement, les Communautés européennes ne tiennent pas compte des "autres facteurs" qui sont responsables des problèmes rencontrés sur le marché par Airbus au cours de l'année précédente ou des deux dernières années. En consacrant son ingénierie et ses autres ressources à l'A380, Airbus s'est privée elle-même de la possibilité d'allouer ces ressources au développement d'un aéronef plus petit économe en carburant, capable de concurrencer le 787 de Boeing, lequel a été mieux accueilli qu'Airbus ne l'avait imaginé. Et son choix d'une conception relativement peu économe en carburant pour l'A340 a créé les problèmes qu'elle rencontre maintenant pour commercialiser cet aéronef, dans le contexte actuel où le prix du carburant est élevé. Enfin, en sous-cotant systématiquement ses prix par rapport à ceux de Boeing, Airbus a créé sur le marché des attentes concernant des prix inférieurs à ceux qui auraient sinon été attendus. Ces choix sont les véritables sources des difficultés auxquelles Airbus se heurte maintenant, et ils n'ont rien à voir avec

[609] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 24.

[610] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 380, paragraphe 328.

[611] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 380, paragraphe 328 (citant la déclaration sous serment de M. Bair, paragraphes 38 à 42).

[612] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 380, paragraphe 328.

[613] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 380, paragraphe 328 (citant la déclaration de Stiglitz et Greenwald, pièce US-1309, page 3).

[614] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 25.

les subventions alléguées.[615] Les États-Unis ont examiné cette question de façon approfondie dans leurs communications. En résumé:

- L'empêchement allégué de hausses des prix de l'A330 et l'A350, les pertes de ventes de ces aéronefs au profit du 787 de Boeing et toute perte de part de marché (qu'elle soit mesurée en termes de livraisons ou de commandes) sont les conséquences directes de la décision d'Airbus de se concentrer sur l'A380, alors que Boeing avait choisi de mettre l'accent sur le développement d'un aéronef plus petit. Du fait de ses choix en matière de développement des produits, Airbus n'avait pas d'aéronef pouvant réellement faire concurrence au 787, ni l'ingénierie et les ressources financières nécessaires pour en concevoir un, jusqu'à ce qu'elle présente l'A350 XWB. Une allégation réaliste concernant un empêchement de hausses de prix ne peut pas non plus être formulée, parce que les prix du marché pour les aéronefs de moyenne capacité offerts actuellement ont été fixés par référence aux prix existants des aéronefs de moyenne capacité.

- Tout empêchement de hausses des prix de l'A320 dont se plaignent les Communautés européennes tient, et est directement imputable, à une série de campagnes de vente dans lesquelles Airbus a délibérément sous-coté ses prix par rapport à ceux de Boeing afin de conquérir des gros clients de cette société.

- Du fait qu'il est quadrimoteur, l'A340 n'est pas économe en carburant, ce qui est un inconvénient notable à une époque où le coût du carburant est très élevé. Des difficultés supplémentaires liées aux performances de cet aéronef particulier se sont ajoutées au problème, obligeant Airbus à abaisser les prix de l'A340 en compensation, **[***]**. Par conséquent, tout empêchement de hausses des prix de l'A340, toute perte de ventes et toute perte de part de marché (qu'elle soit mesurée en termes de livraisons ou de commandes) résultent de décisions d'Airbus en matière de conception, qui n'ont rien à voir avec les subventions alléguées accordées à Boeing.[616]

4.374 Les Communautés européennes ne tiennent pratiquement pas compte des éléments de preuve concernant ces facteurs de non-imputation et leur rôle dans la détermination des ventes et des prix des aéronefs d'Airbus, en faisant valoir qu'ils sont uniquement pertinents pour une analyse des résultats financiers de la société aux fins de l'évaluation d'une allégation de dommage important, allégation qu'elles n'ont pas formulée. Toutefois, comme le Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – Coton upland* l'a constaté:

> "la condition de l'existence d'un lien de causalité exige que nous nous assurions que la subvention a pour "effet" d'empêcher des hausses de prix dans une mesure notable au sens de article 6.3 c). Cela impose nécessairement un examen des subventions des États-Unis, dans le contexte d'autres facteurs de causalité possibles, pour garantir une imputation appropriée du lien de causalité".

Les États-Unis font valoir que le fait que les Communautés européennes n'examinent pas ces autres causes des indices allégués de préjudice grave signifie que leur argument relatif au lien de causalité est sans fondement, de même que les allégations de préjudice grave qui reposent sur cet argument.[617]

---

[615] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 26.

[616] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 56.

[617] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 57.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.375 En réponse à l'assertion des Communautés européennes selon laquelle, dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, l'Organe d'appel a approuvé ce qu'il est convenu d'appeler l'approche "unitaire" pour l'évaluation du lien de causalité, les États-Unis soutiennent que l'Organe d'appel a seulement dit que le texte de l'article 6.3 c) n'"exclu{ait}" pas l'approche suivie par le Groupe spécial – ce qui n'est certainement pas une approbation d'une analyse en particulier. Les États-Unis notent aussi que l'Organe d'appel a ajouté à titre de précision que, en tout état de cause, un groupe spécial devrait examiner les mêmes types de facteurs que ceux qu'eux-mêmes ont indiqués à l'intention du présent Groupe spécial.[618]

4.376 Notant que les Communautés européennes rejettent d'emblée la possibilité que quelque chose d'autre que les subventions alléguées ait pu amener les ventes et les prix des aéronefs d'Airbus au niveau où ils en étaient, et s'efforcent surtout, au contraire, de présenter une argumentation démontrant que les responsables sont les subventions alléguées, les États-Unis soutiennent que cette argumentation repose sur quatre piliers:

- Premièrement, le gouvernement des États-Unis a subventionné Boeing "à hauteur de près de 24 milliards de dollars".

- Deuxièmement, l'importance des subventions alléguées suffit, en elle-même et à elle seule, à prouver le lien de causalité entre ces subventions et la politique de prix de Boeing au cours de la période de référence.

- Troisièmement, toutes ces subventions alléguées, qui incluent des fonds versés à d'autres sociétés que Boeing ainsi qu'une partie des fonds utilisés par la NASA et le DOD pour les salaires de fonctionnaires et des dépenses administratives publiques, sont équivalentes à des "liquidités disponibles" pour Boeing, et BCA, la division des aéronefs commerciaux de Boeing, a utilisé ces liquidités "disponibles" pour "baisser les prix" de ses aéronefs 737, 777 et 787 d'une manière qui n'aurait pas été possible autrement.

- Quatrièmement, les travaux de R&D effectués pour la NASA et le DOD ont donné à Boeing "les connaissances, l'expérience et la confiance" qui lui étaient nécessaires pour mettre le 787 sur le marché au moment où elle l'a fait.

Les États-Unis font valoir que c'est aux Communautés européennes, en tant que partie plaignante, qu'incombe la charge de la preuve pour chacun de ces points. Toutefois, ils soulignent que, même en ce qui concerne ces sujets, elles restent muettes sur des questions essentielles. Lorsqu'elles ne sont pas muettes, elles s'appuient sur des assertions qui ne sont étayées par aucun élément de preuve ou qui sont contraires aux éléments de preuve dont le Groupe spécial a été saisi. Selon les États-Unis, ces assertions n'établissent pas que les subventions alléguées ont causé un préjudice grave et, par conséquent, ne constituent pas des éléments *prima facie* montrant que les subventions alléguées ont causé un préjudice grave.[619]

4.377 Les États-Unis font valoir que les éléments de preuve montrent que Boeing a reçu en réalité une très petite partie des 24 milliards de dollars allégués par les Communautés européennes. En fait, la presque totalité de cette somme a été consacrée i) à des versements à des sociétés autres que Boeing qui fournissaient des services de recherche-développement aux pouvoirs publics; ii) à des dépenses administratives publiques ou aux salaires de fonctionnaires; iii) à des réductions fiscales accordées par des États qui rapporteront à Boeing des sommes relativement faibles au cours des 20 prochaines

[618] Résumé analytique de la déclaration finale non confidentielle des États-Unis à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 4.

[619] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 58.

années; ou iv) à des avantages fiscaux FSC/ETI que les États-Unis ont supprimés. Les Communautés européennes ne donnent jamais de raison convaincante pour expliquer pourquoi ces versements auraient un effet sur les activités de Boeing relatives aux aéronefs commerciaux, *a fortiori* sur le développement de ses aéronefs ou sa politique de prix.[620]

4.378 S'agissant des versements effectivement perçus par Boeing, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes ont largement surévalué leurs montants, en s'appuyant sur des estimations fournies par leurs consultants qui contredisent les documents mêmes que ces derniers sont censés avoir "examiné minutieusement". Le chiffre de 24 milliards de dollars inclut aussi les subventions alléguées qui, en vertu de l'analyse faite par les Communautés européennes, sont imputables aux aéronefs de Boeing qu'elles ne considèrent pas comme des concurrents des A320, A330, A340, A350 original ou A350 XWB, à savoir les Boeing 717, 757, 767, 747, MD-11, MD-80 et MD-90. Comme les Communautés européennes ont admis que ces subventions alléguées n'avaient "pas d'effets {défavorables} actuels de ce type sur le marché des LCA", il est difficile de comprendre pourquoi elles persistent à les inclure dans leur total. Les Communautés européennes n'ont pas non plus tenu compte de l'ensemble des éléments de preuve probants qui établissaient qu'aucun des versements à Boeing – à l'exception du montant relativement faible des avantages FSC que les États-Unis ont déjà supprimés – ne constituait une subvention ou n'était spécifique.[621]

4.379 En conséquence, les États-Unis soutiennent que l'assertion des Communautés européennes selon laquelle le montant allégué de 24 milliards de dollars de subventions est suffisamment élevé, en lui-même et à lui seul, pour avoir causé un préjudice grave repose entièrement sur de belles paroles. Ils font valoir que de simples assertions ne suffisent pas pour s'acquitter de la charge de la preuve. En fait, les États-Unis affirment qu'une fois qu'il a été tenu compte des versements de la NASA à Boeing d'un montant de 9,6 milliards de dollars dont les Communautés européennes allèguent qu'ils n'ont jamais eu lieu, des milliards supplémentaires versés par le DOD qui n'avaient rien à voir avec Boeing ou ses aéronefs civils gros porteurs, des subventions alléguées d'un montant de 7,5 milliards de dollars qui, comme les Communautés européennes le concèdent, ne causent pas de préjudice grave, et des avantages FSC/ETI qui ont été supprimés, il est clair que les versements restants, échelonnés tout au long de la période de 35 ans allant de 1989 à 2024, sont trop faibles pour causer un préjudice grave aux Communautés européennes.[622]

4.380 En réponse à l'assertion des Communautés européennes selon laquelle les subventions alléguées sont équivalentes à des liquidités "disponibles" permettant à Boeing de "baisser les prix" de ses aéronefs lors de transactions concurrentielles, les États-Unis font valoir que les efforts déployés par les Communautés européennes ne leur permettent pas de s'acquitter de la charge de la preuve qui leur incombe parce que plus de la moitié, en valeur, des subventions alléguées sont des versements effectués par la NASA et le DOD pour des services rendus au gouvernement des États-Unis, qui concernent des projets conçus par les pouvoirs publics pour réaliser des objectifs publics. Les éléments de preuve montrent que ces versements à Boeing constituaient des remboursements du coût des travaux que la société avait effectués pour le gouvernement des États-Unis et que, par conséquent, ils ne constituaient en aucun cas des "liquidités hors exploitation additionnelles" accordées à Boeing, encore moins des liquidités "disponibles" ou "inutilisées" en faveur de la division des aéronefs commerciaux de Boeing, BCA. Les États-Unis postulent que même si l'on suppose, pour les besoins de l'argumentation, que les programmes contestés par les Communautés européennes ont bien conféré des subventions et ont effectivement fourni des liquidités hors exploitation disponibles, les Communautés européennes n'ont donné aucune raison plausible permettant de conclure que, en l'absence des subventions alléguées, Boeing aurait fixé des prix différents pour ses aéronefs civils gros porteurs. Les États-Unis estiment que, durant toute la période pertinente, BCA disposait

[620] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 59.
[621] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 60.
[622] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 61.

d'abondantes liquidités pour financer sa R&D et Boeing pouvait accéder sans contrainte aux marchés des capitaux. Par conséquent, selon les États-Unis, Boeing n'avait pas besoin des subventions alléguées pour financer ses opérations commerciales.[623]

4.381 Le dernier pilier de l'argumentation des Communautés européennes concernant les effets défavorables est, de l'avis des États-Unis, l'allégation selon laquelle les programmes de la NASA et du DOD ont permis à Boeing de lancer le 787 plus tôt et plus rapidement qu'il n'a été possible à Airbus de lancer son produit concurrent, l'A350 XWB. Toutefois, les États-Unis font valoir que les éléments de preuve réfutent cette théorie. Premièrement, les États-Unis estiment que Boeing a pu mettre le 787 sur le marché avant qu'Airbus puisse offrir une version compétitive de l'A350 parce qu'elle a commencé plus tôt, en se basant sur son interprétation de la demande des consommateurs. Les subventions alléguées n'avaient rien à voir avec sa décision d'aller de l'avant avec le 787 lorsqu'elle l'a fait, ni avec sa capacité de mettre ses plans à exécution. Airbus a commencé plus tard parce qu'elle pensait que la demande du marché s'orientait vers un aéronef beaucoup plus grand – l'A380 superjumbo –, et la société a tellement mis l'accent sur cet aéronef (et sur la correction des erreurs de production découvertes à un stade avancé du projet) qu'elle n'a pas eu suffisamment de ressources à allouer à un autre projet. Quant à la rapidité avec laquelle Boeing a développé le 787, il ressort clairement, lorsque les phases de développement du 787 et de l'A350 XWB sont mises en parallèle, que le délai de développement prévu est presque le même. Deuxièmement, les États-Unis font valoir que la déclaration sous serment de Michael Bair, le Directeur général du programme du 787 de Boeing, décrit les nombreuses raisons pour lesquelles la technologie du DOD et de la NASA n'a pas apporté à Boeing d'un avantage concurrentiel. En fait, les États-Unis estiment qu'il n'y a pas d'écart technologique important. Ils soulignent le fait qu'Airbus elle-même a reconnu récemment ce qu'elle disait depuis une dizaine d'années: "Personne n'a davantage d'expérience qu'Airbus dans l'utilisation des composites. Nous le savons bien." Dans la mesure où Boeing a peut-être dépassé Airbus en industrialisant certaines technologies pour le 787, les États-Unis affirment que c'est grâce à des activités de recherche autofinancées. Airbus, pour sa part, a concentré ses efforts dans d'autres domaines, dans lesquels elle a dépassé Boeing.[624]

4.382 Les États-Unis font remarquer que les Communautés européennes elles-mêmes soutiennent que les ingénieurs d'Airbus ont constaté que les rapports publiés par la NASA ne fournissaient guère de renseignements utiles pour la production d'aéronefs civils gros porteurs. Les Communautés européennes supposent que cela vient du fait que les rapports omettent des résultats ou des données exclusives financés par la NASA. Toutefois, la NASA ne finance pas l'élaboration de renseignements exclusifs, et il est interdit à Boeing de traiter des résultats financés par la NASA comme étant exclusifs. Quant à l'utilité des données pour développer ou produire des aéronefs, la NASA finance principalement la recherche fondamentale, effectuée en laboratoire, qui n'est guère applicable au processus effectif de développement ou de production. Les États-Unis ajoutent que la prétendue incapacité des ingénieurs d'Airbus à tirer des renseignements sur la production des rapports de la NASA confirme simplement ce que les États-Unis ont toujours fait remarquer – à savoir que les travaux de la NASA ne sont pas transmis du laboratoire à l'usine, comme le prouve la déclaration sous serment de M. Bair.[625]

4.383 Les États-Unis affirment que ces points sont, selon eux et les Communautés européennes, au "centre" du différend. Ils estiment qu'il est révélateur que, à ce stade, les Communautés européennes n'aient pas encore présenté d'arguments crédibles pour étayer l'un quelconque de ces points essentiels, sans parler de leur totalité. En fait, comme les États-Unis l'ont montré, les Communautés européennes ne se sont pas acquittées de la charge de la preuve qui leur incombait, à savoir établir que les subventions alléguées étaient des "liquidités disponibles" ou des dons faits à Boeing, que le montant

[623] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 62.
[624] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 63.
[625] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 64.

des subventions alléguées était de 24 milliards de dollars, ou que, en l'absence des subventions alléguées, les prix fixés par Boeing auraient été différents ou le développement du 787 aurait été retardé au point qu'un préjudice grave ne se serait pas produit. Par conséquent, les États-Unis estiment que les Communautés européennes n'ont pas établi que les subventions alléguées ont causé un préjudice grave à leurs intérêts.[626]

ii) Montant et importance des subventions alléguées

4.384 Les États-Unis font valoir en outre que les éléments de preuve montrent que la majeure partie des 24 milliards de dollars, dont les Communautés européennes allèguent que ce sont des subventions accordées à Boeing, soit n'ont jamais été versés à Boeing, soit constituent des fonds qui, comme les Communautés européennes l'admettent, ne causent pas de préjudice grave. En particulier, les États-Unis affirment qu'ils ont démontré dans leur première communication écrite que les Communautés européennes avaient largement surestimé les montants versés au titre des programmes qu'elles contestent, et que ce sont précisément les documents utilisés par les consultants des Communautés européennes qui confirment que leurs estimations sont erronées. Ainsi, le chiffre de 24 milliards de dollars, que les Communautés européennes mentionnent si souvent comme étant le montant des subventions alléguées reçues par Boeing, inclut 9,6 milliards de dollars versés par la NASA à des sociétés et à des particuliers sans aucun lien avec Boeing. Les États-Unis demandent au Groupe spécial de ne pas tenir compte de ce chiffre en conséquence. Ce n'est pas le seul montant inclus à tort dans le chiffre de 24 milliards de dollars. Les Communautés européennes ont indiqué ce qui suit dans leur déclaration orale: "Nous ne contestons aucun effet défavorable actuel découlant des subventions des États-Unis qui ont apporté des avantages aux 717, 757 et 767 dans le passé, parce qu'il n'y a pas d'effets actuels de ce type sur le marché des LCA." Selon les États-Unis, il s'agit d'un point important. Les Communautés européennes, dans le cadre de leur argument relatif au lien de causalité, imputent les subventions alléguées à des modèles d'aéronef particuliers. Selon cette méthode, les 7,5 milliards de dollars de subventions dont les Communautés européennes allèguent l'existence au cours de la période de 1989 à 2006, sont imputables aux 717, 747, 757, 767, MD-11, MD-80 et MD-90 – c'est-à-dire à tous les aéronefs dont elles ont dit dans leur déclaration orale qu'ils ne causaient pas d'effets défavorables à leurs intérêts. (En fait, en définissant les produits similaires subventionnés comme étant les 737, 777 et 787, les Communautés européennes n'ont même pas formulé d'allégation selon laquelle l'une quelconque des subventions alléguées relatives aux autres aéronefs de Boeing causait un préjudice grave.) Les États-Unis font valoir que si ces subventions alléguées ne causent pas de préjudice grave, elles ne devraient jouer aucun rôle dans l'analyse faite par le Groupe spécial. Ils demandent donc au Groupe spécial de ne pas tenir compte en conséquence de l'analyse effectuée par les Communautés européennes.[627]

4.385 Les États-Unis notent aussi l'argument des Communautés européennes selon lequel leur estimation exagérée de 24 milliards de dollars de subventions est un élément de preuve suffisant en soi pour établir que les versements contestés ont causé un préjudice grave. Les États-Unis estiment que les arguments des Communautés européennes sont contradictoires et reposent sur des hypothèses contraires aux autres hypothèses qu'elles demandent au Groupe spécial de formuler. En particulier, les arguments sont contraires aux éléments de preuve car les comparaisons correctes indiquent que les montants en question n'ont eu aucun effet important.[628]

4.386 En outre, les États-Unis soutiennent que les Communautés européennes, dans leurs calculs de l'importance par avion des subventions alléguées, ont:

[626] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 65.
[627] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 66.
[628] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 67.

- imputé les subventions alléguées sur la base de commandes "virtuelles" ou "déduites", qui ne sont pas des commandes effectives mais des livraisons effectives ou estimées reportées trois ans en arrière, afin de gonfler artificiellement l'importance par avion de ces subventions en 2005 et 2006, années où le volume des ventes a été élevé et sur lesquelles sont axés leurs arguments concernant l'existence d'un préjudice grave[629];

- considéré que les subventions récurrentes alléguées avaient été reçues à la date virtuelle/déduite de la commande (c'est-à-dire trois ans avant la livraison effective ou estimée), même si Boeing n'a pas bénéficié de l'avantage allégué avant la date de livraison[630];

- imputé à tort les subventions alléguées aux aéronefs de Boeing sur la base du nombre de sièges d'aéronef associé aux commandes virtuelles/déduites, et non sur la base de la valeur des aéronefs associés[631];

- considéré que certaines subventions alléguées étaient liées uniquement au 787, alors qu'il n'existe aucun lien spécifique de ce type[632]; et

- indiqué de façon inexacte le nombre de sièges dont le 787-3 est effectivement équipé, afin d'imputer les subventions alléguées aux 787-8 et 787-9 qui jouent un rôle plus important dans leurs arguments.[633]

4.387 Les États-Unis estiment que la plus grave de ces erreurs est le fait que les Communautés européennes utilisent des données concernant des commandes virtuelles/déduites comme base de leurs imputations par avion des subventions alléguées.[634] Les Communautés européennes ont utilisé comme base d'imputation les livraisons effectives et, pour la majeure partie de la période de 2004 à 2006, les livraisons futures estimées.[635] Elles n'ont pas donné de justification légitime pour cette approche.[636] Bien que les Communautés européennes aient insisté sur le fait que les subventions non récurrentes alléguées causaient des effets "immédiats et directs" sur les prix des commandes passées durant l'année où, selon leurs allégations, les subventions étaient reçues[637], leur méthode d'imputation par avion de l'importance des subventions fait correspondre l'importance des subventions alléguées pour chaque année à des "commandes" qui n'ont pas effectivement été passées cette année-là.[638] Par conséquent, même si une imputation par avion des subventions alléguées était appropriée en l'espèce, la méthode d'imputation utilisée par les Communautés européennes rend inutile, sur le plan

[629] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 372, paragraphe 241.
[630] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 372, paragraphe 241.
[631] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 372, paragraphe 241.
[632] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 372, paragraphe 241.
[633] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 372, paragraphe 241.
[634] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 372, paragraphe 242.
[635] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 372, paragraphe 242.
[636] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 372, paragraphe 242.
[637] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 372, paragraphe 242.
[638] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 372, paragraphe 242.

analytique, les importances par avion des subventions *ad valorem* qu'elles avancent.[639] Comme les États-Unis l'ont montré, le fait d'utiliser les commandes effectives comme base d'imputation (et de maintenir constants tous les autres aspects de la méthode de l'ITR) réduit d'environ 50 pour cent les importances par avion des subventions alléguées pour 2005 et 2006.[640]

iii) Arguments concernant l'allégation d'effets sur les prix formulée par les Communautés européennes

4.388 Les États-Unis soutiennent que les Communautés européennes, pour ce qui est de leurs arguments concernant les effets sur les prix, effectuent une rapide "analyse hypothétique" pour essayer de satisfaire au critère de causalité énoncé dans l'Accord SMC. Toutefois, cette analyse suppose, mais ne prouve pas, que, en l'absence des subventions alléguées, les prix de Boeing auraient augmenté du montant du taux de subventionnement allégué[641] – une proposition qui est inexacte, comme les Communautés européennes le concèdent.[642] En revanche, les États-Unis ont fourni des éléments de preuve montrant que Boeing essaie toujours de maximiser ses bénéfices au fil du temps, et qu'elle fixe donc les prix de ses aéronefs sans tenir compte d'aucune subvention alléguée.[643] Il n'y a donc aucune raison qui permet au Groupe spécial de conclure raisonnablement que chaque dollar versé au titre des subventions alléguées se solde par une diminution équivalente des prix de Boeing, ou qu'une modification des prix de Boeing se traduit par une modification au dollar près des prix d'Airbus.[644] Les autres arguments des Communautés européennes concernant les "effets sur les prix" reposent i) sur l'assertion selon laquelle un ensemble d'avantages fiscaux allégués est répercuté à 100 pour cent sur les prix facturés par Boeing à ses clients et ii) sur une analyse économique (le "rapport Cabral"[645]) qui présume les effets sur les prix des autres subventions dites "subventions pour le développement" dont il est allégué qu'elles ont été accordées à Boeing. En fait, en ce qui concerne la politique de prix de Boeing, les États-Unis estiment que les éléments de preuve, contrairement aux assertions et aux suppositions des Communautés européennes, sont sans équivoque sur l'ensemble des points suivants:

- Les prix de Boeing sont déterminés par le marché. Boeing demande pour ses aéronefs les prix les plus élevés que le marché supportera, sans tenir compte des divers versements que les Communautés européennes contestent en tant que subventions.[646]

- Airbus a délibérément et systématiquement sous-coté ses prix par rapport à ceux de Boeing pour les trois types d'aéronefs civils gros porteurs faisant l'objet de la plainte des Communautés européennes, afin d'accroître sa part de marché (A320), de

[639] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 372, paragraphe 242.
[640] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 372, paragraphe 243.
[641] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 28. Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1396 à 1402, 1502 à 1504, et 1597 à 1599.
[642] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 29. Dans le modèle économique des Communautés européennes – qui présume les effets sur les prix qu'il prétend établir –, il est estimé que 85 pour cent de la valeur de toute subvention entraînent une hausse des prix.
[643] Réponse des États-Unis à la question n° 370, paragraphe 252.
[644] Réponse des États-Unis à la question n° 370, paragraphe 252.
[645] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 30. Luís M.B. Cabral, *Impact of Development Subsidies Granted to Boeing*, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4.
[646] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 31. Déclaration de M. Clay Richmond, pièce US-275.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> conserver sa part de marché (A330) et de compenser l'insatisfaction des clients vis-à-vis de son aéronef concurrent (A340 et A350 original).

La résistance de Boeing aux pressions en matière de prix exercées par Airbus ressort clairement des éléments de preuve spécifiques aux campagnes et, de façon plus générale, des pertes de part de marché importantes enregistrées par Boeing. En fait, les éléments de preuve montrent que les pertes de part de marché subies par Boeing au profit d'Airbus ont été plus importantes durant la période où les effets sur les prix allégués étaient les plus élevés, ce qui réfute l'allégation des Communautés européennes concernant l'existence d'un lien entre les subventions alléguées et les prix de Boeing.[647] Selon les calculs des Communautés européennes, les niveaux des subventions non récurrentes alléguées durant la période de 2004 à 2006 ont été, en moyenne, sensiblement inférieurs aux niveaux enregistrés durant la période de 2000 à 2003.[648] Toutefois, la période de 2004 à 2006 ne se caractérise pas par un fléchissement des types d'investissements de Boeing spécifiés dans le modèle Cabral.[649] En fait, et contrairement aux prévisions du modèle Cabral, **[***]** de Boeing ainsi que les versements pour la R&D de produits et les versements aux actionnaires ont augmenté sensiblement.[650] Par conséquent, il n'existe aucune coïncidence temporelle qui étaye la théorie des Communautés européennes relative aux effets sur les prix et le modèle Cabral sur lequel elle est fondée.[651]

4.389 Par contre, il y a une forte coïncidence temporelle entre les indices allégués d'effets défavorables et des facteurs autres que les subventions:

- **[***]** de Boeing.[652]

- Les prix de l'A340 d'Airbus peu économe en carburant **[***]**.[653]

La baisse des coûts de développement de l'A380 a libéré des ressources en 2006, ce qui a coïncidé avec le moment où Airbus a finalement lancé un concurrent du 787 fabriqué principalement avec des composites, à savoir l'A350 XWB.[654]

4.390 Dans leurs autres communications écrites, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont pas rectifié leur analyse économique erronée, qui est la seule base qu'elles ont présentée à l'appui de leur assertion selon laquelle les subventions alléguées ont affecté la politique de prix de Boeing. Les États-Unis rappellent que les Communautés européennes, dans leur première communication écrite, ont fondé l'affirmation selon laquelle les subventions alléguées affectaient les prix de Boeing sur une analyse économique, qui reposait sur une série d'assertions concernant la manière dont des subventions affecteraient une société comme Boeing et sur une modélisation effectuée par le professeur Luís Cabral. Les États-Unis affirment qu'ils ont démontré dans leur première communication écrite que ces assertions étaient fausses et que les hypothèses sous-jacentes

---

[647] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 65.
[648] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 206.
[649] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 206.
[650] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 206.
[651] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 206.
[652] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 207.
[653] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 207.
[654] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 207.

au modèle du professeur Cabral en infirmaient les résultats. Dans leur déclaration orale, les Communautés européennes ont essayé de rétablir la crédibilité de leur analyse, mais elles n'ont identifié aucune erreur dans les critiques formulées par les États-Unis à l'encontre de leur raisonnement et n'ont fourni aucun élément de preuve validant les nombreuses hypothèses qui sont nécessaires pour parvenir à la conclusion qu'elles demandent au Groupe spécial d'établir.[655] En fait, les États-Unis font valoir que, dans leur première communication écrite et leur déclaration orale, ils ont démontré que les éléments de preuve présentés au Groupe spécial n'étayaient aucune de ces hypothèses et, dans de nombreux cas, les réfutaient. La déclaration orale des Communautés européennes n'a rien fait de plus que présenter des affirmations additionnelles qui étaient sans fondement ou directement contraires aux éléments de preuve.[656]

4.391 Les arguments des Communautés européennes spécifiques aux campagnes qui relient les subventions alléguées à des pertes de ventes et à un empêchement de hausses de prix (par exemple, "la capacité de Boeing à faire des concessions sur le prix final a joué un rôle déterminant pour ce qui est de gagner ou de perdre la vente") reposent entièrement sur les calculs de l'importance par avion des subventions, sur les effets sur les prix par avion calculés par le professeur Cabral et, dans une certaine mesure, sur l'"analyse" de la viabilité économique effectuée par l'ITR.[657] Comme les travaux de l'ITR et du professeur Cabral ne prouvent rien, les Communautés européennes ne peuvent pas montrer une quelconque connexion entre les résultats de certaines campagnes et les subventions alléguées, et encore moins le lien "réel et substantiel" prescrit par l'Accord SMC.[658]

4.392 Les États-Unis notent que, en réponse à leur observation selon laquelle Boeing fixe les prix de ses aéronefs civils gros porteurs sur la base de son interprétation du marché, les Communautés européennes ont fait valoir que "si Boeing n'avait pas eu la possibilité de bénéficier de subventions, elle n'aurait pas pu sacrifier ses marges existantes pour accroître sa part de marché et obtenir une plus grande valeur de ses clients ultérieurement". Les États-Unis font valoir que cela n'est rien d'autre qu'une conclusion sans fondement. Les Communautés européennes ne présentent aucun élément de preuve suggérant que les prix de Boeing auraient été différents "en l'absence" des subventions alléguées. Elles font aussi valoir que "les assertions des États-Unis" concernant l'utilisation des liquidités par Boeing "sont en contradiction avec les données disponibles", parce que "les données font ressortir qu'il n'y a pas de corrélation statistiquement significative entre les subventions et les dividendes cumulés avec les rachats d'actions" mais montrent bien qu'il y a "une corrélation évidente entre la valeur d'une société et les dividendes cumulés avec les rachats d'actions". Toutefois, l'absence de toute corrélation entre les subventions alléguées et les versements de Boeing à ses actionnaires est parfaitement compatible avec l'argument des États-Unis. Le point soulevé par les États-Unis est que les programmes en cause ne sont pas des subventions et qu'ils ne donnent pas à Boeing des "liquidités disponibles". Les États-Unis ne s'attendent pas à ce qu'il y ait une corrélation entre des subventions qui en fait n'existent pas et les versements de Boeing à ses actionnaires et, si cela prouve quoi que ce soit, le fait qu'il n'y en a pas prouve qu'ils ont raison sur ce point. Et le fait qu'il existe une corrélation "entre la valeur d'une société et les dividendes cumulés avec les rachats d'actions" ne devrait étonner personne. Le prix d'une action d'une société, et par conséquent sa valeur, tendent à augmenter à mesure que la rémunération versée par la société aux actionnaires augmente. Les États-Unis estiment que ce phénomène n'a rien à voir avec les subventions alléguées.[659]

[655] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 68.
[656] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 69.
[657] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 381, paragraphe 338.
[658] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 381, paragraphe 338.
[659] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 70.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

iv) Arguments concernant l'allégation d'effets sur la technologie formulée par les Communautés européennes

4.393 Les États-Unis font valoir que, en ce qui concerne les "effets sur la technologie", les Communautés européennes ne donnent pas de raison convaincante permettant de penser que Boeing aurait développé le 787 plus tard ou plus lentement en l'absence du subventionnement allégué. En fait, les éléments de preuve démontrent le contraire. Lorsque Boeing a consacré ses ressources au programme du 787, Boeing et Airbus avaient accès aux mêmes technologies des composites et autres. Boeing a lancé le 787 bien avant qu'Airbus ne lance l'A350 XWB – la première version de cet aéronef acceptée sur le marché – parce que les ressources d'Airbus étaient affectées, à l'époque, à l'A380. Autrement dit, la position d'Airbus dans le segment des aéronefs de moyenne capacité était une question de choix – Airbus a décidé de concentrer ses efforts sur la maîtrise de la technologie d'un aéronef "superjumbo", qui était conçu pour desservir des routes entre des aéroports-plaques tournantes. Par contre, Boeing a décidé de mettre l'accent sur un aéronef effectuant des liaisons point à point, plus petit et plus économe en carburant, qui pourrait tirer parti des innovations existantes et généralement utilisables en technologie des composites et des réductions concernant les coûts des composites. Ayant décidé d'aller dans une autre direction, Airbus a aggravé ses propres problèmes après le lancement du 787 de Boeing en essayant d'accélérer le développement d'un "A350" concurrent, issu d'un remaniement rapide de son A330 obsolète. Les États-Unis estiment donc que les subventions alléguées accordées à Boeing n'ont jamais été un problème.[660]

4.394 Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'examinent pas non plus ce que l'EADS a reconnu – à savoir que les difficultés qu'Airbus a rencontrées sont des problèmes dont elle est elle-même responsable et qui ne sont pas liés au subventionnement allégué. En fait, les États-Unis affirment que les problèmes qu'Airbus s'est elle-même créés dépassent les questions concernant l'A380 et l'A350 examinées ci-dessus. Par exemple, Airbus a décidé de mettre sur le marché son A340 long courrier dans les années 1990 en l'équipant de quatre moteurs. À une époque où le kérosène était bon marché, la décision était probablement saine. Toutefois, dans l'environnement actuel où le prix du kérosène est très élevé, cette décision ne fait que causer des problèmes. L'A340 se vend mal parce que ses performances ne sont pas bonnes – il a toujours été classé par les opérateurs et les investisseurs au dernier rang des aéronefs civils gros porteurs présents sur le marché. Les États-Unis estiment que lorsque les Communautés européennes allèguent, comme elles le font, que ce sont les subventions, et non les mauvais résultats et les aspects économiques de l'exploitation de l'A340, qui ont entraîné des pertes de ventes de l'A340 au profit du 777 bimoteur de Boeing plus économe en carburant, elles ne tiennent pas compte de tous les éléments de preuve concernant les ventes de ces deux aéronefs.[661]

4.395 Les États-Unis allèguent que, de façon similaire, Airbus a affecté en 2000 des milliards de dollars à son projet d'A380. L'A380, qui est de loin l'aéronef commercial le plus gros porteur jamais construit, est conçu pour desservir un nombre relativement limité de routes "entre aéroports-plaques tournantes". Les États-Unis affirment par ailleurs que Boeing s'est toujours montrée plus sceptique quant au niveau de la demande pour un aéronef aussi gros porteur, estimant que la plus forte croissance reviendrait aux routes directes "point à point" qui permettent aux passagers d'atteindre leur destination sans changer d'avion dans des aéroports-plaques tournantes saturés comme Francfort, Londres Heathrow ou Tokyo Narita. Par conséquent, alors qu'Airbus développait l'A380, Boeing a affecté ses ressources de développement au 787, un aéronef beaucoup plus petit et beaucoup plus économe en carburant, fondé sur la technologie des composites, destiné à desservir ces routes point à point. Comme les ressources en ingénierie sont limitées, la décision d'Airbus de se concentrer sur le révolutionnaire A380 signifiait qu'il lui était impossible de mettre au point en même temps un aéronef de moyenne capacité tout aussi révolutionnaire. En fait, Airbus a essayé de s'en sortir avec un

[660] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 66.
[661] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 67.

remaniement à faible coût de l'A330, auquel elle a donné le nom d'une nouvelle famille d'aéronefs (l'"A350") et qu'elle a commercialisé pour faire concurrence au 787. Les échecs successifs de cette approche, étant donné que les clients rejetaient les modifications de plus en plus élaborées des composants d'aéronefs existants, ont finalement conduit Airbus à lancer un aéronef réellement nouveau, l'A350 XWB, qui ne sera prêt à être livré qu'en 2013, soit cinq ans après le 787. Sur cette base, les États-Unis font valoir que le subventionnement allégué de Boeing n'a pas pu causer le manque d'ingénieurs qualifiés d'Airbus, ni une série de mauvaises décisions en matière de conception que les clients ont rejetées.[662]

4.396 Les États-Unis affirment par ailleurs que les Communautés européennes n'allèguent pas, et ne peuvent pas alléguer, que les problèmes d'Airbus relatifs à la production de l'A380 sont liés d'une manière quelconque à ce qu'a fait Boeing. Selon les États-Unis, il ne fait aucun doute que les retards de production coûteux – l'A380 a deux ans de retard et coûte des milliards d'euros supplémentaires par rapport au budget prévu – expliquent la plupart, pour ne pas dire la totalité, des pertes indiquées par Airbus en 2006, ainsi que les difficultés rencontrées par la société pour trouver des ressources en vue de développer l'A350.[663] Ainsi, les États-Unis estiment que les éléments de preuve disponibles non seulement réfutent l'argumentation relative au lien de causalité que les Communautés européennes cherchent à défendre, mais prouvent aussi que le préjudice grave dont se plaignent les Communautés européennes est, en fait, une conséquence directe des choix délibérés d'Airbus en matière de développement des produits et de fixation des prix. Toutefois, l'Accord SMC ne permet pas aux Communautés européennes d'imputer aux subventions les effets de ces autres facteurs.[664]

4.397 En outre, les États-Unis font observer un autre fait important concernant la situation d'Airbus, que les Communautés européennes négligent de mentionner dans leur communication. Même si Airbus s'est heurtée récemment à des difficultés, les États-Unis soutiennent que ses recettes et sa production ont atteint des niveaux presque records et que sa situation commerciale s'améliore. L'A380 est presque prêt à être livré aux clients, et Airbus prévoit que les commandes augmenteront à mesure que l'aéronef prouvera qu'il est rentable à l'usage. Airbus a décidé de renoncer à l'A350 original, qui était mal conçu, et de repartir de zéro avec l'A350 XWB. Les Communautés européennes, Airbus et la plupart des analystes prévoient que le nouvel aéronef aura davantage la faveur des clients.[665] En fait, Airbus a déjà reçu un nombre impressionnant de commandes et d'engagements pour l'A350 XWB, soit 232 dans les six mois ayant suivi le lancement du programme.[666] Airbus a aussi modifié radicalement son équipe dirigeante et engagé un plan de réduction des dépenses appelé "Power 8", qui, selon elle, la rendra plus compétitive dans un contexte caractérisé par la faiblesse du dollar. Cette évolution consomme probablement des recettes et des liquidités inscrites dans les états financiers de la société à l'heure actuelle, mais ce sont des investissements qui promettent de rapides améliorations futures, comme il ressort maintenant clairement du carnet de commandes de l'A350 XWB.[667]

4.398 Dans leurs autres communications écrites, les États-Unis font valoir que ce n'est pas grâce aux subventions alléguées que Boeing a pu mettre le 787 en service commercial avant que ne le soit l'aéronef concurrent des Communautés européennes. Ils notent que les Communautés européennes,

[662] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 68.
[663] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 69.
[664] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 70.
[665] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 32. Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1338 ("Airbus est maintenant en mesure d'offrir une nouvelle génération de LCA dont les performances sont comparables à celles de la famille Boeing 787, voire meilleures, et elle devrait pouvoir en assurer la livraison en 2013").
[666] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 33. Communiqué de presse d'Airbus, "Nouvel élan pour les appareils Airbus leaders avec 425 commandes fermes enregistrées au Salon du Bourget", 22 juin 2007, pièce US-377.
[667] Résumé analytique de la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 71.

dans leurs arguments concernant les "effets sur la technologie", demandent au Groupe spécial de conclure que, en l'absence des subventions alléguées, Boeing aurait eu besoin de plus de temps pour offrir un produit supérieur à l'A330, ou aurait dû se contenter d'offrir dans l'immédiat un produit concurrent aussi valable mais pas meilleur. De l'avis des États-Unis, c'est la seule conclusion qui peut découler de l'argument des Communautés européennes selon lequel ce sont les subventions alléguées – et non les propres efforts déployés par Boeing – qui ont permis la conception et la planification du 787. Toutefois, une telle conclusion est contraire aux éléments de preuve et à la rationalité économique.[668]

4.399 Pendant la période considérée, les ingénieurs d'Airbus développaient deux nouveaux aéronefs – l'A380 et l'A400M. Les Communautés européennes n'allèguent jamais, et prouvent encore moins, que les ingénieurs de Boeing sont moins compétents que ceux d'Airbus. En outre, elles n'allèguent jamais, ni ne prouvent, que BCA n'avait pas suffisamment de fonds pour couvrir toutes les dépenses de R&D qu'elle devait faire. Elles ne fournissent aucun élément permettant de conclure que Boeing, avec cette capacité et les ressources financières nécessaires pour l'utiliser pleinement, n'a rien fait si ce n'est céder une part de marché alors qu'Airbus allait de l'avant avec ses projets. Au contraire, il existait l'incitation économique, les ressources financières et les compétences en ingénierie nécessaires pour produire un nouvel aéronef. En résumé, les États-Unis estiment que, quel que soit l'effet financier des subventions alléguées, rien ne permet de conclure que ces subventions ont modifié les résultats technologiques.[669] Ils ajoutent que c'est exactement ce que les Communautés européennes reconnaissent. Dans leur résumé sur la "nature" du groupe de subventions incluant les travaux de recherche du DOD et de la NASA dont il est allégué qu'ils ont eu des effets sur la technologie, les Communautés européennes indiquent que "ce deuxième groupe de subventions accroît les liquidités hors exploitation de Boeing en apportant des fonds pour certaines activités de R&D que Boeing aurait dû sinon financer elle-même". Autrement dit, selon les États-Unis, l'analyse du lien de causalité faite par les Communautés européennes repose sur la proposition selon laquelle, si les subventions alléguées ont financé des travaux de recherche pertinents pour les aéronefs civils gros porteurs, Boeing aurait, en l'absence de ces subventions, utilisé ses propres fonds pour effectuer ces mêmes travaux. En outre, les États-Unis soutiennent que, comme les Communautés européennes traitent chaque subvention alléguée comme ayant un effet sur les liquidités durant l'année où elle a été accordée, elles supposent que Boeing aurait effectué ces travaux de recherche au moment où elle l'a fait effectivement.[670] Sur cette base, les États-Unis affirment qu'ils ont démontré que l'analyse faite par les Communautés européennes des effets économiques des subventions alléguées est erronée. Toutefois, ils ajoutent que les Communautés européennes ont raison de reconnaître que le programme de Boeing relatif au développement technologique des aéronefs civils gros porteurs aurait continué indépendamment de la disponibilité d'un financement des pouvoirs publics.[671]

4.400 Les États-Unis estiment enfin que les arguments des Communautés européennes concernant les effets sur la technologie reposent sur l'hypothèse que Boeing n'aurait pas effectué tous les travaux de recherche pertinents pour le 787 en l'absence des subventions alléguées – assertion que même les Communautés européennes jugent inexacte. Par conséquent, de l'avis des États-Unis, les Communautés européennes n'ont pas établi *prima facie* que les subventions alléguées ont affecté la capacité de Boeing de mettre le 787 en service commercial avant que ne le soit un produit d'Airbus concurrent.[672]

[668] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 71.
[669] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 71.
[670] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 72.
[671] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 73.
[672] Résumé analytique de la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 74.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4.401 En conclusion, les États-Unis maintiennent ce qui suit:

a) Période de référence. Les Communautés européennes ont présenté plusieurs arguments afin de tenter d'exclure les données antérieures à 2004 du champ de l'examen du Groupe spécial. Le plus récent est l'affirmation selon laquelle les "portefeuilles de produits" de Boeing et d'Airbus ont été modifiés de façon "radicale" durant la période de 2004 à 2006. Toutefois, un examen de tous les modèles mis en vente durant les périodes de 2001 à 2003 et de 2004 à 2006 montre que les produits offerts étaient dans une très large mesure les mêmes.[673]

b) Agrégation. Dans les cas où des programmes "ont un lien suffisant" avec le produit subventionné et une variable particulière axée sur les effets, les effets de ces programmes peuvent être agrégés. Un tel lien n'existe pas entre, d'une part, les subventions dont les Communautés européennes allèguent qu'elles "abaissent les coûts marginaux unitaires" de certains aéronefs civils gros porteurs de Boeing et, d'autre part, les programmes de R&D dont elles allèguent qu'ils ont subventionné les activités de R&D de Boeing.[674]

c) Importance des subventions alléguées. Les chiffres de 24 milliards de dollars et 19 milliards de dollars cités par les Communautés européennes sont fondés en grande partie sur des analyses qui vont totalement à l'encontre des éléments de preuve. Même si chaque programme contesté par les Communautés européennes était une subvention – et les États-Unis soutiennent que ce n'est pas le cas –, la valeur réelle associée aux programmes est bien inférieure à ce que les Communautés européennes affirment, et bien inférieure à tout niveau qui pourrait éventuellement avoir un effet sur les prix ou la technologie de Boeing.[675]

d) L'importance des subventions ne suffit pas en soi pour établir un lien de causalité. Les données financières de Boeing réfutent l'assertion des Communautés européennes selon laquelle, "en l'absence" de ce volume de financement des pouvoirs publics allégué, les stratégies de Boeing en matière de fixation des prix et de développement des produits auraient mené la société à la faillite. Au cours de la période de 2004 à 2006 sur laquelle est axée l'allégation des Communautés européennes concernant les effets défavorables, les fonds dépensés par Boeing en rachats d'actions ont représenté près du double du montant des subventions alléguées. Les ressources de Boeing ont pu, de façon similaire, couvrir tout coût financé par les subventions alléguées durant la période plus longue de 1989 à 2006. Ces évaluations utilisent les chiffres exagérés des Communautés européennes. Il est évident que plus ces chiffres sont faibles, moins l'argument devient plausible.[676]

e) Les Communautés européennes n'ont pas établi que la stratégie de Boeing en matière de fixation des prix aurait changé en l'absence des subventions alléguées. Elles allèguent que quatre programmes de subventions allégués réduisent les coûts marginaux unitaires de Boeing liés à la production d'aéronefs civils gros porteurs, et que la société répercute cet avantage aux clients "au dollar près" sous la forme de prix

[673] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 23.
[674] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 24.
[675] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 25.
[676] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 26.

moins élevés. Les éléments de preuve cités par les Communautés européennes n'étayent pas cette proposition. S'agissant du deuxième groupe de subventions, celles dont il est allégué qu'elles ont été fournies sous la forme de programmes de R&D, les Communautés européennes affirment qu'une partie du budget de chaque programme est l'équivalent fonctionnel des "liquidités disponibles" que Boeing utilise pour "fixer des prix d'une manière agressive". Les États-Unis affirment qu'ils ont montré que la modélisation du professeur Cabral et le rapport y afférent, sur lesquels repose l'analyse des Communautés européennes, ne sont fondamentalement pas valables. La réponse des Communautés européennes aux critiques formulées par les États-Unis ne réhabilite pas l'analyse du professeur Cabral.[677]

f) Les Communautés européennes n'ont pas établi l'existence de l'un quelconque des types de préjudice grave. Leurs arguments essentiels concernent la question de savoir comment les subventions alléguées affectent le comportement de Boeing et le marché. Les États-Unis ont montré que les Communautés européennes n'avaient pas établi *prima facie* que de tels effets se produisaient. Même si elles l'avaient fait, l'Accord SMC contient une autre prescription – qui veut que les effets constituent l'un des types de préjudice grave énumérés à l'article 6.3. Toutefois, les éléments de preuve ne démontrent pas que les types de préjudice grave allégués par les Communautés européennes – un empêchement notable de hausses de prix, des pertes de ventes notables, ou un détournement ou une entrave – se sont produits.[678]

V. ARGUMENTS DES TIERCES PARTIES

A. AUSTRALIE

1. Introduction

5.1 L'Australie se concentre sur un petit nombre de sujets qui soulèvent des questions systémiques majeures ainsi que des questions d'interprétation du droit importantes.[679]

2. Contribution financière

a) Pertinence de la nature de l'action des pouvoirs publics

5.2 L'Australie estime que la question de savoir si une action des pouvoirs publics peut aussi être qualifiée de type particulier de transaction (par exemple l'"achat de services") est dénuée de pertinence lorsqu'il s'agit de savoir si elle constitue une "contribution financière" au sens de l'article 1.1 a) 1). Par contre, la question pertinente est celle de savoir si l'action des pouvoirs publics peut être décrite à juste titre comme relevant d'une des catégories de contribution financière mentionnées à l'article 1.1 a) 1).[680]

5.3 L'Australie rappelle la déclaration faite par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, selon laquelle "{u}ne évaluation de l'existence d'une contribution financière suppose un examen de la nature de la transaction au moyen de laquelle quelque chose ayant

[677] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 27.
[678] Résumé analytique de la déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 28.
[679] Résumé analytique de la communication écrite de l'Australie, paragraphe 1.
[680] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 1.

une valeur économique est transféré par les pouvoirs publics".[681] Par conséquent, l'Australie estime qu'il est important d'indiquer précisément la nature de l'action des pouvoirs publics visée pour déterminer si elle relève d'une des catégories de contribution financière.[682]

5.4 De l'avis de l'Australie, les faits et circonstances entourant la mesure visée devraient déterminer la nature de l'action des pouvoirs publics et, en conséquence, si cette action relève d'une des catégories de contribution financière mentionnées à l'article 1.1 a) 1). Autrement dit, c'est la nature de l'action des pouvoirs publics, et non le fait de la qualifier de type particulier de transaction, qui détermine si cette action relève de l'article 1.1 a) 1).[683]

b) Pertinence des compensations versées dans le cadre des arrangements contractuels

5.5 L'Australie estime aussi que la question de savoir si un bénéficiaire verse aux pouvoirs publics une compensation (sous une forme monétaire ou en nature) en vertu d'un arrangement contractuel est dénuée de pertinence lorsqu'il s'agit de savoir si une action particulière des pouvoirs publics est une contribution financière aux termes de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.[684]

5.6 L'Australie note que l'analyse de l'Organe d'appel concernant la définition d'une subvention visée à l'article 1.1 comprend deux éléments distincts, à savoir i) une contribution financière des pouvoirs publics et ii) le fait qu'un avantage est conféré.[685] L'Australie estime qu'il est important d'analyser séparément ces deux éléments distincts du critère relatif aux subventions figurant à l'article 1.1. En d'autres termes, la nature de l'action des pouvoirs publics concernée devrait être examinée séparément de ce qui a été conféré au bénéficiaire.[686]

5.7 La question de savoir si une action particulière des pouvoirs publics est une contribution financière constitue un élément séparé du critère relatif aux subventions énoncé à l'article 1.1, qui est distinct de la question de l'avantage.[687] L'article 14 d) de l'Accord SMC dispose que la fourniture de biens ou de services par les pouvoirs publics ne sera pas considérée comme conférant un avantage, à moins que la fourniture ne s'effectue moyennant une rémunération moins qu'adéquate. Cela montre qu'une contribution financière peut exister en cas de rémunération inadéquate. Par conséquent, le fait que les pouvoirs publics perçoivent une rémunération pour des biens et des services qu'ils fournissent n'est pas en soi suffisant pour exclure la transaction du champ d'une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC.[688]

5.8 Comme les Communautés européennes l'ont fait observer dans leur déclaration orale, "la pratique courante des pouvoirs publics du monde entier est d'accorder un soutien à la R&D sur la base de contrats".[689] L'Australie rappelle, par exemple, que dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux III*, le Groupe spécial a considéré que l'octroi de droits de récolte en vertu de contrats de

---

[681] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, note de bas de page 1 faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 52. Résumé analytique de la communication écrite de l'Australie, paragraphe 3.

[682] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 2.

[683] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 3.

[684] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 4.

[685] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, note de bas de page 2 faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 156.

[686] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 5.

[687] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, note de bas de page 3 faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 156.

[688] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 6.

[689] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, note de bas de page 4 faisant référence à la déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 68.

coupe constituait la fourniture d'une marchandise, nonobstant le fait que les entreprises payaient un prix pour ces droits de récolte.[690] De même, les arrangements de partage des coûts entre les entreprises privées de la branche de production et les pouvoirs publics pour la R&D n'empêchent pas, selon l'Australie, l'existence d'une contribution financière.[691]

5.9 Par conséquent, l'Australie estime que c'est la nature de l'action des pouvoirs publics, compte tenu de tous les faits et circonstances entourant la fourniture de l'aide, qui devrait déterminer si cette action constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC.[692]

c) Aide fiscale

5.10 Dans les affaires *États-Unis – FSC* et *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, l'Organe d'appel a donné des indications sur la question de savoir si l'aide fiscale accordée à Boeing et à d'autres constructeurs aérospatiaux constituait une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC. De l'avis de l'Australie, le Groupe spécial doit examiner si une réduction du taux d'imposition pour un secteur particulier constitue des recettes normalement exigibles qui sont abandonnées ou non perçues, sur la base d'une comparaison avec des "contribuables se trouvant dans des situations similaires" (c'est-à-dire d'autres secteurs dont les activités économiques ont une complexité/un niveau de valeur ajoutée similaire). L'Australie estime que, sur la base de cette comparaison, la question essentielle est de savoir si les mesures fiscales concernées "représentent une dérogation" aux règles fiscales qui s'appliqueraient normalement à ce secteur.[693] Un facteur pertinent que le Groupe spécial doit examiner est la conception des mesures, ou la "forme essentielle et la justification présentée" pour ces mesures, afin d'"évaluer la nature du rapport entre la mesure en cause et le régime fiscal général". Le Groupe spécial doit examiner la réduction des taux de l'impôt B&O pour les activités de construction aérospatiale dans le contexte du régime général qui prévoit une aide fiscale pour le secteur de la construction aérospatiale.[694]

d) Aide à la R&D

i) Application du critère juridique à l'aide à la R&D

5.11 L'Australie note que diverses mesures relatives aux activités de R&D et aux "résultats" de ces activités ont été présentées au Groupe spécial en l'espèce. Elle estime que l'examen par le Groupe spécial des activités de R&D et des "résultats" de ces activités en tant que contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) devrait inclure: i) la question de savoir si l'aide à la R&D comporte le transfert direct de fonds (dons); ii) la question de savoir si la fourniture de biens immobiliers détenus par les pouvoirs publics, d'un soutien institutionnel, de scientifiques, d'ingénieurs et d'installations de recherche, par exemple, peut aussi constituer la fourniture de biens et de services; iii) la question de savoir si l'octroi de droits de propriété intellectuelle peut constituer la fourniture de biens et de services; iv) la question de savoir si l'octroi de droits de propriété intellectuelle peut aussi constituer un abandon de recettes normalement exigibles lorsque la répartition des droits de brevet ne répond pas à des considérations commerciales; et v) la mesure dans laquelle la fourniture d'une technologie à double usage constitue la fourniture de biens et de services.[695]

---

[690] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, note de bas de page 5 faisant référence au rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux III*, paragraphe 7.18.

[691] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 7.

[692] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 8.

[693] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 8.

[694] Résumé analytique de la communication écrite de l'Australie, paragraphe 2.

[695] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 9. Résumé analytique de la communication écrite de l'Australie, paragraphe 4.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

ii) Éventail des mesures qui correspondent au sens de l'expression "contribution financière"

5.12 L'Australie considère que le critère pertinent pour déterminer si une mesure particulière correspond au sens de l'expression contribution financière figurant à l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC est la question de savoir si les pouvoirs publics ont fourni au bénéficiaire quelque chose ayant une certaine valeur, y compris un transfert de ressources en nature, qui a le potentiel de réduire artificiellement les coûts de production d'un produit ou d'accroître artificiellement les recettes tirées de la vente du produit.[696]

5.13 Cette vue est étayée par des affaires antérieures. Par exemple, l'Australie rappelle la déclaration faite par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, selon laquelle "{u}n large éventail de transactions correspondent au sens de l'expression "contribution financière" figurant à l'article 1.1 a) 1)".[697] Le Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – Restrictions à l'exportation* a donné des indications pour l'examen de la question de savoir si les activités de R&D menées par les pouvoirs publics constituaient une contribution financière: l'article 1.1 a) 1) i) à iii) couvre des actions très variées par lesquelles les pouvoirs publics "fourniss{ent} directement quelque chose ayant une certaine valeur – des fonds, des biens ou des services – à une entité privée".[698]

5.14 En ce qui concerne le sens du terme "biens" mentionné à l'article 1.1 a) 1) iii), l'Australie note que, dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, l'Organe d'appel a souscrit à l'avis du Groupe spécial selon lequel le sens ordinaire du mot "biens" incluait les "property or possessions" (avoirs ou possessions), en particulier – mais pas exclusivement – les "movable property" (biens meubles).[699] L'Australie rappelle aussi la déclaration du Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux III*, selon laquelle "le membre de phrase "des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale" fai{sait} référence à un très large éventail de choses que les pouvoirs publics {pouvaient}fournir".[700]

5.15 L'Australie estime aussi qu'il se peut qu'une mesure d'aide accordée par les pouvoirs publics comprenne plusieurs contributions financières. Par conséquent, il est important d'examiner séparément chaque élément d'une mesure pour déterminer si celle-ci relève d'une des catégories de contribution financière mentionnées à l'article 1.1 a) 1).[701]

iii) Traitement de l'"aide à des activités de recherche" accordée par les pouvoirs publics au titre de l'Accord SMC

5.16 L'Australie estime que l'article 8 de l'Accord SMC (relatif aux subventions ne donnant pas lieu à une action), qui est arrivé à expiration, fournit des indications pour l'examen du traitement de l'"aide à des activités de recherche" accordée par les pouvoirs publics au titre de l'Accord SMC. Selon l'Australie, l'inclusion de l'article 8 montre clairement que les négociateurs considéraient que les subventions pour la R&D étaient visées par l'Accord SMC. L'article 8.2 a) confirme que l'aide des

[696] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 10.

[697] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, note de bas de page 6 faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 52.

[698] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, note de bas de page 7 faisant référence au rapport du Groupe spécial *États-Unis – Restrictions à l'exportation*, paragraphe 8.73. Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 11.

[699] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, note de bas de page 8 faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 58.

[700] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, note de bas de page 9 faisant référence au rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux III*, paragraphe 7.25. Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 12.

[701] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 13.

pouvoirs publics pour un large éventail de coûts liés à la R&D, y compris les services et les connaissances, relève du sens de l'article 1.1 a) 1) iii).[702]

5.17 Si une entreprise conserve les droits de propriété intellectuelle qui lui reviennent normalement, la conservation de ces droits, selon l'Australie, ne constitue pas nécessairement une contribution financière additionnelle (en plus du financement accordé par les pouvoirs publics) prenant la forme d'une fourniture de biens au sens de l'article 1.1 a) 1) iii), car il n'y a pas eu de transfert de ces droits.[703]

5.18 Toutefois, l'Australie estime qu'il est important de tenir compte des faits et circonstances entourant la titularité des droits de propriété intellectuelle. En particulier, il est nécessaire de comparer le traitement de ces droits dans les arrangements contractuels spécifiques visés et dans des arrangements comparables relatifs au traitement des droits de propriété intellectuelle dans le cadre d'autres contrats des pouvoirs publics des États-Unis. Dans ces circonstances, il sera important de tenir compte de la mesure dans laquelle d'autres arrangements contractuels des pouvoirs publics sont en fait comparables et peuvent servir de point de repère.[704]

5.19 L'Australie est aussi d'avis que les droits de propriété intellectuelle acquis dans le cadre d'un contrat des pouvoirs publics (c'est-à-dire d'activités pour lesquelles les pouvoirs publics ont accordé une contribution financière) ne constitueraient pas nécessairement une contribution financière prenant la forme d'un abandon de recettes publiques normalement exigibles au sens de l'article 1.1 a) 1) ii). Cela dépendrait d'un examen des arrangements contractuels des pouvoirs publics en général et de ceux qui s'appliquent à la société en particulier.[705] La contribution financière serait limitée à l'aide octroyée par le biais d'un financement des pouvoirs publics pour les activités de R&D, qui constituerait, selon l'Australie, un transfert direct de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i).[706] Il se pourrait que le traitement des droits de propriété intellectuelle dans le cadre d'un contrat particulier des pouvoirs publics soit considéré comme une contribution financière additionnelle prenant la forme de la fourniture de biens au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) ou de l'abandon de recettes au sens de l'article 1.1 a) 1) ii). Cela dépendrait de tous les faits de la cause particulière et il devrait y avoir, de l'avis de l'Australie, un transfert des droits de propriété intellectuelle à la société par les pouvoirs publics.[707]

5.20 L'Australie partage l'avis du Brésil selon lequel, "si le Groupe spécial constate que la NASA ou le DOD a fourni des biens ou des services à Boeing sous la forme de l'accès à des installations, à des équipements ou à des employés des pouvoirs publics ou de leur utilisation, il devrait constater que la fourniture de ces biens ou services constitue une contribution financière au titre de l'article 1.1 a) 1) iii)".[708]

5.21 L'Australie note que les arrangements de partage des coûts entre les entreprises privées de la branche de production et les pouvoirs publics pour la R&D, par exemple en ce qui concerne les technologies à double usage, n'empêchent pas l'existence d'une contribution financière. En effet, une contribution financière pourrait quand même exister dans le montant du financement accordé par les

[702] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 14.
[703] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 15.
[704] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 16.
[705] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 17.
[706] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 18.
[707] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 19.
[708] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, note de bas de page 10 faisant référence à la communication écrite du Brésil, paragraphe 22. Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 20.

pouvoirs publics, indépendamment du montant du financement apporté par la branche de production.[709]

5.22 L'Australie estime qu'il apparaît que le programme de R&DI est un mécanisme ou un principe au moyen duquel le gouvernement des États-Unis détermine le niveau de l'aide pour certains coûts liés aux activités de R&DI. Cela ne modifie pas l'examen de la question de savoir si le financement pour la R&D constitue une contribution financière.[710]

iv) Aide à la R&D dans le cadre des programmes de la NASA et du DOD

5.23 L'Organe d'appel, dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, et le Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – Restrictions à l'exportation* ont fourni des indications sur les types de transactions considérées comme étant des contributions financières et sur le sens du terme "biens" visé à l'article 1.1 a) 1) iii). L'Australie estime que la fourniture de biens et de services par les pouvoirs publics visée à l'article 1.1 a) 1) iii) a un sens large et donne des indications sur la question de savoir si la propriété des résultats de la R&D peut servir de base pour affirmer que le financement apporte quelque chose ayant une certaine valeur à Boeing.[711]

5.24 En examinant si l'achat de services de R&D par le gouvernement des États-Unis auprès de Boeing équivaut à un marché public, l'Australie note que l'Accord SMC ne contient aucun fondement juridique permettant d'exempter les marchés publics des obligations relatives aux subventions. Le fait de qualifier une transaction de marché public est dénué de pertinence pour la question de savoir si cette transaction constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) iii).[712]

5.25 Compte tenu des considérations ci-dessus, l'Australie estime qu'il serait pertinent de clarifier les points suivants pour l'examen par le Groupe spécial du fait que les Communautés européennes qualifient les activités de R&D de contribution financière[713]:

a) Est-il approprié de qualifier d'"achat de services" les arrangements en vertu desquels la NASA passe des contrats avec la branche de production des LCA des États-Unis pour mener des activités de R&D? Dans l'affirmative, les achats de services sont-ils exclus du champ de l'article 1.1 a) 1) iii)?

b) Lorsque les États-Unis allèguent que les arrangements contractuels entre la NASA et la branche de production des LCA des États-Unis sont équivalents à des marchés publics, les activités de R&D menées pour la NASA peuvent-elles être qualifiées à juste titre de "produits achetés pour les besoins des pouvoirs publics et non pas pour être revendus dans le commerce ou pour servir à la production de marchandises destinées à la vente dans le commerce"?

c) Lorsque les États-Unis allèguent que les arrangements contractuels entre la NASA et la branche de production des LCA des États-Unis sont des achats de services ou sont équivalents à des marchés publics, la propriété des résultats de la R&D en vertu d'un contrat peut-elle servir de base pour affirmer que le financement de la R&D était un "achat" de ce type?

[709] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 21.
[710] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 22.
[711] Résumé analytique de la communication écrite de l'Australie, paragraphe 5.
[712] Résumé analytique de la communication écrite de l'Australie, paragraphe 6.
[713] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 27.

d) Lorsque les Communautés européennes allèguent que le transfert de connaissances à la branche de production des LCA des États-Unis qui résulte des activités de R&D menées par la NASA/le DOD constitue une contribution financière, ce transfert comporte-t-il la fourniture de "quelque chose ayant une certaine valeur" ou de "biens qui pourraient être utilisés par une entreprise à son avantage"?

e) Un achat de services ou un marché public peut-il être simultanément une contribution financière et la fourniture d'un service à la branche de production des LCA des États-Unis?[714]

v) Technologie à double usage

5.26 L'Australie considère que les arrangements de partage des coûts grâce auxquels la branche de production apporte un "financement de contrepartie" pour les activités de R&D n'empêchent pas l'existence d'une contribution financière. Compte tenu de cela, elle estime que le Groupe spécial devrait clarifier les points suivants pour examiner si les activités de RDT&E du DOD concernant une technologie à double usage constituent une contribution financière au titre de l'article 1.1 a) 1)[715]:

a) Le financement accordé par le DOD à la division "Integrated Defense Systems" (systèmes de défense intégrés) (IDS) de Boeing reste-t-il dans cette division comme l'indiquent les États-Unis, ou une partie est-elle transmise à la division commerciale de Boeing (BCA)?

b) Y a-t-il des programmes de R&D du DOD (par exemple le programme Dual Use Science and Technology (sciences et technologies à double usage) (DU.S&T)) qui concernent une technologie relative aux aéronefs civils et/ou ont-ils une application non militaire?

c) Les contrôles rigoureux au titre du Règlement relatif au trafic d'armes international (ITAR) des États-Unis rendent-ils effectivement impossible l'utilisation des technologies contrôlées pour les LCA?

d) Que ce soit effectivement le cas ou non, existe-t-il une possibilité de subventionnement croisé pour la R&D entre la division IDS ou la division Phantom Works (recherche expérimentale) de Boeing et sa division BCA (autrement dit, la branche commerciale de Boeing utilise-t-elle les résultats de cette R&D)?[716]

vi) Traitement des résultats des activités de R&D

5.27 L'Australie considère que les résultats de la R&D sont distincts de la question du financement accordé par le gouvernement des États-Unis à Boeing pour mener des activités de R&D. Le Groupe spécial devrait clarifier ce qui suit:

a) Quels droits les pouvoirs publics reçoivent-ils dans le cadre de l'échange de valeur en vertu des contrats avec les entreprises privées de la branche de production, et quels droits l'inventeur conserve-t-il?

b) La R&D financée par des programmes de la NASA/du DOD est-elle accessible au public ou à des conditions commerciales (immédiatement ou après un certain délai)?

[714] Résumé analytique de la communication écrite de l'Australie, paragraphe 9.
[715] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 31.
[716] Résumé analytique de la communication écrite de l'Australie, paragraphe 10.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

c) Les droits de propriété intellectuelle peuvent-ils être qualifiés à juste titre de "fourniture d'un bien" ou bien de "recettes abandonnées normalement exigibles"?[717]

3. Avantage

a) Critère juridique permettant de déterminer l'existence d'un avantage

5.28 L'Australie estime que pour analyser s'il a été satisfait à la seconde partie de la définition d'une subvention, à savoir le fait qu'un avantage a été conféré, il faut procéder à une évaluation comparative. Si le Groupe spécial constate l'existence d'une contribution financière, il faut évaluer cette contribution financière pour déterminer si elle a été accordée à des conditions plus avantageuses que celles qui auraient pu être obtenues sur le marché.[718] L'Australie estime que lorsqu'il est constaté que des arrangements contractuels visant l'octroi d'une aide des pouvoirs publics pour des activités de R&D constituent des contributions financières, et lorsque ces arrangements ne sont pas conformes aux conditions du marché existantes, un avantage est alors conféré.[719]

b) Aide fiscale

5.29 L'Australie estime que pour déterminer si un avantage a été conféré, le Groupe spécial devrait examiner si l'aide fiscale accordée au secteur de la construction aérospatiale entraîne un traitement fiscal plus avantageux que celui que la branche de production des LCA des États-Unis aurait pu obtenir sans cette aide.[720]

c) Aide à la R&D

5.30 L'Australie considère que l'article 14 d) de l'Accord SMC fournit des indications pour déterminer si un avantage est conféré dans le contexte des transactions des pouvoirs publics.[721] Pour examiner si un avantage est accordé, le Groupe spécial devrait clarifier ce qui suit:

a) Lorsque les activités de R&D menées par la NASA/le DOD sont utilisées par la branche de production des LCA des États-Unis, la "fourniture de biens et de services" s'effectue-t-elle moyennant une rémunération adéquate (le cas échéant)?

b) La NASA/le DOD possèdent-ils les résultats de la R&D? Dans l'affirmative, la propriété des résultats de la R&D sert-elle de critère (ou de base) pour affirmer que le financement était un achat?

c) Le déplacement du risque lié à la R&D des entreprises privées de la branche de production vers les pouvoirs publics constitue-t-il un avantage en soi?

d) Lorsque la NASA/le DOD passe des contrats avec les entreprises privées de la branche de production pour mener des activités de R&D, le montant versé à la branche de production représente-t-il une rémunération adéquate?

e) Les entreprises privées reçoivent-elles des droits sur les résultats des activités de R&D qu'elles mènent dans le cadre de contrats? Dans l'affirmative, ces droits peuvent-ils être considérés comme faisant partie de la rémunération pour la R&D?

---

[717] Résumé analytique de la communication écrite de l'Australie, paragraphe 12.
[718] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, note de bas de page 11 faisant référence au rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphe 9.112.
[719] Résumé analytique de la déclaration orale de l'Australie, paragraphe 23.
[720] Résumé analytique de la communication écrite de l'Australie, paragraphe 13.
[721] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 46.

f) Si les résultats de la R&D sont communiqués à la branche de production des LCA des États-Unis, est-ce moyennant une rémunération adéquate? Dans le cas contraire, cela confère-t-il un avantage additionnel qui s'ajoute aux montants versés dans le cadre des contrats de R&D (et à tous avantages en découlant)?[722]

4. Infrastructure générale

5.31 L'Australie considère que l'infrastructure générale, dans le contexte de l'article 1.1 a) 1) iii), s'entend de la fourniture par les pouvoirs publics de biens et de services qui sont mis à la disposition générale ou ont de multiples utilisateurs et, comme l'Organe d'appel l'a indiqué, d'une infrastructure de nature générale. Afin de déterminer si certains projets d'infrastructure constituent des subventions pour les infrastructure accordées à Boeing, le Groupe spécial doit analyser les faits et circonstances, y compris l'accès aux infrastructures et toutes modalités et conditions relatives à leur utilisation, pour déterminer si cette utilisation est exclusive ou limitée.[723]

5. Spécificité

5.32 L'Australie estime que les facteurs importants qu'il faut prendre en considération pour évaluer la spécificité au titre de l'article 2.1 c) des programmes des pouvoirs publics, tels que le programme Advanced Technology du DOC, incluent l'utilisation dominante du programme de subventions par un nombre limité de certaines entreprises, la manière dont l'autorité qui accorde la subvention a exercé un pouvoir discrétionnaire dans la décision d'accorder une subvention, les éléments de preuve indiquant que d'autres requérants ayant demandé la subvention n'ont pas été pris en compte, et "l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention". Le Groupe spécial chargé de l'affaire *Japon – DRAM* a donné des indications (par exemple au paragraphe 7.374 de son rapport) sur la manière dont ces facteurs pouvaient servir à évaluer une transaction spécifique dans le contexte d'un programme-cadre établi depuis longtemps.[724]

6. Subordination en fait aux exportations

5.33 L'Australie rappelle que, pour déterminer qu'il y a subordination en fait au titre de l'article 3.1 a), il faut établir l'existence de trois éléments: i) l'octroi d'une subvention; ii) qui est "lié"; iii) aux exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues. Elle rappelle que, dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a souligné que le deuxième élément était "au cœur même de la règle de droit" et devait être examiné indépendamment du troisième élément et des éléments de preuve de la vocation exportatrice.[725] L'Australie estime que les éléments de preuve indiquant qu'un produit est par nature destiné à l'exportation, et une prescription imposant de mettre en place une capacité de production pour répondre à la demande à l'exportation, étayent l'établissement de l'existence d'un rapport de conditionnalité mais ne sont pas concluants quant à ce deuxième élément. Une prescription imposant de mettre en place une capacité de production donnée, considérée conjointement avec un examen de la demande estimée d'un produit sur les marchés intérieur et d'exportation, est pertinente pour déterminer si l'octroi d'une subvention est "lié" aux résultats à l'exportation. Toutefois, un tel examen devrait tenir compte du fait que la capacité de production est un facteur pertinent, distinct de la production effective.[726]

---

[722] Résumé analytique de la communication écrite de l'Australie, paragraphe 14.
[723] Résumé analytique de la communication écrite de l'Australie, paragraphe 15.
[724] Résumé analytique de la communication écrite de l'Australie, paragraphe 16.
[725] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 59, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 171.
[726] Résumé analytique de la communication écrite de l'Australie, paragraphe 17.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

5.34 L'Australie rappelle que, dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a aussi noté que pour que la subordination aux exportations soit établie, le rapport de subordination exigé "{devait} être déduit{…} de la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention, dont aucun ne ser{ait} probablement à lui seul déterminant dans un cas donné". Selon l'Australie, ces faits pertinents pourraient comprendre ce qui suit: une analyse de la nature du produit; la conception et la forme de la subvention; la propension à l'exportation du produit; les prescriptions de résultats ou les conditions attachées à l'octroi de la subvention (y compris, par exemple, la prescription imposant de mettre en place une capacité de production donnée); toute distinction établie entre les ventes sur le marché intérieur et les ventes à l'exportation en ce qui concerne les prescriptions en matière de remboursement; les prescriptions relatives au niveau de ventes par rapport à la demande intérieure; et les déclarations officielles des pouvoirs publics faisant état du motif de l'octroi des subventions. La possibilité que certaines ventes puissent ne pas comporter d'exportation ne rompt pas nécessairement le lien avec les exportations prévues.[727]

7. Effets défavorables

a) Périodes de référence servant à évaluer l'existence d'un préjudice grave

5.35 L'Australie souligne que le Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – Coton upland* a fourni des indications concernant la période de référence appropriée pour l'évaluation des effets défavorables, à savoir une période antérieure récente pour laquelle il existe des données pour l'essentiel complètes. L'existence d'un préjudice grave "actuel" sera "établie jusqu'à, et y compris, un moment récent". Cela est également compatible avec les références aux tendances constantes et aux périodes dûment représentatives figurant dans l'article 6.3 d) et l'article 6.4 de l'Accord SMC.[728]

b) Effets cumulatifs

5.36 L'Australie estime aussi qu'il peut être pertinent d'évaluer les effets des subventions du point de vue des effets cumulatifs de certaines subventions. Les subventions ne devraient être agrégées que lorsque cela est approprié pour une allégation d'effets défavorables et qu'il existe un lien approprié entre ces subventions, fondé sur la nature des subventions.[729]

c) Menace de préjudice grave

5.37 L'Australie note que le Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – Coton upland* a suggéré dans son rapport que la menace de préjudice grave pouvait être établie au moyen d'un examen de la probabilité de l'existence d'un préjudice grave à un moment donné dans le futur. L'Australie estime que les effets actuels des subventions sont pertinents parce que, en l'absence d'un changement de circonstances notable, ils indiquent qu'il est probable que les subventions continueront à causer un préjudice grave à l'avenir. En conséquence, les mêmes faits peuvent être pertinents pour établir aussi bien l'existence d'un préjudice grave actuel qu'une menace de préjudice grave.[730]

[727] Communication écrite de l'Australie, paragraphes 62 et 63, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167.
[728] Résumé analytique de la communication écrite de l'Australie, paragraphe 18.
[729] Résumé analytique de la communication écrite de l'Australie, paragraphe 19.
[730] Résumé analytique de la communication écrite de l'Australie, paragraphe 20.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

B. BRESIL

1. Introduction

5.38 D'entrée de jeu, le Brésil fait observer que sa participation au présent différend est fondée sur son intérêt systémique de longue date dans l'interprétation de l'Accord SMC, en particulier en ce qui concerne la branche de production des aéronefs civils. Les communications du Brésil portent sur i) la procédure au titre de l'Annexe V et la charge de la preuve; ii) la possibilité que les contrats publics de recherche-développement puissent être utilisés pour soustraire les Membres à leurs obligations dans le cadre de l'Accord SMC; iii) les subventions déguisées en "achats de services"; iv) la spécificité; v) les contributions financières accordées à des tierces parties; vi) la possibilité que l'accès au personnel et aux installations des pouvoirs publics constitue une contribution financière; vii) les effets défavorables; viii) les théories relatives au lien de causalité; et ix) l'absence de pertinence de l'Accord de 1992 dans le présent différend.[731]

2. Le fait que les États-Unis n'ont pas coopéré au processus prévu à l'Annexe V menace de porter atteinte au processus de règlement des différends de l'OMC et devrait entraîner le recours à des déductions défavorables, dans les cas où cela sera approprié

5.39 Le Brésil fait valoir que la procédure au titre de l'Annexe V est fondamental pour la capacité des Membres de protéger leurs droits au titre de l'Accord SMC. Conformément au texte de l'Annexe V, l'ORD devrait automatiquement engager les procédures pertinentes si demande lui en est faite par un plaignant, et les Membres de l'OMC sont obligés de coopérer à la procédure au titre de l'Annexe V. Par conséquent, dans l'intérêt de la résolution efficace et en temps utile des différends, les Membres ne devraient pas bloquer l'engagement des procédures au titre de l'Annexe V à l'ORD et devraient coopérer pleinement en fournissant les renseignements demandés.[732]

5.40 Le Brésil note que les États-Unis font valoir qu'ils ont refusé de participer à la procédure au titre de l'Annexe V dans l'affaire DS353 parce que la demande de décisions préliminaires présentée par les Communautés européennes constituait une deuxième demande "sans précédent" portant sur la "même question" que la procédure au titre de l'Annexe V dans l'affaire DS317. Selon le Brésil, il n'y a aucune base textuelle dans le Mémorandum d'accord qui étaye l'argument des États-Unis selon lequel les droits ou les obligations d'un Membre dans le cadre des procédures au titre de l'Annexe V peuvent être limités par quelque chose qui s'est passé dans un différend antérieur.[733]

5.41 Le paragraphe 7 de l'Annexe V de l'Accord SMC dispose qu'un groupe spécial "devrait tirer des déductions défavorables des cas de non-coopération d'une partie participant au processus de collecte de renseignements". En établissant une sanction en cas de non-respect, qui prend la forme de déductions défavorables, l'Annexe V incite les Membres à coopérer. Dans la mesure où les États-Unis ont refusé de fournir des renseignements ou n'ont pas coopéré d'autres manières, le Brésil encourage le Groupe spécial à se servir de son pouvoir discrétionnaire de tirer des déductions défavorables, dans les cas où cela sera approprié, et à garantir ainsi que l'Annexe V reste un outil efficace pour la résolution des différends relevant de l'Accord SMC.[734]

5.42 Dans sa déclaration orale le Brésil fait observer qu'il est toujours préoccupé par la procédure au titre de l'Annexe V, y compris ses conséquences sur la charge de la preuve. Selon le Brésil, la procédure au titre de l'Annexe V est particulièrement indispensable dans des affaires comme celle-ci où les renseignements pertinents figurent presque exclusivement dans des documents confidentiels

[731] Résumé analytique de la déclaration orale du Brésil, paragraphe 1; communication écrite du Brésil.
[732] Résumé analytique de la communication écrite du Brésil, paragraphe 1.
[733] Résumé analytique de la communication écrite du Brésil, paragraphe 2.
[734] Résumé analytique de la communication écrite du Brésil, paragraphe 3.

détenus par le Membre accordant la subvention. Le Groupe spécial devrait se servir de son pouvoir discrétionnaire de tirer des déductions défavorables et de formuler d'autres constatations, dans les cas où cela sera approprié, afin de garantir que l'Annexe V reste un outil efficace pour la résolution des différends relevant de l'Accord SMC.[735]

5.43 Le Brésil fait également observer que la procédure au titre de l'Annexe V est importante lorsqu'il s'agit de déterminer si le Membre plaignant s'est acquitté de la charge qui lui incombait d'établir des éléments *prima facie*. À cette fin, le Groupe spécial devrait examiner si des éléments de preuve importants pour s'acquitter de la charge de la preuve sont principalement en possession du Membre défendeur et si le Membre défendeur a dissimulé des éléments de preuve, en tout ou en partie, durant la procédure au titre de l'Annexe V. Partant, le Brésil estime qu'en examinant si les Communautés européennes se sont acquittées de la charge de la preuve qui leur incombait en présentant des éléments de preuve suffisants pour justifier leurs allégations, le Groupe spécial devrait dûment tenir compte de toute non-coopération des États-Unis dans le cadre de la procédure au titre de l'Annexe V et devrait donc tirer des déductions défavorables dans les cas où cela sera approprié.[736]

3. Le financement accordé dans le cadre d'un contrat public de recherche-développement ne devrait pas être utilisé pour soustraire un Membre à ses obligations dans le cadre de l'Accord SMC

5.44 Le Brésil note que les États-Unis font valoir que l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC définit l'expression "contribution financière" comme incluant "l'achat de biens", mais ne fait pas référence à "l'achat de services" et, partant, "lorsque les pouvoirs publics octroient quelque chose ayant une valeur en échange de la fourniture d'un service par le bénéficiaire, il n'y a pas de contribution financière".[737]

5.45 Selon le Brésil, la tentative des États-Unis visant à exclure les mesures publiques de recherche-développement du champ d'application de l'Accord SMC est susceptible de compromettre l'efficacité de l'Accord SMC. Si la position des États-Unis devait prévaloir, les Membres pourraient accorder des milliards de dollars sous forme de versements directement à un fabricant et soustraire ce financement à l'examen de l'OMC en concluant un simple "contrat" déclarant que le financement est accordé en échange d'un volume symbolique de services de recherche-développement, de services de conseil ou d'autres services. Les rédacteurs n'ont pas voulu une faille aussi énorme et, en conséquence, le Groupe spécial devrait rejeter l'interprétation des États-Unis.[738]

5.46 Contrairement aux États-Unis, dont la position est inconditionnelle, le Brésil estime que les faits et les circonstances entourant l'affaire devraient déterminer si un versement d'argent ou une contribution monétaire donnée à un bénéficiaire entre dans le champ d'application de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC. Le fait que le transfert d'argent par les pouvoirs publics est théoriquement effectué dans le cadre d'un marché de services ou d'un autre type de contrat ne devrait pas être suffisant, sans examen plus approfondi, pour déterminer que le transfert ne peut pas constituer une contribution financière au sens de l'Accord SMC.[739]

4. Subventions déguisées en achats de services

5.47 Ainsi qu'il a été indiqué ci-dessus, le Brésil s'oppose à la tentative des États-Unis visant à compromettre l'efficacité de l'Accord SMC en excluant du champ de l'Accord toute transaction qui, d'après ce qu'ils allèguent, implique l'achat de services. Selon le Brésil, les Membres de l'OMC ne

[735] Résumé analytique de la déclaration orale du Brésil, paragraphe 2.
[736] Résumé analytique de la déclaration orale du Brésil, paragraphe 3.
[737] Résumé analytique de la communication écrite du Brésil, paragraphe 4.
[738] Résumé analytique de la communication écrite du Brésil, paragraphe 5.
[739] Résumé analytique de la communication écrite du Brésil, paragraphe 6.

devraient pas pouvoir contourner les disciplines de l'Accord SMC en qualifiant des contributions financières d'achats de services. Le Brésil n'est pas d'accord avec les États-Unis pour dire que les achats de services par les pouvoirs publics sont exclus, *ipso facto*, du champ d'application de l'article 1.1 a) 1). Le texte de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC ne contient aucune exclusion concernant "les achats de services". Le Brésil pense que la mention, à la fin de l'article 1.1 a) 1) iii), de l'achat de biens mais pas de l'achat de services peut avoir été voulue pour maintenir une séparation entre le subventionnement de biens et le subventionnement de services. Le Brésil fait valoir que l'omission de l'achat de services dans la liste des contributions financières figurant à l'article 1.1 a) 1) n'était pas censée créer une exception aux disciplines concernant les subventions.

5.48 Le Brésil postule que deux transactions hypothétiques pourraient aider à clarifier le champ d'application de l'Accord SMC:

- Premièrement, supposons que les pouvoirs publics concluent un contrat de services avec un constructeur de LCA en vertu duquel les pouvoirs publics versent 10 milliards de dollars en échange du transport d'une lettre de Chicago à Washington, DC par le constructeur.

- Deuxièmement, supposons que les pouvoirs publics concluent un contrat de services de 10 milliards de dollars avec un cabinet d'avocats en échange d'un avis juridique d'une page.

Ces exemples démontrent ce qui devrait et ne devrait pas relever de l'Accord SMC. Comme, habituellement, un cabinet d'avocats s'occupe exclusivement de fournir des services, l'achat de services à un tel cabinet par les pouvoirs publics n'a aucun lien discernable avec la production ou le commerce de marchandises. Le versement de 10 milliards de dollars est peut-être une subvention accordée au cabinet d'avocats, mais comme il concerne uniquement la fourniture de services, il n'entre pas dans le champ d'application de l'Accord SMC. En revanche, le contrat conclu avec le constructeur de LCA comporterait clairement un transfert direct de fonds qui aurait probablement une incidence sur la production ou le commerce de marchandises par le constructeur. Le fait que la transaction est déguisée en achat de services de courrier ou postaux ou de services de transport semblables ne change pas la caractéristique fondamentale de la transaction qui est d'être une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) de l'Accord SMC.[740]

5.49 Selon le Brésil, les transactions concernant la recherche-développement constituent des contributions financières au titre de l'Accord SMC dans la mesure où elles sont liées à la production et au commerce de marchandises. Faire automatiquement abstraction de versements parce qu'ils ont été effectués dans le cadre d'un contrat concernant la fourniture d'un service aux pouvoirs publics, en particulier dans les cas où les travaux entrepris étaient de toute façon clairement dans l'intérêt du contractant, serait contraire non seulement au but de l'Accord SMC mais également au sens commun. En tout état de cause, le Brésil estime que les faits et circonstances entourant l'affaire devraient déterminer si une transaction donnée comporte la fourniture d'une contribution financière à un bénéficiaire au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC.[741]

5. Le Groupe spécial ne devrait pas interpréter trop étroitement l'expression "groupe d'entreprises ou de branches de production" figurant à l'article 2.1, en particulier lors de l'analyse des subventions dans le secteur des aéronefs

5.50 Le Brésil note que les États-Unis soutiennent que "les industries de la défense et de l'aérospatiale s'appuyant sur la recherche" ne sont pas "une entreprise ou ... une branche de production

[740] Résumé analytique de la déclaration orale du Brésil, paragraphe 5.
[741] Résumé analytique de la déclaration orale du Brésil, paragraphe 6.

ou ... un groupe d'entreprises ou de branches de production" au sens de l'article 2.1 de l'Accord SMC et les subventions limitées à de telles entités ne sont donc pas spécifiques *de jure*. Selon le Brésil, si les faits démontrent que la possibilité de bénéficier de subventions est limitée expressément à un certain groupe d'entités ou de branches de production, même s'il s'agit d'un groupe large et divers, le Groupe spécial devrait constater qu'il constitue un "groupe d'entreprises ou de branches de production" au sens courant de l'article 2.1 de l'Accord SMC.[742] Un aéronef fini, par exemple, résulte de l'assemblage d'un ensemble extrêmement complexe et volumineux de produits et de technologies intermédiaires provenant de branches de production diverses et souvent non liées (par exemple composites et télécommunications).[743]

6. Une contribution financière versée à une tierce partie non liée peut conférer un avantage à Boeing

5.51 Le Brésil note que les États-Unis font valoir que certains fonds ne constituent pas une subvention parce qu'ils ont été accordés à des tierces parties non liées et pas directement à Boeing. Selon le Brésil, l'article 1.1 de l'Accord SMC ne limite pas le bénéficiaire d'un avantage à l'entité qui a reçu la contribution financière des pouvoirs publics. Dans les deux affaires *Brésil – Aéronefs* et *Canada – Aéronefs*, les groupes spéciaux et l'Organe d'appel ont constaté que des subventions à l'exportation prohibées étaient accordées aux constructeurs d'aéronefs respectifs lorsque des contributions financières versées à des tierces parties conféraient indirectement un avantage aux constructeurs. Cette même logique s'appliquerait en l'espèce si les faits démontraient que les fonds pour la recherche-développement versés à une tierce partie non liée conféraient indirectement un avantage à Boeing.[744]

5.52 Le Brésil signale que les États-Unis font également valoir que des subventions accordées à des tierces parties non liées ne peuvent conférer un avantage à Boeing que si les Communautés européennes démontrent que l'avantage est transmis du bénéficiaire non lié de la contribution financière à Boeing. Selon le Brésil, le Groupe spécial devrait tenir compte des faits et des circonstances entourant le secteur des LCA et ne devrait pas imposer de prescriptions particulières concernant une analyse rigoureuse de la transmission intrant/produit final lors de l'examen de la question de savoir si une contribution financière accordée à une tierce partie apporte des avantages à Boeing.[745]

5.53 Selon le Brésil, l'analyse traditionnelle de la transmission envisagée par les États-Unis n'est peut-être pas appropriée lorsqu'il s'agit du financement de la recherche-développement ou d'autres types de subventions accordées au secteur des aéronefs. La situation dans le présent différend est peut-être plus semblable à celle qui existait dans les affaires *Canada – Aéronefs* et *Brésil – Aéronefs*, où la nature des subventions alléguées ainsi que les faits et circonstances entourant l'affaire démontraient que les subventions accordées à une tierce partie non liée conféraient indirectement un avantage au constructeur. Selon le Brésil, le Groupe spécial devrait donc tenir compte des faits et des circonstances entourant le secteur des LCA et ne devrait imposer aucune prescription concernant une analyse rigoureuse de la transmission intrant/produit final lors de l'examen de la question de savoir si une contribution financière accordée à une tierce partie apporte des avantages à Boeing.[746]

---

[742] Résumé analytique de la communication écrite du Brésil, paragraphe 7.
[743] Communication écrite du Brésil, paragraphe 16.
[744] Résumé analytique de la communication écrite du Brésil, paragraphe 8. Voir aussi le résumé analytique de la déclaration orale du Brésil, paragraphe 7.
[745] Résumé analytique de la communication écrite du Brésil, paragraphe 9.
[746] Résumé analytique de la déclaration orale du Brésil, paragraphe 8.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7. La fourniture par le gouvernement des États-Unis d'installations, d'équipements et d'employés à Boeing peut constituer une contribution financière conférant un avantage

5.54 Le Brésil note que les Communautés européennes allèguent que la NASA et le DOD ont fourni à Boeing un soutien important à la recherche-développement en lui accordant un accès gratuit aux installations, équipements et employés de la NASA et du DOD. Si le Groupe spécial constate que la NASA ou le DOD a fourni des biens ou des services à Boeing, sous la forme de l'accès à des installations, équipements ou employés des pouvoirs publics ou de leur utilisation, il devrait constater que la fourniture de ces biens ou services constitue une contribution financière au titre de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Si ces biens et services ont été fournis selon des modalités et conditions qui sont inférieures à celles du marché, c'est-à-dire moyennant une rémunération qui n'est pas adéquate par rapport à un point de repère commercial approprié, le Groupe spécial devrait constater qu'un avantage a été conféré à Boeing au sens de l'article 1.1 b).[747]

5.55 De plus, les États-Unis font valoir que la fourniture de biens ou de services par la NASA est dispensée d'examen au titre de l'Accord SMC parce que ces contributions sont des versements pour des services achetés par Boeing. Ainsi qu'il a été indiqué ci-dessus, cet argument illustre bien comment un Membre de l'OMC peut tenter de contourner les disciplines de l'Accord SMC en présentant des contributions financières comme entrant dans le champ de la faille relative aux "achats de services" prônée par les États-Unis.[748]

8. Effets défavorables

5.56 En réponse aux arguments des parties concernant les effets défavorables, le Brésil formule les observations suivantes:

a) Conditions de concurrence: En procédant à son analyse de l'existence d'un préjudice grave, le Groupe spécial devrait prendre en considération les conditions de concurrence sur le marché des LCA. Ces conditions sont essentielles pour garantir que les droits et obligations des parties et des tierces parties au titre de l'Accord SMC sont pleinement protégés dans le présent différend.

b) "Produit subventionné": L'Accord SMC ne définit pas le "produit subventionné" et ne donne donc pas d'indication sur la question de savoir si le "produit subventionné" devrait être défini de façon étroite ou générale. Selon le Brésil, le Groupe spécial devrait ménager une grande latitude aux Communautés européennes, en tant que partie plaignante, pour définir le "produit subventionné" auquel leurs allégations s'appliquent.

c) "Produit similaire": La note de bas de page 46 de l'Accord SMC définit l'expression "produit similaire" aux fins de l'Accord SMC. En conséquence, le Brésil estime que les "produits similaires" correspondant aux "produits subventionnés" devraient être analysés conformément à cette définition. Dans la mesure où l'indication du "produit similaire" par les Communautés européennes est conforme à cette définition, le Groupe spécial ne devrait pas remettre en question le produit indiqué par le plaignant.

d) Définition du "marché": Selon le Brésil, le marché des LCA peut être considéré comme un marché mondial, qui peut englober des marchés de pays individuels et des ensembles de marchés de pays individuels. Le Brésil n'est pas d'accord avec l'interprétation faite par les États-Unis, selon laquelle le terme "marché" figurant à

[747] Résumé analytique de la communication écrite du Brésil, paragraphe 10.
[748] Résumé analytique de la communication écrite du Brésil, paragraphe 11.

l'article 6.3 ne peut pas être appliqué à des pays individuels à moins que le nombre de transactions potentiellement pertinentes dépasse un certain seuil numérique.

e) Cumul: Selon le Brésil, pour formuler ses constatations au titre de l'article 6.3 c), le Groupe spécial devrait cumuler les subventions contestées selon qu'elles donneraient lieu à des prix inférieurs à ceux qui auraient été pratiqués autrement (la "variable relative aux effets" particulière à l'examen). Le Brésil estime également que si le Groupe spécial cumule les subventions pour formuler ses constatations concernant l'empêchement de hausses de prix, il devrait également, pour rester cohérent, cumuler les subventions pour formuler ses constatations concernant le détournement/l'entrave et les pertes de ventes. Enfin, le Brésil n'est pas d'accord avec la classification des subventions contestées en quatre catégories distinctes faite par les États-Unis, parce que ceux-ci n'ont pas expliqué comment les subventions figurant dans les différentes catégories ont des effets différents d'après le critère énoncé dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*.

f) Quantification des subventions: Quoique une quantification générale de l'ampleur du subventionnement puisse aider le Groupe spécial à évaluer les effets des subventions, ni l'article 6.3 c) ni la Partie III de l'Accord SMC n'établissent de méthode particulière pour calculer l'ampleur du subventionnement ou le seuil juridique au-dessous duquel les subventions ne peuvent pas causer de préjudice grave. En l'absence de telles indications, le Groupe spécial ne devrait pas exiger un niveau particulier de précision pour évaluer l'ampleur des subventions ni ne devrait adopter de méthodes ou de seuils minimaux spécifiques dans le présent différend.

g) Quantification des effets sur les prix: Le Brésil estime que la quantification précise des effets du subventionnement sur les prix n'a aucun fondement textuel dans l'Accord SMC et n'est pas nécessaire pour formuler des constatations au titre de l'article 6.3 c), ou de la Partie III en général. Le Brésil convient que le Groupe spécial peut prendre en considération l'ampleur de la subvention pour déterminer si les effets allégués sur les prix sont "notables", mais cela ne nécessite pas une quantification précise des subventions alléguées ou des effets sur les prix qui en découlent.

h) Données relatives aux commandes ou aux livraisons: Conformément au raisonnement fait par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, l'existence d'un préjudice grave peut être démontrée de diverses manières. Selon le Brésil, le Groupe spécial ne devrait pas constater que l'existence de formes spécifiques de préjudice grave ou de menace de préjudice grave au titre de l'article 6.3 doit être démontrée en utilisant les commandes ou les livraisons. Un plaignant pourrait s'acquitter de la charge qui lui incombe de démontrer l'existence d'un préjudice grave en utilisant soit des données relatives aux commandes soit des données relatives aux livraisons.

i) Critère de causalité "en l'absence de": Même si les deux parties invoquent un critère de causalité "en l'absence de", aucune disposition du texte de l'Accord SMC n'étaye la déclaration des États-Unis selon laquelle l'Accord "prescrit" ce genre de critère, et le Groupe spécial ne devrait pas formuler de constatations qui interdiraient effectivement l'utilisation d'autres méthodes employées pour établir l'existence d'un lien de causalité dans d'autres affaires, y compris celles qui concernent le secteur des aéronefs.

j) Pertes de ventes: Les États-Unis font valoir que les parties conviennent qu'un critère "en l'absence de" est approprié pour l'examen des "pertes de ventes" et que, par conséquent, le Groupe spécial doit évaluer quel prix Boeing aurait pratiqué en

l'absence des subventions et si ce prix aurait été suffisamment élevé pour que le client choisisse Airbus. Le Brésil estime que les États-Unis proposent un critère qui est trop rigide et qui n'est pas justifié par le texte de l'Accord SMC. Il estime qu'en fonction des faits et les circonstances entourant l'affaire, le Groupe spécial peut constater que les subventions causent des pertes de ventes et, donc, un préjudice grave au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, même si le prix n'est pas le facteur "déterminant" ou dominant qui cause les pertes de ventes.

k) "Effets sur le flux de liquidités": Selon le Brésil, les constatations du Groupe spécial concernant les allégations d'effets défavorables sur les prix formulées par les Communautés européennes ne devraient pas être subordonnées à la question de savoir si les éléments de preuve indiquant l'existence d'un flux de liquidités additionnel se trouvent dans les données financières du producteur subventionné.

l) Situation financière d'Airbus: Le Brésil n'est pas d'accord avec l'argument des États-Unis selon lequel la position financière et commerciale d'Airbus exclut la possibilité que les Communautés européennes subissent un préjudice grave causé par des subventions. S'agissant de l'entrave et du détournement, par exemple, l'article 6 de l'Accord SMC ne fait aucune mention de la situation financière du producteur du produit similaire et n'indique pas que les parts de marché relatives à un moment donné sont pertinentes. La question est plutôt de savoir si la part de marché d'Airbus serait plus grande en l'absence du produit subventionné de Boeing.

m) Aucune prescription additionnelle imposant de démontrer que les effets sont "graves": Les deux parties soutiennent que pour démontrer l'existence d'un préjudice grave au titre de l'article 6.3, le plaignant doit démontrer que le niveau des effets est "grave". Cette interprétation a été rejetée expressément dans des différends antérieurs, et le Groupe spécial ne devrait pas adopter une telle prescription au motif que les parties sont d'accord.

n) "Décalage" entre l'octroi des subventions et le préjudice grave: En raison du laps de temps considérable qui s'écoule entre le développement, la production et la vente des aéronefs, il se peut que les effets des subventions accordées au début de la période (par exemple pour la recherche-développement) ne se manifestent que beaucoup plus tard, lorsque les ventes effectives des aéronefs ont lieu. Par conséquent, une prescription stricte imposant de démontrer l'existence d'une "coïncidence dans le temps" entre les subventions alléguées et les effets allégués rendrait la démonstration de l'existence d'un lien de causalité déraisonnablement difficile dans le secteur des aéronefs. De ce fait, dans son analyse du lien de causalité en l'espèce, le Groupe spécial devrait prendre en considération le "décalage" potentiel entre l'octroi des subventions alléguées et leurs effets défavorables possibles.[749]

9. Théories relatives au lien de causalité

5.57 D'une manière générale, le Brésil estime que le Groupe spécial devrait s'efforcer de formuler ses constatations en se fondant sur une analyse plus simple du lien de causalité, conforme à celle qui a été adoptée par les Groupes spéciaux *États-Unis – Coton upland* et *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*. Les Communautés européennes ont présenté leurs arguments en utilisant des modèles économiques complexes et en déterminant l'application des flux de liquidités sur la base des états financiers de Boeing. Le Brésil met en garde le Groupe spécial contre l'adoption de

[749] Résumé analytique de la communication écrite du Brésil, paragraphe 12. Voir aussi le résumé analytique de la déclaration orale du Brésil, paragraphes 11, 12, 13, 14, 15, 16 et 17.

constatations qui prescriraient effectivement l'utilisation de modèles et méthodes aussi complexes pour démontrer l'existence d'un lien de causalité au titre de l'Accord SMC, car aucune prescription de ce type ne serait étayée par le texte de l'Accord SMC.[750]

5.58 Par ailleurs, même si, comme les Communautés européennes le font valoir, les subventions en question étaient accordées sous la forme de dons en espèces qui étaient simplement réaffectés aux actionnaires en tant que versements de dividendes, ces versements de dividendes accrus enverraient aux marchés financiers un signal d'amélioration de la situation financière de la société et réduiraient son coût du capital. De même, si toutes les subventions étaient utilisées pour réduire la dette d'une société, cela réduirait directement ses frais financiers et représenterait également une amélioration importante de la situation financière de la société aux dépens des pouvoirs publics. Lorsque des subventions sont utilisées pour améliorer la situation financière d'une société, elles peuvent permettre à cette société de prendre des mesures qui ont des effets de distorsion des échanges et que le marché ne permettrait normalement pas, comme, par exemple, maintenir une capacité de production inefficiente. Selon le Brésil, l'approche apparemment soutenue par les parties au présent différend, dans la mesure où elle ne tient pas compte de cette possibilité, ouvrirait une faille dans l'Accord SMC et ne représente pas une analyse appropriée du lien de causalité.[751]

10. Le Groupe spécial devrait rejeter les arguments des Communautés européennes en ce qui concerne l'Accord de 1992

5.59 Les Communautés européennes font valoir que l'Accord de 1992 est une règle pertinente de droit international dont il faut tenir compte pour interpréter l'Accord SMC dans le présent différend, et qu'une violation par les États-Unis de l'Accord de 1992 constituerait un préjudice grave au titre de l'article 5 c) de l'Accord SMC.[752]

5.60 Selon le Brésil, le Groupe spécial devrait rejeter les arguments des Communautés européennes pour les raisons suivantes: i) l'Accord SMC est l'instrument approprié pour examiner des subventions dans la branche de production des aéronefs civils dans le cadre d'une procédure de règlement des différends à l'OMC; ii) l'Accord de 1992 n'est pas un Accord de l'OMC visé et ne relève pas du mandat du Groupe spécial; iii) une analyse appropriée devrait conduire le Groupe spécial à constater qu'une violation de fond alléguée de l'Accord de 1992 ne peut constituer un "préjudice grave" au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC; iv) l'Accord de 1992 ne peut pas être utilisé pour l'interprétation des dispositions de l'Accord SMC parce qu'il n'aide pas le Groupe spécial à déterminer l'intention commune de tous les Membres de l'OMC; et v) à titre subsidiaire, toute interprétation de l'Accord SMC fondée sur l'Accord de 1992 peut uniquement s'appliquer aux relations bilatérales entre les États-Unis et les Communautés européennes.[753]

C. CANADA

1. Introduction

5.61 Dans sa communication en tant que tierce partie, le Canada soutient que le présent différend aura des conséquences importantes pour le développement et la production d'aéronefs civils. Il participe parce qu'il est l'un des principaux producteurs d'aéronefs du monde et qu'il a un intérêt dans l'interprétation de l'Accord SMC.[754]

---

[750] Résumé analytique de la déclaration orale du Brésil, paragraphe 9.
[751] Résumé analytique de la déclaration orale du Brésil, paragraphe 10.
[752] Résumé analytique de la communication écrite du Brésil, paragraphe 13.
[753] Résumé analytique de la communication écrite du Brésil, paragraphe 14.
[754] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 1.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

5.62 Considérées ensemble, la déclaration orale et la communication écrite du Canada ont porté sur les six questions suivantes: i) l'achat de services; ii) les droits de propriété intellectuelle; iii) l'infrastructure générale; iv) le programme Advanced Technology du Département du commerce des États-Unis et la spécificité; v) la subordination *de facto* aux exportations; et vi) le préjudice grave.

2. Achat de services

5.63 Le Canada fait observer que le présent différend est le premier différend relevant de l'Accord SMC qui aborde la question de savoir si l'achat d'un service par les pouvoirs publics peut faire l'objet d'une allégation au titre des Parties II, III ou V de l'Accord SMC. Selon le Canada, la réponse est non – à condition, toutefois, que la transaction en question soit un achat légitime de services et ne soit pas simplement conçue pour camoufler une contribution financière qui relèverait sinon de la liste des contributions financières figurant à l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC.[755]

5.64 Dans ses réponses aux questions du Groupe spécial, le Canada dit partager l'avis des États-Unis selon lequel la liste des contributions financières figurant à l'article 1.1 a) 1) est une liste exhaustive des types de contributions financières qui peuvent donner lieu à une subvention. Il convient également qu'il faut donner sens à l'omission de toute mention de l'achat de services dans cette liste – en particulier puisque l'achat de services était inclus dans la liste figurant dans certains des textes de négociation avant d'être supprimé du texte final.[756]

5.65 Par ailleurs, le Canada fait observer que l'article XV de l'AGCS indique que la réglementation des subventions relatives aux services fera l'objet d'un futur programme de travail pour les Membres. Même si le Groupe spécial devait constater que l'argument selon lequel cette omission dans l'Accord SMC a été faite en considération de l'AGCS n'était pas sans fondement, le programme de travail incomplet des Membres en ce qui concerne les subventions relatives aux services donne au Groupe spécial une bonne raison de faire preuve de prudence dans ce domaine.[757]

5.66 L'Australie et le Brésil ont tous deux avancé l'argument selon lequel l'article 8.2 a), maintenant caduc, prouvait qu'aucune exception aux disciplines concernant les subventions n'avait été prévue pour l'achat de services. L'article 8.2 a), lorsqu'il était en vigueur, disposait que l'"aide à des activités de recherche menées par des entreprises ou par des établissements d'enseignement supérieur ou de recherche ayant passé des contrats avec des entreprises" ne donnait pas lieu à une action si certaines conditions étaient remplies.[758] De l'avis du Canada, l'article 8.2 a) n'établit pas que les achats légitimes de services étaient censés entrer dans le champ d'application de l'Accord SMC. L'article 8.2 a) démontre uniquement que l'aide financière à des activités de recherche fournies sur une base contractuelle n'a jamais été catégoriquement exclue du champ de l'Accord SMC. Toutefois, "aide" n'est pas synonyme d'"achat", et c'est l'achat de services qui a été omis dans l'article premier.[759]

5.67 Selon le Canada, l'aide fournie par les pouvoirs publics à une entreprise pour mener des activités de recherche, ou à une entreprise pour passer des contrats de recherche avec une autre institution, n'implique pas l'achat ou l'acquisition d'un service par les pouvoirs publics. C'est plutôt l'entreprise qui mène les activités de recherche ou passe des contrats pour la recherche. Par conséquent, la reconnaissance, à l'article 8.2 a) devenu caduc, du fait que l'aide fournie par les pouvoirs publics pour les activités de recherche d'une entreprise serait assujettie à l'Accord SMC, à

[755] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 2.
[756] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 3.
[757] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 5.
[758] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 6.
[759] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 7.

moins que certaines conditions ne soient remplies, n'est pas du tout en contradiction avec l'exclusion, à l'article premier, de l'achat de services par les pouvoirs publics.[760]

5.68 Le Canada pense comme l'Australie et le Brésil qu'il faudrait interpréter l'omission dans l'article premier de toute mention de l'achat de services de façon étroite afin d'éviter le contournement des disciplines concernant les subventions. Le fait qu'un Membre qualifie l'une de ses propres transactions d'achat d'un service ne devrait pas empêcher un groupe spécial de déterminer la véritable nature de la transaction en question. Il s'agit d'une question de fait devant être évaluée par un groupe spécial et cela doit être fait au cas par cas.[761]

5.69 Nonobstant le souci d'éviter tout contournement, le silence de l'article 1.1 concernant l'achat de services devrait être interprété comme excluant du champ de l'Accord SMC les cas où les pouvoirs publics peuvent prouver qu'ils ont véritablement acheté des services et qu'ils ne tentent pas de déguiser un transfert direct de fonds ou une autre forme de contribution financière relevant de l'article 1.1 a) 1) en achat de services.[762]

3. Droits de propriété intellectuelle

5.70 Le Canada note que les Communautés européennes allèguent que la NASA et le DOD des États-Unis ont tous deux abandonné/transféré 228 brevets à Boeing et McDonnell Douglas, selon les estimations. En outre, les Communautés européennes allèguent que Boeing a "reçu" des secrets commerciaux du gouvernement des États-Unis et a également tiré avantage de données techniques précieuses qu'elle a obtenues dans le cadre de ses activités de recherche financées par les pouvoirs publics. Selon les Communautés européennes, les brevets, les secrets commerciaux et les données techniques sont tous des "biens" fournis par les pouvoirs publics au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.[763]

5.71 Le Canada fait valoir qu'indépendamment de la question de savoir si ces droits intangibles sont ou non des "biens", les allégations formulées par les Communautés européennes au titre de l'article 1.1 a) 1) iii) sont sans fondement parce que ces droits de propriété intellectuelle ne sont pas fournis à Boeing par des pouvoirs publics. Ils sont tout simplement conservés par Boeing à titre de titulaire initial ou de concepteur des brevets, secrets commerciaux et données en cause.[764]

5.72 Le Canada indique que les Communautés européennes concèdent que Boeing est à l'origine des brevets en cause lorsqu'elles disent que les lois, réglementations et politiques des États-Unis en matière de brevets apportent des avantages à Boeing parce qu'elles "accordent généralement aux titulaires d'un contrat public la possibilité de conserver la propriété, avec quelques limitations, des inventions qui découlent d'un accord de financement avec le gouvernement fédéral". La possibilité de conserver la propriété n'est pas un transfert, une fourniture ou une contribution. S'agissant des secrets commerciaux, il apparaît que les Communautés européennes sont surtout préoccupées par les secrets commerciaux de Boeing plutôt que par ceux de la NASA. L'utilisation par Boeing de ses propres secrets commerciaux, toutefois, ne peut servir de base à une allégation de subvention car il n'y a clairement pas de transfert, de fourniture ou de contribution. L'allégation des Communautés européennes concernant le "transfert de données techniques" mentionne uniquement "les données techniques produites par Boeing dans le cadre d'activités de recherche financées par les pouvoirs

[760] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 8.
[761] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 9.
[762] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 10.
[763] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 2.
[764] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 3.

publics". Cette allégation ne comprend pas toute fourniture à Boeing de données techniques produites par une entité ou un agent gouvernemental.[765]

5.73 Par conséquent, le Canada considère que les allégations des Communautés européennes sont sans fondement au niveau le plus élémentaire. La conservation d'un droit de propriété par un contractant ne peut pas constituer une contribution des pouvoirs publics.[766]

5.74 Le Canada note que les Communautés européennes ont formulé une allégation subsidiaire, selon laquelle la conservation par Boeing de droits de propriété intellectuelle produits dans le cadre d'un contrat public constitue "l'abandon de recettes publiques normalement exigibles" au sens de l'article 1.1 a) 1) ii). Pour étayer cette affirmation, les Communautés européennes font observer que "les entités faisant usage des droits de propriété intellectuelle des pouvoirs publics devraient normalement payer des droits de licence pour un tel usage". Toutefois, cette allégation subsidiaire suppose ici aussi que les droits de propriété intellectuelle en cause ont appartenu, à un moment donné, au gouvernement des États-Unis. Cela n'a jamais été le cas. Pour cette raison, l'allégation subsidiaire des Communautés européennes est également sans fondement.[767]

4. Infrastructure générale

5.75 Les Communautés européennes allèguent que les améliorations des routes près du site de Boeing à Everett et les améliorations apportées au Port of Everett sont des subventions, en dépit du fait qu'il s'agit d'infrastructures générales exclues du champ de l'Accord SMC par l'article 1.1 a) 1) iii). Le Canada profite de l'occasion pour préciser l'analyse requise par l'exclusion de l'infrastructure générale énoncée à l'article premier et pour appliquer cette analyse aux faits du présent différend.[768]

a) Champ d'application de l'exclusion de l'infrastructure générale

5.76 L'Organe d'appel a attribué un sens large au mot "biens" figurant à l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Toutefois, l'Accord SMC et la jurisprudence de l'OMC n'offrent guère d'indications concernant les aspects pertinents à considérer pour déterminer si une infrastructure fournie par les pouvoirs publics est de nature "générale" ou non générale. Le présent Groupe spécial a l'occasion de clarifier l'analyse requise.[769]

5.77 Le Canada fait observer que, selon les règles d'interprétation énoncées à l'article 31 de la Convention de Vienne, le sens d'un terme doit être déterminé suivant son sens ordinaire considéré à la lumière de son contexte, et de l'objet et du but du traité. Le sens ordinaire du terme "infrastructure" est le suivant: "installations et services (centrales électriques, égouts, routes, logements, etc.) considérés comme le fondement économique d'un pays". Il n'y a pas de désaccord sur le fait que les travaux publics en cause constituent une infrastructure.[770]

5.78 Le Canada estime que le désaccord porte sur la question de savoir si les améliorations apportées au réseau routier et aux installations portuaires sont "générales" ou "autres que générales". Le mot "general" (général) a plusieurs sens ordinaires, le plus pertinent étant, "not specifically limited in application; relating to a whole class of objects, cases, occasions, etc." (dont l'application n'est pas spécifiquement limitée; qui se rapporte à toute une catégorie d'objets, de cas, de circonstances, etc.). Le membre de phrase "dont l'application n'est pas spécifiquement limitée", par opposition au membre

[765] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 4.
[766] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 5.
[767] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 6.
[768] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 7.
[769] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 8.
[770] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 9.

de phrase plus large "dont l'application n'est pas limitée", contribue à indiquer que, pour qu'une infrastructure fournie par les pouvoirs publics passe de "générale" à non générale ou restreinte, la limitation doit être clairement spécifiée.[771]

5.79 De l'avis du Canada, la question de savoir si une infrastructure est générale ou autre que générale est étroitement liée à sa mise à la disposition du public. L'historique de la négociation de l'exclusion confirme une interprétation selon laquelle une infrastructure générale englobe toute installation ou tout service mis à la disposition du public. En particulier, le Canada fait observer que les éléments à l'origine de l'exclusion de l'infrastructure générale figurent dans les propositions présentées par le négociateur principal du Canada en 1988 qui visaient à ce que l'infrastructure de base "utilisable par le grand public" soit exclue du champ des disciplines de l'Accord SMC.[772]

5.80 Le Canada note que le Groupe spécial *États-Unis – Restrictions à l'exportation* a constaté que la définition d'une subvention figurant à l'article premier "a été rédigée dans le but exprès de faire en sorte que les interventions des pouvoirs publics sur le marché n'entrent pas toutes dans le champ d'application de l'Accord". L'article 1.1 a) 1) iii) ne devrait pas être interprété d'une façon trop étroite qui compromettrait cet objectif.[773]

5.81 Le Canada fait valoir que les routes et les ports en question dans le présent différend sont publics. Partant, les améliorations apportées à ces routes et aux installations portuaires sont des améliorations apportées à l'infrastructure générale. Les Communautés européennes n'ont indiqué aucune mesure qui restreint la capacité du grand public d'utiliser le réseau routier ou l'installation portuaire amélioré en cause.[774]

b) Traitement approprié des améliorations apportées à l'infrastructure générale au titre de l'Accord SMC lorsque les améliorations apportent des avantages particuliers à certains utilisateurs

5.82 Le Canada fait valoir que rien dans l'Accord SMC n'indique que les améliorations apportées à une infrastructure générale dont tire grandement avantage un nombre limité d'utilisateurs devraient modifier le statut de cette infrastructure lorsqu'elle demeure à la disposition du public. Le public s'attend raisonnablement à ce que les pouvoirs publics maintiennent et améliorent une infrastructure générale dans l'intérêt du public, par exemple pour permettre la fourniture de produits et la distribution de biens sur le marché. En outre, dans la mesure où l'infrastructure est générale, les améliorations qui lui sont apportées dont tire initialement avantage un seul utilisateur ou un nombre limité d'utilisateurs finissent souvent par apporter des avantages à des acteurs et activités économiques nouveaux qui n'avaient peut-être pas été prévus lorsque les améliorations ont été faites.[775]

5.83 Le Canada soutient que, dans le présent différend, les Communautés européennes n'ont indiqué aucune limitation concernant l'utilisation par le grand public des routes ou installations portuaires en cause suite à l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus.[776]

5.84 Le Canada postule qu'il apparaît que les améliorations apportées aux routes privées donnent lieu à des considérations différentes. Les Communautés européennes ont allégué que "… l'Accord-cadre sur le site inclu{ait} même la possibilité que les pouvoirs publics financent les "routes privées" de Boeing". Toutefois, il n'apparaît pas qu'elles allèguent que de telles améliorations ont été

[771] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 10.
[772] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 11.
[773] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 12.
[774] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 13.
[775] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 14.
[776] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 15.

apportées jusqu'à présent. Par ailleurs, il apparaît que les Communautés européennes limitent leur contestation concernant les améliorations routières aux crédits de 262,3 millions de dollars pour "le projet d'expansion de l'I-5" et de 28,9 millions de dollars pour le "projet d'expansion de la SR 527".[777]

c) Distinction à faire entre la notion de caractère non général en ce qui concerne l'infrastructure et la notion de spécificité en ce qui concerne les subventions

5.85 Le Canada note que pour soutenir leur argument selon lequel l'infrastructure en cause est autre que générale, les Communautés européennes allèguent que Boeing en tire un avantage disproportionné et dominant. Toutefois, les notions d'avantage ou d'utilisation "disproportionné" ou "dominant" ne figurent nulle part à l'article premier. Il s'agit plutôt de notions dont il est traité à l'article 2 de l'Accord SMC.[778]

5.86 Le Canada postule qu'en vertu de l'article 1.2 de l'Accord SMC, une subvention n'est assujettie aux dispositions de la Partie II, ou des Parties III ou V, que s'il s'agit d'une subvention spécifique au regard des dispositions de l'article 2 de l'Accord. Comme la détermination de l'existence d'une "subvention" et la détermination de la "spécificité" constituent des constatations bien distinctes et consécutives au titre de l'Accord SMC, il s'ensuit qu'une constatation au titre de l'article 1.1 a) 1) iii) selon laquelle une infrastructure fournie par les pouvoirs publics n'est pas générale ne peut pas être assimilée à une constatation au titre de l'article 2.1 de l'Accord selon laquelle la subvention qui en résulte est spécifique, étant donné que cela introduirait une certaine redondance dans l'analyse.[779]

5.87 Par conséquent, le Canada considère que le critère pour déterminer la spécificité *de facto* énoncé à l'article 2.1 c) de l'Accord SMC n'est pas le critère pertinent pour une analyse au titre de l'article 1.1 a) 1) iii). Ce n'est pas non plus le critère approprié d'un point de vue systémique parce qu'une détermination établissant qu'une infrastructure fournie par les pouvoirs publics devrait être considérée comme étant autre que générale, au motif que certaines entreprises tirent un avantage dominant ou disproportionné de son utilisation, désavantagerait les Membres dans lesquels l'absence de diversification économique au niveau national ou régional entraîne une utilisation dominante d'une infrastructure fournie par les pouvoirs publics par certaines entreprises.[780]

d) Propositions pertinentes pour l'analyse des subventions alléguées pour les infrastructures

5.88 Le Canada fait valoir que, pour les raisons qui précèdent, le Groupe spécial devrait appliquer une approche de son analyse des allégations des Communautés européennes concernant l'infrastructure qui soit conforme, entre autres choses, aux propositions suivantes: i) l'exclusion de l'infrastructure générale englobe toutes les infrastructures fournies par les pouvoirs publics qui sont mises à la disposition du grand public; ii) les améliorations apportées à l'infrastructure générale, qui apportent des avantages à des utilisateurs spécifiques d'une façon notable ou dominante, ne modifient pas le caractère de cette infrastructure aux fins de l'article 1.1 a) 1) iii); iii) le fait que certaines entreprises tirent un avantage notable ou disproportionné d'une infrastructure fournie par les pouvoirs publics ne prouve pas que cette infrastructure n'est pas "générale" aux fins de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC[781]

5.89 Enfin, dans sa déclaration orale, le Canada soutient que l'infrastructure contestée par les Communautés européennes dans le présent différend est mise à la disposition générale du public.

[777] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 16.
[778] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 17.
[779] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 18.
[780] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 19.
[781] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 20.

Cette infrastructure n'est pas une contribution financière au titre de l'article premier parce que la mise à la disposition du public est une caractéristique d'une infrastructure générale.[782]

5. Le programme ATP et la spécificité visée à l'article 2

5.90 Le Canada note que les Communautés européennes allèguent que le programme Advanced Technology du Département du commerce des États-Unis (ATP) est spécifique au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Les Communautés européennes fondent leur allégation sur l'affirmation selon laquelle "la possibilité de bénéficier du financement au titre de l'ATP est expressément limitée par règlement aux sociétés qui effectuent des recherches sur des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité". L'approche des Communautés européennes concernant le critère de la spécificité permettrait effectivement à un plaignant d'établir qu'il y a spécificité chaque fois qu'un programme de subvention imposerait des conditions d'admissibilité, indépendamment du degré de généralité de ces conditions. Selon l'approche des Communautés européennes, la spécificité peut être établie même dans les cas où les conditions d'admissibilité concernent des compétences générales applicables dans de multiples secteurs de l'économie telles que la capacité de mener des activités de recherche-développement.[783]

5.91 Le Canada soutient qu'il y a trois grandes failles dans l'allégation des Communautés européennes selon laquelle le programme ATP est spécifique: premièrement, l'ensemble des sociétés et branches de production susceptibles d'entrer dans les limites définies par les Communautés européennes est très indéterminé et extraordinairement divers. Deuxièmement, dans leur analyse, les Communautés européennes ne font aucun effort pour établir l'existence d'éléments communs entre les branches de production ou groupes de branches de production qui sont admissibles au bénéfice du financement au titre de l'ATP sur la base des produits qu'ils fabriquent. Troisièmement, les Communautés européennes tentent d'établir la spécificité du programme ATP dans son ensemble par référence à un échantillon non représentatif de huit projets ATP particuliers (sur les 768 projets ATP créés depuis le lancement du programme en 1988).[784]

5.92 Le Canada fait valoir que l'affirmation selon laquelle un programme de subvention est spécifique lorsque l'ensemble potentiel des utilisateurs est à la fois divers et indéterminé est impossible à concilier avec le sens ordinaire de l'expression "certaines entreprises", telle qu'elle est utilisée à l'article 2.1 a). Le texte introductif de l'article 2.1 précise que l'expression "certaines entreprises" désigne "une entreprise ou ... une branche de production ou ... un groupe d'entreprises ou de branches de production". Le sens ordinaire du mot "certain" (certain) est "(d)etermined, fixed, not variable, definite, precise, exact" (déterminé, fixe, invariable, défini, précis, exact). Les Communautés européennes n'ont pas du tout tenté de déterminer, et *a fortiori* avec précision, comment de nombreuses entreprises et/ou branches de production pourraient être en mesure de mener des recherches sur des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité". Elles n'ont pas non plus indiqué de critères objectifs qui pourraient servir à établir si une entreprise entre dans le champ de cette définition.[785]

5.93 Le Canada estime que ce qui manque manifestement dans l'allégation de spécificité formulée par les Communautés européennes en ce qui concerne le financement au titre de l'ATP, c'est une quelconque tentative visant à démontrer que les entreprises recevant ce financement produisent des produits semblables. En fait, comme les États-Unis l'indiquent, les projets ATP ont soutenu des activités de recherche dans des domaines aussi divers que la biotechnologie animale et végétale, l'optique et la photonique, et les semi-conducteurs. Le fait de dissocier le concept d'"une branche de

[782] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 31.
[783] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 21.
[784] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 22.
[785] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 23.

production" des produits fabriqués par cette branche de production est contraire à la pratique suivie dans le cadre des Accords de l'OMC en général, et dans le cadre de l'Accord SMC en particulier. À titre d'exemple, s'agissant de déterminer le champ d'une enquête en matière de droits compensateurs ou le fondement d'une détermination de l'existence d'un dommage, la nature des produits fabriqués est le lien utilisé pour déterminer le groupe pertinent d'entreprises ou de branches de production en cause.[786]

5.94 Le Canada fait observer que des groupes spéciaux antérieurs ont reconnu que le concept de branche de production était lié aux types de produits fabriqués. L'interprétation que font les Communautés européennes des expressions "branche de production" ou "groupe de branches de production" n'est pas étayée par la définition des expressions "branche de production" ou "groupe" que donne le dictionnaire. Le sens ordinaire de l'expression "industry" (branche de production) est "(a) particular form or branch of productive labour; a trade, a manufacture" ((une) forme ou branche particulière d'activité productive, industrie, fabrication). Le sens ordinaire du mot "group" (groupe) est "(a) number of people or things regarded as forming a unity or whole on the grounds of some mutual or common relation or purpose, or classed together because of a degree of similarity" ((un) certain nombre de personnes ou de choses considérées comme formant une unité ou un ensemble en raison d'une relation ou d'un but mutuel ou commun, ou classées ensemble du fait d'un certain degré de similitude). Les "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité" ne constituent pas une forme ou une branche de fabrication distincte, ni ne composent une unité ou un ensemble. Les branches de production soutenues par le programme ATP ont des activités dans un grand nombre de formes de fabrication.[787]

5.95 Selon le Canada, une troisième faille dans l'argument des Communautés européennes concernant la spécificité est qu'il repose sur de supposés éléments communs dans et entre les huit projets ATP différents qu'elles ont indiqués expressément dans leur première communication écrite. Outre le fait que ces huit projets concernent des ensembles très divers de branches de production, il n'y a aucune raison de supposer que l'éventuelle spécificité de ces projets particuliers est représentative de l'ensemble du programme.[788]

5.96 Dans sa déclaration orale, le Canada soutient que les Communautés européennes ont fondé leur allégation selon laquelle le programme Advanced Technology du Département du commerce des États-Unis, ou ATP, était spécifique à certaines entreprises au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC sur l'affirmation selon laquelle l'ATP était expressément limité par règlement aux sociétés effectuant des recherches sur des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité". Elles ont également fondé leur allégation sur le fait que huit projets ATP particuliers se limitent à financer des sociétés qui s'occupent de fabriquer des structures composites et métalliques, et des composants électriques, ainsi que d'améliorer la logistique des chaînes de fabrication et d'approvisionnement.[789]

5.97 Le Canada conteste ces allégations. Sa préoccupation concernant l'approche des Communautés européennes porte sur trois points: Premièrement, l'ensemble des sociétés et branches de production qui s'occupent de "technologies émergentes et habilitantes" est extraordinairement divers. Deuxièmement, il n'existe pas d'éléments communs entre les utilisateurs de l'ATP sur la base des produits qu'ils fabriquent. Troisièmement, il n'est pas approprié d'évaluer la spécificité de l'ATP dans son ensemble par référence à un échantillon non représentatif de huit projets.[790]

---

[786] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 24.
[787] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 25.
[788] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 26.
[789] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 11.
[790] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 12.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

5.98 Le Canada note que l'Australie fait une appréciation un peu différente de l'allégation de spécificité formulée par les Communautés européennes en ce qui concerne l'ATP. Dans sa communication, il apparaît que l'Australie suppose que les Communautés européennes contestent chacun des huit projets ATP au motif qu'ils sont spécifiques au titre de l'article 2 indépendamment de la question de savoir si l'ATP est globalement spécifique. L'Australie a proposé que le Groupe spécial examine le rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM* pour y trouver des indications concernant l'évaluation de la spécificité de transactions individuelles dans le cadre de l'ATP.[791]

5.99 Le Canada fait observer que l'Australie a peut-être bien raison de penser que les Communautés européennes souhaiteraient obtenir une constatation de spécificité pour chacun des huit projets en cause indépendamment de la question de savoir si l'ATP est spécifique. Toutefois, le Canada n'a pas connaissance d'une telle demande de la part des Communautés européennes. Si les Communautés européennes avaient voulu formuler cette demande, le Canada se serait attendu à voir dans leur première communication écrite des arguments juridiques concernant les raisons pour lesquelles il était approprié de procéder à une analyse de la spécificité au niveau des transactions dans le cas de ces projets ATP. Il demande instamment au Groupe spécial de ne même pas envisager de procéder à une telle analyse vu l'absence d'une demande explicite.[792]

5.100 Le Canada fait valoir que l'analyse de la spécificité est effectuée à bon droit au niveau du programme lorsque les subventions en cause sont accordées en vertu d'un programme de soutien accessible à tous. Si des subventions sont accordées en vertu de tels programmes conformément aux lignes directrices du programme, elles ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2.1. Il fait observer qu'il n'apparaît pas que les Communautés européennes ont allégué que les huit projets ATP mentionnés dans leur communication avaient dérogé d'une quelconque façon aux lignes directrices normales de l'ATP.[793]

5.101 Le Canada note que le rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM* a été le premier et le seul rapport de groupe spécial dans lequel des subventions accordées conformément à un programme-cadre général ont été évaluées au niveau de la transaction plutôt qu'au niveau du programme. Dans cette affaire, le Groupe spécial *Japon – DRAM* a reconnu qu'en règle générale les transactions individuelles qui découlaient de programmes de soutien accessibles à tous ne seraient pas spécifiques au sens de l'article 2.1 si elles ne dérogeaient pas aux lignes directrices normales du programme. Même si les Communautés européennes avaient demandé une analyse de la spécificité au niveau des projets ATP individuels, le Canada ne pense pas qu'une telle analyse serait appropriée vu qu'il est d'avis que la spécificité devrait être évaluée sur la base du programme. En tout état de cause, si le Groupe spécial envisage de procéder à une telle analyse, le Canada ne partage pas l'opinion de l'Australie selon laquelle le rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM* fournit des indications appropriées.[794]

5.102 Le Canada note en outre que le Groupe spécial *Japon – DRAM* a constaté qu'une transaction individuelle serait spécifique "si elle résultait d'un programme cadre dont l'exécution normale 1) ne se tradui{sait} pas généralement par des contributions financières, et 2) ne prédétermin{ait} pas les conditions auxquelles les contributions financières en résultant pourraient être accordées, mais pass{ait} en revanche par a) des décisions délibérées d'accorder ou non la contribution financière (à tel ou tel demandeur), et b) des décisions délibérées pour déterminer comment les conditions de la contribution financière devraient être spécialement conçues pour la société bénéficiaire". De l'avis du

[791] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 13.
[792] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 14.
[793] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 15.
[794] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 16.

Canada, le critère énoncé dans l'affaire *Japon – DRAM* ne fournit pas des indications appropriées pour le présent différend pour deux raisons.[795]

5.103 Premièrement, selon le Canada, le premier critère n'est tout simplement pas d'application. Le Canada note que ni les Communautés européennes ni les États-Unis n'ont allégué que l'ATP "ne se tradui{sait} pas généralement par des contributions financières". Bien au contraire. Deuxièmement, le Groupe spécial *Japon – DRAM* semble avoir supposé, s'agissant du deuxième critère, qu'un programme de soutien accessible à tous pouvait uniquement être considéré comme non spécifique si le soutien qu'il fournissait était accordé automatiquement et sans décision délibérée. Cette approche "sans décision délibérée" place la barre trop haut pour servir de modèle au présent Groupe spécial ou à tout autre groupe spécial.[796]

5.104 Selon le Canada, l'article 2 de l'Accord SMC vise à fournir aux Membres des indications réelles concernant les types de subventions qui peuvent ou non donner lieu à une action au titre de l'Accord SMC. Il est rare que les pouvoirs publics établissent un programme de soutien général qui accorde des subventions sans aucune décision délibérée. Une lecture minutieuse de l'article 2 n'étaye pas l'opinion apparente du Groupe spécial *Japon – DRAM* selon laquelle l'octroi d'une subvention doit être automatique et sans décision délibérée afin de remplir les conditions requises pour être non spécifique. L'article 2.1 b) dispose qu'il n'y aura pas spécificité en ce qui concerne des subventions dans les cas où le droit d'en bénéficier sera automatique sur la base de critères objectifs. Ce qui est d'une importance cruciale, toutefois, c'est que l'article 2.1 b) mentionne uniquement le droit automatique de bénéficier de la subvention. Il n'est pas nécessaire que l'octroi effectif du soutien soit automatique et non délibéré.[797]

5.105 Le Canada soutient qu'alléguer le contraire reviendrait à ne pas tenir compte de l'article 2.1 c), qui présuppose un certain pouvoir discrétionnaire dans l'octroi des subventions visées à l'article 2.1 b). L'article 2.1 c) énonce le critère de la spécificité *de facto*. Il dispose que les programmes remplissant les conditions requises pour être non spécifiques au titre de l'article 2.1 b) peuvent néanmoins être jugés spécifiques *de facto* si le pouvoir discrétionnaire a été exercé de manière inappropriée par l'autorité qui accorde la subvention dans la décision d'accorder une subvention. Comme l'exercice d'un certain pouvoir discrétionnaire est supposé, il s'ensuit que tout exercice d'un pouvoir discrétionnaire n'empêche pas de remplir les conditions requises.[798]

5.106 Selon le Canada, il n'est pas nécessaire de constater que l'octroi d'une subvention est automatique ou non délibéré pour qu'un programme remplisse les conditions requises pour être non spécifique au titre de l'article 2. Il est uniquement nécessaire que l'exercice du pouvoir discrétionnaire ne compromette pas les critères objectifs d'un programme auquel sont subordonnés le droit de bénéficier de la subvention et le montant de celle-ci. Comme le Groupe spécial *Japon – DRAM* a surévalué la norme pertinente dans son critère proposé, il ne donne pas d'indications utiles pour le présent différend.[799]

[795] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 17.
[796] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 18.
[797] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 19.
[798] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 20.
[799] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 21.

5.107 En guise d'observation finale au sujet de l'ATP, le Canada ne partage pas l'opinion de l'Australie selon laquelle le Groupe spécial devrait évaluer l'ATP en utilisant les critères de spécificité *de facto* énoncés à l'article 2.1 c). Les Communautés européennes ont formulé leur allégation de spécificité concernant l'ATP au titre de l'article 2.1 a) seulement.[800]

6. Subordination *de facto* aux exportations

5.108 Le Canada note que les Communautés européennes allèguent que certaines incitations fiscales accordées à Boeing par l'État de Washington sont prohibées en vertu de l'article 3 de l'Accord SMC parce que l'État de Washington a, en fait, lié les incitations fiscales aux résultats à l'exportation effectifs ou prévus au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC. Toutefois, les allégations des Communautés européennes en ce qui concerne ces incitations fiscales ne satisfont pas au critère applicable à la subordination *de facto* aux exportations prévu par l'Accord SMC.[801]

5.109 Le Canada indique que l'Organe d'appel a constaté que ce critère prescrivait ce qui suit: "les faits doivent "démontrer" que l'octroi d'une subvention est lié ou subordonné aux exportations effectives ou prévues. Il ne suffit pas de démontrer seulement que les pouvoirs publics accordant une subvention prévoyaient que des exportations en résulteraient". L'Organe d'appel a également expliqué que la vocation exportatrice pouvait être prise en compte comme un fait pertinent, en fonction des faits de la cause, mais qu'à elle seule elle ne permettait pas de conclure qu'une subvention était subordonnée aux exportations.[802]

5.110 Le Canada estime que l'argument des Communautés européennes selon lequel les incitations fiscales au titre du HB 2294 sont subordonnées aux résultats à l'exportation repose sur le fait que leur entrée en vigueur était subordonnée à l'accord de Boeing concernant l'implantation d'une installation d'assemblage final dans l'État de Washington. Cette installation est définie dans le HB 2294 comme étant "un site capable de produire au moins 36 avions superéconomiques par an". Selon les Communautés européennes, une telle capacité, si elle était pleinement utilisée, permettrait de produire plus d'avions 787 que le marché des États-Unis ne pourrait en absorber pendant une année moyenne.[803]

5.111 Le Canada fait valoir que cette allégation, même si elle n'est pas mise en doute, est bien loin d'établir l'existence d'une subordination aux exportations. L'État de Washington a exigé que Boeing implante une installation ayant une capacité de production minimale dans l'État de Washington afin de recevoir les incitations fiscales. Il n'a pas exigé que Boeing fasse la moindre vente à l'exportation ou vende davantage qu'elle ne l'aurait fait autrement sur les marchés d'exportation, et n'a pas non plus altéré l'orientation de Boeing vers les marchés d'exportation. Une justification plus convaincante de la subordination figurant dans le HB 2294 était que l'État de Washington tenait à conserver la construction aéronautique et n'était pas disposé à accepter une installation purement symbolique en échange de ses incitations fiscales.[804]

7. Préjudice grave

5.112 Le Canada note que les tierces parties adoptent des positions divergentes dans leurs réponses à la question du Groupe spécial sur le point de savoir si l'article 6.3 de l'Accord SMC énonce une liste exhaustive des formes possibles de préjudice grave qui peuvent être contestées au titre de l'article 5 c).

---

[800] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 22.
[801] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 27.
[802] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 28.
[803] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 29.
[804] Résumé analytique de la communication écrite du Canada, paragraphe 30. Voir aussi le résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 31.

L'Australie et la Corée sont d'avis que l'article 6.3 est une liste exhaustive. Le Japon est d'avis que, pour être fondée, une allégation de préjudice grave nécessite la démonstration de l'existence d'un effet visé à l'article 6.3, mais il ne va pas jusqu'à déclarer que l'article 6.3 est exhaustif. Le Brésil et la Chine n'expriment pas d'avis à ce sujet. Conformément au point de vue exprimé par le Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, le Canada est d'avis que l'article 6.3 n'énonce pas une liste exhaustive.[805]

5.113 Selon le Canada, cette divergence de vues n'est pas surprenante car il apparaît que les dispositions pertinentes vont dans des directions différentes. La note de bas de page 13 relative à l'article 5 c) précise que l'expression "préjudice grave" est utilisée dans l'Accord SMC avec le même sens qu'à l'article XVI du GATT de 1994 et s'entend également de la menace d'un préjudice grave. L'article 5 c) introduit dans l'Accord SMC une interprétation large de l'expression préjudice grave qui a été forgée pendant des décennies de pratique dans le cadre du GATT. L'article 6.2, pour sa part, dispose que l'existence d'un préjudice grave ne peut être établie si aucun des effets énumérés à l'article 6.3 n'existe. Cela permet de penser que l'article 6.3 constitue une liste exhaustive des formes de préjudice grave. La formulation de l'article 6.3 en soi n'est pas restrictive et renvoie le lecteur à l'article 5 c).[806]

5.114 Toutefois, ainsi que le Canada l'indique dans sa réponse écrite au Groupe spécial à ce sujet, il y a un moyen d'interpréter ces dispositions harmonieusement. L'article 5 c) introduit dans l'Accord SMC une chaîne de sens ininterrompue concernant l'expression "préjudice grave", qui englobe les notions énoncées à l'article 6.3, mais reconnaît aussi la possibilité qu'il existe des formes additionnelles de préjudice grave étroitement liées à ces notions fondamentales. L'article 6.2 sert à indiquer que l'article 6.3 est une disposition filtre en ce sens que l'existence d'un préjudice grave ne peut pas être établie si aucune des notions fondamentales énoncées à l'article 6.3 n'est présente. L'article 6.3 est lui-même rédigé en termes suffisamment généraux pour permettre l'existence de formes non énumérées de préjudice grave, tout en fournissant des indications particulières sur les notions fondamentales dont l'existence doit être établie pour étayer une allégation de préjudice grave. Le fait de traiter l'article 6.3 comme la disposition de contrôle fournit un mécanisme permettant de donner à l'article 6.3 le poids qui lui revient sans nier l'héritage de la pratique suivie pendant 60 ans dans le cadre du GATT/de l'OMC qui a adopté une interprétation large de la notion de préjudice grave.[807]

5.115 Le Canada comprend la préoccupation soulevée par l'Australie, à savoir qu'à cause de la possibilité qu'il existe des formes indéterminées de préjudice grave on puisse considérer qu'un groupe spécial ne dispose d'aucune indication pour examiner une telle plainte. Toutefois, selon le Canada, de telles indications existent dans la jurisprudence du GATT. Cette jurisprudence donne à penser que les formes de préjudice grave qui ne sont pas énumérées à l'article 6.3 doivent avoir un lien réel et substantiel avec les notions fondamentales qui sont énoncées à l'article 6.3.[808]

5.116 Selon le Canada, il y a une raison pratique pour que l'article 6.3 ait été structuré comme une disposition filtre pour la notion de préjudice grave, tout en permettant à un groupe spécial d'envisager la possibilité qu'il existe d'autres formes de préjudice grave une fois que l'existence de l'un des effets énoncés à l'article 6.3 a été établie. Le système de règlement des différends de l'OMC est une ressource limitée. Il est logique d'exiger le respect d'un seuil spécifique avant qu'un Membre puisse recourir au système de règlement des différends pour présenter une allégation de préjudice grave. Toutefois, lorsqu'un Membre a atteint ce seuil, les avantages d'une résolution effective du différend

[805] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 23.
[806] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 24.
[807] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 25.
[808] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 26.

entre les parties peuvent justifier de donner à un groupe spécial une certaine latitude pour reconnaître d'autres formes de préjudice grave qui sortent des limites de l'article 6.3.[809]

5.117 Le Canada estime que ce type de structure filtre n'est pas un cas unique dans les Accords de l'OMC. On peut faire une analogie avec l'article 17.4 de l'Accord antidumping qui fait obligation au plaignant de ne pas recourir au système de règlement des différends en ce qui concerne une enquête antidumping tant que l'autorité compétente n'a pas pris l'un des trois types de mesures suivantes: une mesure provisoire ayant une incidence notable, une mesure de caractère final en vue de percevoir des droits antidumping définitifs ou l'acceptation d'engagements en matière de prix.[810]

5.118 Le Canada rappelle que dans l'affaire *Guatemala – Ciment I*, l'Organe d'appel a constaté que l'article 17.4 de l'Accord antidumping impliquait qu'une demande d'établissement d'un groupe spécial concernant une enquête antidumping devait indiquer spécifiquement l'un des types de mesures requis afin de donner à un groupe spécial compétence pour connaître d'un différend. Toutefois, comme l'Organe d'appel l'a clarifié dans l'affaire *États-Unis – Loi de 1916*, une fois qu'un Membre a indiqué l'un des trois types de mesures filtres dans sa demande d'établissement d'un groupe spécial, il peut contester la compatibilité d'une mesure précédente prise par une autorité chargée de l'enquête au cours d'une enquête antidumping.[811]

5.119 Le Canada postule qu'une interprétation selon laquelle l'article 6.3 de l'Accord SMC est une disposition filtre est justifiée pour les mêmes raisons que celles que l'Organe d'appel a données pour justifier la structure de l'article 17.4 de l'Accord SMC dans l'affaire *États-Unis – Loi de 1916*. Cette interprétation évite une utilisation excessive du règlement des différends, tout en cherchant à assurer une résolution intégrale et efficace des différends qui nécessitent une procédure formelle de règlement des différends.[812]

D. CHINE

1. Introduction

5.120 Reconnaissant d'entrée de jeu que bon nombre des questions soulevées dans le présent différend sont uniquement ou principalement de nature factuelle, la Chine se concentre sur l'examen des trois questions juridiques ci-après dans sa communication en tant que tierce partie:

a) l'utilisation des meilleurs renseignements disponibles et le fait de tirer des déductions défavorables;

b) la constatation d'une spécificité *de facto*; et

c) la constatation de l'existence d'une menace de préjudice grave.[813]

2. Meilleurs renseignements disponibles et déduction défavorable

5.121 La Chine note que l'Annexe V de l'Accord SMC prévoit un ensemble de règles spéciales pour la collecte de renseignements sur le préjudice grave. Ces règles ne sont expressément applicables que dans les cas où une procédure au titre de l'Annexe V a été engagée. D'après le texte de l'Annexe V, il apparaît qu'il y a deux points de repère qui indiquent l'existence d'une procédure au titre de l'Annexe V: le point de savoir si l'ORD a engagé une procédure au titre de l'Annexe V et celui de

[809] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 27.
[810] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 28.
[811] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 29.
[812] Résumé analytique de la déclaration orale du Canada, paragraphe 30.
[813] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 1.

savoir si un "représentant" ("facilitateur au titre de l'Annexe V") a été désigné.[814] Ayant traité la question liminaire de savoir si l'Annexe V est applicable en l'espèce, la Chine tient à examiner deux aspects des règles de l'Annexe V qui sont peut-être pertinents pour les arguments des parties dans le présent différend.[815]

a) Meilleurs renseignements disponibles

5.122 La Chine indique que le paragraphe 6 de l'Annexe V autorise la partie plaignante à plaider sa cause en se fondant sur les éléments de preuve dont elle dispose et autorise le groupe spécial à se fonder sur les "meilleurs renseignements disponibles par ailleurs" dans certains cas. Toutefois, cette disposition ne prive pas la partie défenderesse du droit de communiquer d'autres renseignements, y compris des renseignements présentés à titre de réfutation, pendant la partie de la procédure de groupe spécial qui suit la procédure au titre de l'Annexe V.[816]

5.123 Premièrement, la Chine note que le libellé du paragraphe 5 de l'Annexe V n'interdit pas la communication de renseignements par l'une ou l'autre partie après une procédure au titre de l'Annexe V. Par exemple, le paragraphe 5 dispose que les renseignements obtenus au cours du processus "devraient" comprendre des éléments de preuve présentés à titre de réfutation. Le mot "devraient" est souvent utilisé pour signifier une exhortation ou une préférence. Cela semble être vrai, surtout compte tenu du fait que les mots "sera" ou "seront" sont utilisés dans d'autres parties du paragraphe 5.[817] Selon la Chine, la dernière phrase du paragraphe 5 prévoit en outre la collecte de renseignements supplémentaires par le groupe spécial "pour parvenir à ses conclusions". Cela indique aussi que la procédure au titre de l'Annexe V n'est pas la fin du processus de collecte de renseignements.[818]

5.124 Deuxièmement, la Chine note que même si la dernière phrase du paragraphe 9 dispose que "le groupe spécial ne devrait en principe pas demander de renseignements additionnels pour compléter le dossier dans les cas où ces renseignements renforceraient la position d'une partie donnée et où l'absence de ces renseignements dans le dossier est le résultat d'une non-coopération déraisonnable de ladite partie au processus de collecte de renseignements", cela n'empêche pas une partie de communiquer d'autres renseignements factuels pendant les travaux du groupe spécial. En outre, la Chine fait valoir que les mots "en principe" et "devrait" impliquent que le groupe spécial peut demander des renseignements même si l'absence de ces renseignements est le résultat de la non-coopération déraisonnable d'une partie.[819]

5.125 Troisièmement, la Chine estime qu'il est important de noter que pendant la procédure au titre de l'Annexe V, la partie défenderesse n'est pas bien placée pour comprendre pleinement la manière dont la partie plaignante structurera son allégation et l'étayera par des arguments factuels et juridiques. Cette situation limite grandement la capacité d'une partie défenderesse de communiquer des renseignements pertinents à titre de réfutation. Le fait de priver une partie défenderesse du droit de communiquer des éléments de preuve à titre de réfutation pendant les phases de fond de la procédure de groupe spécial porterait gravement atteinte à son droit de défendre sa cause avec des éléments factuels à l'appui et porterait donc indûment atteinte à son droit à une procédure régulière.[820]

[814] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 2.
[815] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 3.
[816] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 4.
[817] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 5.
[818] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 6.
[819] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 7.
[820] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 8.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

5.126 En résumé, la Chine pense que la mention des "meilleurs renseignements disponibles par ailleurs" au paragraphe 6 de l'Annexe V de l'Accord SMC ne devrait pas être interprétée comme empêchant une partie ne coopérant pas à une procédure au titre de l'Annexe V de communiquer des renseignements factuels additionnels au stade ultérieur de la procédure de groupe spécial.[821]

b) Déduction défavorable

5.127 S'agissant de tirer des déductions défavorables, la Chine estime qu'un groupe spécial n'est pas tenu de tirer des déductions défavorables dans tous les cas de non-coopération. Il devrait plutôt tenir compte des faits et considérations de politique générale pertinents lorsqu'il prend la décision de le faire.[822]

5.128 Premièrement, la Chine note que le paragraphe 8 de l'Annexe V dispose qu'un groupe spécial prendra l'avis du facilitateur au titre de l'Annexe V concernant certains aspects. Selon la Chine, cela n'oblige pas un groupe spécial à prendre sa décision sur la seule base de l'avis du facilitateur au titre de l'Annexe V. L'article 11 du Mémorandum d'accord charge plutôt un groupe spécial de "procéder à une évaluation objective de la question dont il est saisi". Par conséquent, un groupe spécial est obligé de procéder indépendamment à une évaluation objective des faits afin de décider s'il tirera des déductions défavorables et, dans l'affirmative, quelles seront ces déductions défavorables.[823]

5.129 Deuxièmement, selon la Chine, lorsqu'un groupe spécial invoque le pouvoir discrétionnaire que lui confère le paragraphe 7 de l'Annexe V, il est également lié par les principes énoncés à l'article 13 du Mémorandum d'accord et la jurisprudence de l'OMC concernant les déductions défavorables.[824]

5.130 La Chine rappelle que dans l'affaire *Canada – Aéronefs* l'Organe d'appel a exprimé l'opinion suivante: "ce pouvoir (de tirer des déductions défavorables) nous paraît être un aspect ordinaire de la tâche de tous les groupes spéciaux consistant à déterminer les faits pertinents de tout différend faisant intervenir un accord visé (non souligné dans l'original)".[825] Vu cette conclusion, la Chine pense que les indications données par l'Organe d'appel en ce qui concerne les déductions défavorables tirées dans des cas autres que ceux qui concernent des procédures au titre de l'Annexe V devraient également être suivies lorsqu'un groupe spécial doit, dans le cadre d'une procédure au titre de l'Annexe V, déterminer si des déductions devraient être tirées et quelles devraient être ces déductions.[826]

5.131 La Chine indique également que dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a souligné qu'un groupe spécial "devrait examiner de très près si l'ensemble des faits consignés au dossier permet{tait} raisonnablement de tirer la déduction demandée par l'une des parties".[827] Dans un différend ultérieur, l'affaire *États-Unis – Gluten de froment*, l'Organe d'appel a reconfirmé son avis selon lequel des déductions défavorables devaient être tirées sur la base de tous les faits consignés au dossier pertinents pour la détermination particulière devant être faite et selon lequel il n'était pas

[821] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 9.
[822] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 10.
[823] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 11.
[824] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 12.
[825] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, note de bas de page 1 faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 202.
[826] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 13.
[827] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, note de bas de page 2 faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 204.

permis à un groupe spécial de tirer des déductions défavorables pour la seule raison qu'une partie refusait de fournir certains renseignements qu'il lui avait demandés.[828]

5.132 Troisièmement, la Chine estime qu'on ne devrait pas tirer de déductions défavorables dans le but de punir la non-coopération d'une partie. Dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a indiqué que la ""déduction défavorable" que le Groupe spécial aurait dû tirer, de l'avis du Brésil, n'{était} pas, à juste titre, considérée comme une déduction punitive "punissant" ou "sanctionnant" le refus du Canada de fournir les renseignements. Il s'agi{ssait} simplement d'une déduction que, dans certaines circonstances, un groupe spécial pourrait logiquement ou raisonnablement tirer des faits dont il {était} saisi".[829] Cela démontre qu'on ne devrait pas tirer de déductions défavorables dans le but de "punir" le refus d'une partie de fournir des renseignements.[830]

5.133 Compte tenu de ce qui précède, la Chine estime que l'Annexe V n'oblige pas ni même n'autorise un groupe spécial à tirer des déductions défavorables dans tous les cas de non-coopération d'une partie à la procédure au titre de l'Annexe V. Les déductions défavorables devraient plutôt être tirées sur la base de tous les faits pertinents consignés au dossier et ne devraient pas viser à punir la partie qui ne coopère pas.[831]

3. Analyse en trois volets pour déterminer la spécificité *de facto*

5.134 La Chine pense que l'article 2.1 c) de l'Accord SMC prévoit une analyse en trois volets pour déterminer la spécificité *de facto*.[832]

5.135 Premièrement, la Chine estime qu'il devrait y avoir des faits qui indiquent l'éventuelle existence d'une spécificité *de facto*. En pratique, c'est uniquement lorsqu'on ne peut établir l'existence d'une spécificité *de jure* sur la base d'éléments de preuve justificatifs suffisants que l'on procédera à une analyse de la question de savoir s'il existe une spécificité *de facto*. Dans de telles circonstances, l'article 2.1 c) exige qu'il y ait "des raisons de croire". Toutefois, ces raisons doivent seulement indiquer la possibilité qu'il y ait une spécificité *de facto*. Le premier "peut" figurant dans la première phrase de l'article 2.1 c) indique également que le critère applicable aux raisons n'est pas très élevé.[833]

5.136 Deuxièmement, la Chine fait valoir qu'on peut ensuite prendre en considération l'un quelconque ou l'ensemble des quatre facteurs factuels indiqués dans la deuxième phrase de l'article 2.1 c). Comme le Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux IV* l'a établi, le deuxième "peut" figurant dans le paragraphe indique que l'autorité peut vouloir examiner l'un quelconque des quatre facteurs.[834] Dans le contexte multilatéral, la charge incombe au Membre plaignant d'étayer son allégation de spécificité *de facto* par des éléments de preuve positifs appuyant la constatation de l'existence de l'un quelconque de ces facteurs factuels.[835]

---

[828] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, note de bas de page 3 faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Sauvegarde sur le gluten de froment*, paragraphe 174. Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 14.

[829] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, note de bas de page 4 faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 200.

[830] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 15.

[831] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 16.

[832] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 17.

[833] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 18.

[834] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, note de bas de page 5 faisant référence au rapport du Groupe spécial *États-Unis – Détermination finale en matière de droits compensateurs concernant les bois de construction résineux*, WT/DS257/R, paragraphe 7.123.

[835] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 19.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

5.137 Troisièmement, la Chine fait valoir que la dernière phrase de l'article 2.1 c) prescrit qu'en examinant l'un quelconque ou l'ensemble des quatre facteurs factuels, on tiendra compte de deux facteurs circonstanciels, à savoir l'importance de la diversification des activités économiques et la période pendant laquelle le programme de subvention a été appliqué. Ainsi, dans le contexte d'une contestation multilatérale concernant un programme de subvention d'un Membre de l'OMC, le Membre plaignant devrait démontrer que sur la base de l'examen de ces deux facteurs circonstanciels, l'un quelconque ou l'ensemble des quatre facteurs factuels étaye une constatation positive de l'existence d'une spécificité *de facto*.[836]

5.138 En résumé, la Chine estime que pour évaluer si les faits entourant un programme de subvention étayent une constatation de l'existence d'une spécificité *de facto*, il conviendrait d'effectuer l'analyse en trois volets prévue par l'article 2.1 c).[837]

4. Menace de préjudice grave

5.139 Selon la Chine, la note de bas de page 13 relative à l'article 5 de l'Accord SMC indique clairement que l'expression "préjudice grave" s'entend également de "la menace d'un préjudice grave". Ainsi, une menace de préjudice grave peut être une condition indépendante qui conduit à l'application des voies de recours prévues par l'article 7 de l'Accord SMC. Il importe donc d'examiner comment l'existence d'une menace de préjudice grave pourrait être établie.[838]

5.140 La Chine note que l'article 6 de l'Accord SMC contient uniquement des dispositions détaillées sur l'établissement de l'existence d'un préjudice grave et ne donne aucune indication concernant la constatation de l'existence d'une menace de préjudice grave. Toutefois, selon la Chine, vu la structure de l'article 5 et le cadre général de l'Accord SMC, l'article 15.7 et 15.8 de l'Accord SMC, portant sur la détermination concluant à une menace de dommage, devrait donner des indications importantes concernant la constatation de l'existence d'une menace de préjudice grave dans le contexte multilatéral.[839]

5.141 Premièrement, la Chine fait observer que l'élément central d'une constatation de l'existence d'une menace de préjudice grave est que la menace doit être "nettement prévu{e} et imminent{e}", ainsi qu'il est prévu dans la partie pertinente de l'article 15.7. Dans l'affaire *Mexique – Sirop de maïs (article 21:5 – États-Unis)*, alors qu'il examinait la disposition parallèle de l'article 3.7 de l'Accord antidumping, l'Organe d'appel a indiqué ce qui suit: "un "établissement correct" des faits dans le cadre d'une détermination concluant à une menace de dommage important doit se fonder sur des événements qui, bien qu'ils ne se soient pas encore produits, doivent être "nettement prévu{s} et imminent{s}", conformément à l'article 3.7 de l'Accord antidumping".[840]

5.142 Deuxièmement, la Chine estime que, selon la menace de types spécifiques de préjudices graves en cause, il faut examiner les facteurs factuels pertinents pour établir l'existence de la menace.[841]

5.143 La Chine reconnaît que les notions de "dommage important" et de "préjudice grave" sont distinctes l'une de l'autre et qu'il se peut que les facteurs énumérés à l'article 15.7 ne soient pas pleinement applicables à la constatation de l'existence d'une menace de préjudice grave. Toutefois,

[836] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 20.
[837] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 21.
[838] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 22.
[839] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 23.
[840] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, note de bas de page 6 faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Sirop de maïs (article 21:5 – États-Unis)*, paragraphe 85. Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 24.
[841] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 25.

selon la Chine, certains des facteurs énoncés à l'article 15.7 pourraient être neutres, et donc communs, pour l'examen de la menace de dommage et l'examen de la menace de préjudice grave. À titre d'exemple, la "nature de la ou des subventions en question et {les} effets qu'elles auront probablement sur le commerce" constituent l'un de ces facteurs.[842]

5.144 Troisièmement, la Chine note que l'article 15.7 prescrit que "{l}a détermination concluant à une menace de dommage important se fondera sur des faits, et non pas seulement sur des allégations, des conjectures ou de lointaines possibilités". Si une partie plaignante choisit d'engager une action pour cause de menace de préjudice grave, elle doit établir *prima facie* qu'il existe une telle menace en se fondant sur des faits étayés par des éléments de preuve, plutôt que sur de simples allégations, conjectures ou lointaines possibilités.[843]

5.145 Quatrièmement, comme l'article 15.8 dispose que l'examen de la menace de dommage devrait être effectué avec un "soin particulier", la Chine pense que la logique sous-tendant cette disposition est également valable dans un différend dans le cadre multilatéral. Ainsi qu'il a été indiqué ci-dessus, la constatation de l'existence d'une menace de préjudice grave peut à elle seule conduire à l'application des voies de recours prévues par l'article 7. Ainsi, lorsque les effets de la subvention ne se sont pas encore matérialisés, un groupe spécial devrait faire preuve de prudence pour évaluer si une telle menace existe bien et est nettement prévue et imminente.[844]

5.146 En résumé, la Chine estime que la menace de préjudice grave doit être nettement prévue et imminente et que la constatation de l'existence d'une telle menace doit se fonder sur des faits et être établie avec un soin particulier.[845]

5. Conclusion

5.147 En conclusion, la Chine est d'avis:

a) que la mention des "meilleurs renseignements disponibles par ailleurs" à l'Annexe V de l'Accord SMC ne devrait pas être interprétée comme empêchant la partie qui ne coopère pas à la procédure au titre de l'Annexe V de communiquer des renseignements factuels additionnels au stade ultérieur de la procédure de groupe spécial; la Chine estime en outre que le paragraphe 7 de l'Annexe V n'oblige pas ni même n'autorise un groupe spécial à tirer des déductions défavorables dans tous les cas de non-coopération d'une partie à la procédure au titre de l'Annexe V; les déductions défavorables devraient être tirées sur la base de tous les faits pertinents consignés au dossier et ne devraient pas viser à punir la partie qui ne coopère pas;

b) que, pour déterminer la spécificité *de facto*, il faut appliquer une analyse en trois volets: i) il devrait y avoir des faits indiquant l'éventuelle existence d'une spécificité *de facto*; ii) l'existence de l'un quelconque ou de l'ensemble des quatre facteurs énumérés à l'article 2.1 c) de l'Accord SMC doit être démontrée; et iii) il doit être tenu compte de deux facteurs circonstanciels;

c) que la menace de préjudice grave doit être nettement prévue et imminente et que la constatation de l'existence d'une telle menace doit se fonder sur des faits et être établie avec un soin particulier.[846]

[842] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 26.
[843] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 27.
[844] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 28.
[845] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 29.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

E. JAPON

1. L'examen de la spécificité en droit doit être fondé sur l'intégralité du cadre juridique en vertu duquel la subvention alléguée est conférée

5.148 Le Japon fait d'abord valoir que l'une des pierres angulaires de l'Accord SMC, énoncée à l'article 1.2, est la condition liminaire voulant que les subventions ne soient assujetties à la Partie III que si elles sont spécifiques. L'article 2, pour sa part, énonce des principes permettant de déterminer si une subvention est "spécifique à une entreprise ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production …". D'une manière générale, les alinéas a) et b) de l'article 2.1 établissent des principes permettant de déterminer dans quels cas une subvention est spécifique en droit, ou spécifique *de jure*. L'alinéa c) énonce des critères additionnels permettant de déterminer l'existence d'une spécificité en fait, ou spécificité *de facto*.[847]

5.149 Le Japon commente l'application au présent différend des principes permettant de déterminer l'existence d'une spécificité *de jure* eu égard aux arguments des parties concernant le droit des titulaires d'un contrat avec la NASA de conserver les droits de brevet résultant de leurs activités en tant que titulaires d'un contrat avec les pouvoirs publics des États-Unis. Le Japon note que les Communautés européennes allèguent que le régime juridique prévoyant la conservation de ces droits de brevet est spécifique *de jure* parce qu'il est établi par la National Aeronautics and Space Act de 1958 (Loi nationale sur l'aéronautique et l'espace) (la "Loi sur l'espace"), et qu'il est donc limité expressément aux branches de production liées à l'aéronautique et à l'espace.[848] Les États-Unis répondent que les règlements d'application de la Loi sur l'espace sont liés à des politiques applicables à l'ensemble des pouvoirs publics, qui ont été établies dans un mémorandum présidentiel et une ordonnance.[849] En outre, les États-Unis soutiennent que tous les titulaires de contrats de R&D avec les pouvoirs publics des États-Unis ont les mêmes droits en ce qui concerne la conservation des brevets.[850] En substance, ils soutiennent que la subvention alléguée n'est pas spécifique *de jure* lorsqu'elle est examinée au regard du cadre juridique général régissant la conservation par le contractant des droits de brevet.[851] Le Japon convient aussi que l'analyse de la spécificité effectuée par le Groupe spécial devrait être fondée sur le cadre juridique général régissant la subvention alléguée.[852]

5.150 Le Japon fait valoir que pour déterminer si "la législation … limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention" ou si "la législation … subordonne à des critères ou conditions objectifs le droit de bénéficier de la subvention et le montant de celle-ci", aux fins de l'article 2.1 a) et b) de l'Accord SMC, un groupe spécial doit d'abord procéder à un examen détaillé de la législation intérieure en cause. Ce faisant, le Japon pense que le présent Groupe spécial devrait examiner le régime juridique pertinent dans son ensemble, et pas seulement une petite partie

---

[846] Résumé analytique de la communication écrite de la Chine, paragraphe 30.

[847] Résumé analytique de la communication écrite du Japon, paragraphe 1.

[848] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 852. Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 1.

[849] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 335. Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 2.

[850] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 335. Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 3.

[851] Le Japon note que les États-Unis ont présenté un argument semblable dans l'affaire *États-Unis – Loi sur la compensation (Amendement Byrd)*, en soutenant que l'analyse de la spécificité devait porter sur le programme de subvention contesté "dans son ensemble". Rapport du Groupe spécial, paragraphe 7.112. Le Groupe spécial a estimé qu'il convenait d'examiner la CDSOA plutôt que le versement de subventions particulières au titre de cette législation (ainsi que le Mexique l'avait fait valoir) pour déterminer la spécificité. Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 4.

[852] Résumé analytique de la communication écrite du Japon, paragraphe 2.

ou une partie isolée de ce régime. En d'autres termes, si un examen approprié du régime juridique nécessite – au regard du cadre juridique interne particulier d'un Membre – l'analyse de plusieurs instruments juridiques, le groupe spécial doit tenir compte de tous ces instruments et ne pas se concentrer sur l'un d'eux indépendamment des autres. Le Japon note en outre que l'Organe d'appel a indiqué qu'"il {était} admissible, et même indispensable, de procéder à un examen détaillé de {la} législation {pertinente} pour évaluer sa compatibilité avec les règles de l'OMC".[853] Le Japon estime que cette approche s'applique également dans les cas où un groupe spécial évalue si une mesure de subventionnement est spécifique *de jure* aux fins de l'article 2.1 a) et b).[854]

2. Observations concernant certains éléments de l'analyse que le Groupe spécial devrait effectuer pour évaluer si les subventions alléguées des États-Unis causent un préjudice grave

a) Le Groupe spécial devrait s'assurer que la période de référence est suffisante pour permettre l'évaluation objective requise de la question dont il est saisi

5.151 Premièrement, le Japon formule une brève observation concernant la période appropriée pour une analyse des effets défavorables allégués se traduisant par les types de préjudice grave décrits à l'article 6.3 de l'Accord SMC. Le Japon fait observer que les États-Unis sont d'avis qu'"un groupe spécial se penchant sur des allégations de préjudice grave formulées au titre de l'article 6.3 doit examiner les marchés mentionnés dans cet article sur une période suffisante pour permettre une évaluation objective de la "question dont il est saisi"".[855] Le Japon partage cet avis.[856] Il note qu'aucune disposition de l'Accord SMC ni du Mémorandum d'accord n'établit de durée fixe pour la période de référence utilisée par un groupe spécial pour l'examen des éléments de preuve concernant les effets défavorables allégués, pour autant que les éléments de preuve se rapportent à des mesures de subventionnement relevant du mandat du groupe spécial. En outre, l'article 11 du Mémorandum d'accord prescrit qu'un groupe spécial doit "procéder à une évaluation objective de la question dont il est saisi, y compris une évaluation objective des faits de la cause, de l'applicabilité des dispositions des accords visés pertinents et de la conformité des faits avec ces dispositions". Ainsi, en fonction des faits qui ont été portés à sa connaissance, un groupe spécial doit déterminer la période de référence appropriée à examiner et choisir une période qui lui permettra de produire l'"évaluation objective" requise, de façon à accomplir la tâche imposée à un groupe spécial par l'article 11 du Mémorandum d'accord.[857]

5.152 De plus, le Japon fait observer que le choix de la période de référence appropriée peut aussi, en fonction des faits de la cause, être pertinent pour l'analyse requise de la question de savoir si les effets défavorables se traduisant par un préjudice grave sont causés par les subventions en cause. À titre d'exemple, la période de référence devrait être suffisante pour faire en sorte qu'un groupe spécial puisse examiner si "les effets d'autres facteurs … ne sont pas indûment imputés aux subventions

---

[853] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Acier laminé à chaud*, paragraphe 200. Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel *Inde – Brevets (États-Unis)*, paragraphes 65 à 68 (portant sur la prescription imposant d'examiner les "aspects pertinents" de la législation intérieure d'un Membre afin d'en évaluer la conformité avec les obligations de ce Membre dans le cadre de l'OMC). Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 5.

[854] Résumé analytique de la communication écrite du Japon, paragraphe 3.

[855] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 803. Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 6.

[856] Résumé analytique de la communication écrite du Japon, paragraphe 4.

[857] Résumé analytique de la communication écrite du Japon, paragraphe 5.

contestées".[858] Le Japon examine des questions relatives au critère de causalité prescrit par les articles 5 et 6 ci-dessous.[859]

5.153 S'agissant d'une question distincte mais connexe, le Japon pense que le Groupe spécial devrait aussi pouvoir tenir compte d'éléments de preuve qui sont antérieurs ou postérieurs à son établissement, ainsi que d'éléments de preuve qui ne s'inscrivent pas dans la période de référence déterminée. Dans l'affaire *CE – Certaines questions douanières*, l'Organe d'appel a précisé que s'il existait des limites temporelles en ce qui concerne les mesures que pouvait examiner un groupe spécial, "ces limites ne s'appliqu{aient} pas de la même façon aux éléments de preuve", et qu'"{i}l n'{était} pas interdit à un groupe spécial d'apprécier un élément de preuve simplement parce que celui-ci {était} antérieur ou postérieur à son établissement".[860] La même logique devrait être appliquée par le Groupe spécial dans le présent différend pour évaluer les éléments de preuve concernant les effets défavorables allégués des mesures de subventionnement contestées. En particulier, le Japon pense que le Groupe spécial devrait examiner tous les éléments de preuve fournis, qu'ils soient ou non antérieurs ou postérieurs à son établissement.[861]

b) Le Groupe spécial devrait évaluer si le préjudice grave allégué résulte des subventions en cause

5.154 Le Japon présente son point de vue sur certains aspects de l'analyse du lien de causalité que le Groupe spécial doit réaliser pour évaluer les allégations d'effets défavorables se traduisant par un préjudice grave formulées au titre de l'article 6.3.[862] Premièrement, le Japon souligne que la prescription imposant de déterminer si les effets défavorables allégués résultent des subventions en cause ressort clairement du texte même de l'Accord SMC. Il apparaît que les Communautés européennes et les États-Unis sont tous deux d'accord avec cette affirmation.[863] Pour commencer, l'article 5 dispose qu'"{a}ucun Membre ne devrait causer, en recourant à l'une quelconque des subventions visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article premier, d'effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres". Bien entendu, le préjudice grave, tel qu'il est défini à l'article 6.3, est l'un des types d'effets défavorables spécifiés à l'article 5 qu'aucun Membre ne devrait causer. Ainsi, selon les termes mêmes de l'Accord SMC, un préjudice grave causé par des facteurs autres qu'une subvention ne donne pas lieu à une action au titre de la Partie III.[864]

5.155 En outre, le Japon estime que la prescription concernant le critère de causalité pour le préjudice grave allégué fait partie intégrante de la structure de l'article 6.3. L'article 6.3 décrit quatre

---

[858] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 437. Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 7.

[859] Résumé analytique de la communication écrite du Japon, paragraphe 6.

[860] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Certaines questions douanières*, paragraphe 188. Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, les États-Unis sont convenus que le Groupe spécial pouvait examiner des éléments de preuve postérieurs à son établissement. Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.192 et note 254. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *CE – Marques et indications géographiques (États-Unis)*, paragraphe 7.20. Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 8.

[861] Résumé analytique de la communication écrite du Japon, paragraphe 7. Le Japon note que les éléments de preuve postérieurs à l'établissement du Groupe spécial qui sont pertinents pour évaluer les effets défavorables allégués peuvent être particulièrement probants dans la présente affaire, étant donné l'évolution rapide des conditions de concurrence pour les branches de production des LCA des États-Unis et des CE. Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 9.

[862] Résumé analytique de la communication écrite du Japon, paragraphe 8.

[863] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1058; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 725. Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 10.

[864] Résumé analytique de la communication écrite du Japon, paragraphe 9.

types de préjudice grave. Pour chacun d'entre eux, il est dit que "la subvention a pour effet" le préjudice grave. En d'autres termes, l'article 6.3 prescrit d'analyser si la subvention a pour effet (c'est-à-dire cause) ou non le préjudice grave allégué.[865]

5.156 Le Japon note que des groupes spéciaux ont qualifié l'analyse du lien de causalité requise de critère "en l'absence de" hypothétique.[866] En outre, au moment d'effectuer une telle analyse "en l'absence de", des groupes spéciaux ont également souligné l'importance d'une imputation correcte, c'est-à-dire "la nécessité de tenir compte des effets de facteurs identifiés autres que les subventions, pour déterminer si ces facteurs atténueraient tout lien de causalité positif dont nous pourrions constater l'existence ou rendraient non notable tout effet d'empêchement de hausses de prix ou de dépression des prix découlant de la subvention dont nous pourrions constater l'existence".[867] Le Japon estime que ces règles devraient également s'appliquer dans la présente affaire, compte tenu de l'obligation d'imputer correctement les effets à leurs causes respectives, ainsi que le Groupe spécial l'a indiqué.[868]

5.157 S'agissant du rôle de la nature de la subvention dans l'analyse requise du lien de causalité, le Japon souhaite formuler des observations sur l'argument des Communautés européennes selon lequel la réduction du taux de l'impôt B&O (Business and Occupation tax) de l'État de Washington, telle qu'elle est appliquée au programme du nouveau Boeing 787 (conjuguée à d'autres subventions alléguées), a pour effet de réduire les coûts marginaux unitaires des produits subventionnés, ce qui permet à Boeing de réduire les prix de vente de ces produits du montant de la subvention.[869] Le Japon s'abstient de formuler des observations sur les faits spécifiques relatifs à cette question. Toutefois, il note en particulier que dans le cadre d'une analyse segmentée du lien de causalité, que les États-Unis conviennent d'employer dans le présent différend, l'effet défavorable sur un "produit similaire" qui entre dans une catégorie de marché de produit donnée devrait être imputé à la subvention accordée pour un "produit subventionné" correspondant et non à un autre "produit subventionné" qui entre dans une autre catégorie de marché de produit.[870]

---

[865] Résumé analytique de la communication écrite du Japon, paragraphe 10. L'Organe d'appel a confirmé ce point dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*. Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 437. Dans cette affaire, l'Organe d'appel a confirmé l'analyse du lien de causalité effectuée par le Groupe spécial au titre de l'article 6, mais il a également expliqué que le Groupe spécial aurait dû en faire davantage "afin de démontrer avec précision comment il {avait} évalué les différents facteurs intervenant dans la relation entre les subventions subordonnées aux prix et l'empêchement notable de hausses de prix". *Ibid.*, paragraphe 458. L'Organe d'appel a expliqué en outre que si l'analyse du lien de causalité requise au titre de la Partie V de l'Accord SMC ne devait pas être "transposée{} automatiquement dans la Partie III de l'Accord SMC", ce type d'analyse ainsi que les critères de causalité énoncés dans l'Accord sur les sauvegardes et l'Accord antidumping – pourraient "suggérer des moyens d'évaluer si une subvention {avait} pour effet un empêchement notable de hausses de prix ou si cet empêchement {était} l'effet d'autres facteurs". *Ibid.*, paragraphe 438. Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 11.

[866] À titre d'exemple, comme l'a dit le Groupe spécial *Corée – Navires de commerce* en examinant des allégations d'empêchement de hausses de prix formulées au titre de l'article 6.3 c), "l'analyse que semble appeler l'Accord (en vertu des concepts d'empêchement de hausses de prix et de dépression des prix eux-mêmes) concerne ce que les variations des prix des {biens} pertinents *auraient été* sans les subventions en cause (c'est-à-dire "en l'absence de" ces subventions)". Rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, paragraphe 7.537. Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 12.

[867] Rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, paragraphe 7.618. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1344. Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 13.

[868] Résumé analytique de la communication écrite du Japon, paragraphe 11.

[869] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1233 et 1234. Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 14.

[870] Résumé analytique de la communication écrite du Japon, paragraphe 12.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

5.158 Le Japon note également avec intérêt l'argument des États-Unis selon lequel la réduction du taux de l'impôt B&O de l'État de Washington, telle qu'elle est appliquée au programme du nouveau Boeing 787, ne produira aucun effet fiscal avant que le premier aéronef ne soit livré en 2008. Le Japon est d'accord avec les États-Unis parce que toute constatation d'abandon de recettes (qu'il s'agisse d'un abandon dans le passé, le présent ou le futur) doit être accompagnée d'une analyse des effets défavorables découlant d'une telle mesure, qui doit être effectuée séparément pour une mesure de subventionnement pertinente au titre des articles 5 et 6 de l'Accord SMC. Une telle analyse devrait être réalisée sur la base des faits de chaque cause, et conformément aux critères de causalité mentionnés ci-dessus.[871]

c) Aux fins de l'article 6.3, les termes "importations" et "exportations" nécessitent un examen spécial approprié eu égard à la nature de la branche de production des LCA

5.159 Le Japon aimerait également formuler des observations concernant la manière dont le Groupe spécial devrait procéder pour évaluer correctement les allégations de préjudice grave formulées par les Communautés européennes eu égard au sens des termes "importations" et "exportations" figurant à l'article 6.3. L'article 6.3 a) dispose qu'un préjudice grave peut apparaître lorsque "la subvention a pour effet de détourner les importations d'un produit similaire d'un autre Membre du marché du Membre qui accorde la subvention ou d'entraver ces importations". L'article 6.3 b) dispose qu'un préjudice grave peut également apparaître lorsque "la subvention a pour effet de détourner du marché d'un pays tiers les exportations d'un produit similaire d'un autre Membre ou d'entraver ces exportations". Les termes "importations" et "exportations", tels qu'ils sont utilisés dans ces dispositions, ne sont définis nulle part dans l'Accord SMC.[872]

5.160 Le Japon note que pour analyser le sens des termes "importations" et "exportations", les Communautés européennes se fondent sur des définitions données par le dictionnaire qui font référence au mouvement physique de marchandises à travers les frontières.[873] Toutefois, les Communautés européennes soutiennent également que, dans le contexte de l'article 6.3, ces termes peuvent être interprétés comme comprenant les commandes actuelles qui se traduiront par des importations ou exportations futures.[874] En revanche, les États-Unis font valoir que le sens ordinaire de ces termes ne va pas au-delà du mouvement physique de marchandises à travers les frontières ou, dans le présent contexte, des livraisons effectives de LCA.[875] Ils soutiennent en outre que le contexte plus large de l'article 6.3 – c'est-à-dire l'article 6.3 c) et d) – montre que les rédacteurs de l'Accord SMC savaient comment spécifier les stades distincts d'une transaction commerciale; ainsi, les termes "importations" et "exportations", tels qu'ils sont utilisés aux alinéas a) et b) de l'article 6.3, ne devraient pas être interprétés de la manière large que demandent instamment les Communautés européennes.[876] Selon le Japon, l'interprétation correcte se situe entre les vues opposées adoptées par les parties.[877]

5.161 Le Japon met en garde contre toute conclusion générale selon laquelle les commandes qui peuvent déboucher sur des livraisons futures sont nécessairement visées par les termes "importations"

---

[871] Résumé analytique de la communication écrite du Japon, paragraphe 13.
[872] Résumé analytique de la communication écrite du Japon, paragraphe 14.
[873] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1121 et 1122 (citant les définitions figurant dans *The New Shorter Oxford English Dictionary* (4ème édition, 1993)). Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 15.
[874] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1123. Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 16.
[875] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 903. Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 17.
[876] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 904. Résumé analytique de la communication écrite du Japon, note de bas de page 18.
[877] Résumé analytique de la communication écrite du Japon, paragraphe 15.

et "exportations" aux fins de l'article 6.3. Selon le Japon, il est important de tenir compte de la nature de la branche de production en cause. Dans les cas où, comme dans le présent différend, la branche de production concerne des biens d'équipement pour lesquels des délais considérables s'écoulent habituellement entre les dates de commande et de livraison, il n'est pas jugé raisonnable d'interpréter les termes "importations" et "exportations" comme comprenant les commandes, parce que celles-ci sont souvent annulées, leurs modalités sont susceptibles d'être modifiées avant la livraison, les dates de livraison sont souvent repoussées de beaucoup, ou d'autres facteurs rompent le lien entre la commande et la livraison. À cet égard, le Japon partage l'avis des États-Unis selon lequel les importations et les exportations désignent des livraisons effectives plutôt que des commandes aux fins de l'article 6.3 a) et b), au moins dans le présent différend.[878]

F. COREE

1. Afin d'établir *prima facie* le bien-fondé de son allégation, un Membre alléguant l'existence d'une subvention pouvant donner lieu à une action doit "démontrer" l'existence de tous les éléments prévus dans l'Accord SMC

5.162 Selon la Corée pour satisfaire au critère *prima facie*, il faut présenter des éléments de preuve factuels et des arguments juridiques "suffisants pour démontrer" l'incompatibilité de l'action contestée avec l'obligation du Membre défendeur. Par nature, la prescription en matière de preuve est très spécifique à l'affaire considérée. La quantité et la nature précises des éléments de preuve qui sont nécessaires pour établir le bien-fondé d'une allégation varient d'une mesure à l'autre, d'une disposition à l'autre et d'une affaire à l'autre.[879]

5.163 Cela dit, dans le présent différend, la Corée n'est pas certaine que les Communautés européennes aient effectivement présenté tous les éléments de preuve factuels et les arguments juridiques nécessaires pour établir l'existence d'une subvention pouvant donner lieu à une action. Selon la Corée, les Communautés européennes semblent avoir répertorié toutes sortes de programmes publics qui sont directement ou indirectement liés à la branche de production des LCA des États-Unis et avoir pensé alors qu'elles s'étaient acquittées de leur obligation *prima facie*. Les Communautés européennes espèrent peut-être qu'elles pourront obtenir des éléments de preuve supplémentaires pendant la procédure en cours ou que le Groupe spécial fera d'une façon ou d'une autre le travail à leur place, mais la Corée estime que le Groupe spécial devrait rejeter une telle tentative s'il confirme que les Communautés européennes ne satisfont pas au critère *prima facie*.[880]

2. La constatation de l'existence d'un avantage doit être fondée sur une comparaison entre les conditions du programme de subvention allégué et des conditions comparables pouvant être obtenues sur le marché commercial

5.164 La Corée note qu'un autre point litigieux en l'espèce porte sur la question de savoir si un avantage a été conféré à Boeing par le gouvernement des États-Unis par le biais de divers programmes publics. La Corée estime que pour rendre une décision concluant à l'existence d'un avantage, le seul moyen est d'identifier un marché commercial comparable puis de comparer les conditions du programme de subvention allégué avec les conditions de transactions comparables sur le marché commercial.[881] Se borner à faire une déclaration non étayée selon laquelle un Membre

[878] Résumé analytique de la communication écrite du Japon, paragraphe 16.

[879] Résumé analytique de la communication écrite de la Corée, note de bas de page 1 faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, paragraphe 14. Résumé analytique de la communication écrite de la Corée, paragraphe 3.

[880] Résumé analytique de la communication écrite de la Corée, paragraphe 4.

[881] Résumé analytique de la communication écrite de la Corée, note de bas de page 2. *Voir* les articles 1.1 b) et 14 de l'Accord SMC.

applique une réglementation visant à assurer un traitement non préférentiel n'équivaut pas à la comparaison prescrite par les articles 1.1 b) et 14 de l'Accord SMC[882], et ne confirme ni n'infirme donc pas l'existence d'un avantage.[883]

5.165 La Corée indique que les décisions antérieures de l'Organe d'appel ont confirmé que l'identification d'un avantage au titre des articles 1.1 b) et 14 de l'Accord SMC nécessitait une comparaison.[884] C'est pourquoi la Corée estime qu'en l'absence d'une telle analyse comparative il n'est tout simplement pas possible de dire s'il existe un avantage. Par conséquent, pour examiner la question de l'avantage dans le présent différend, le Groupe spécial devrait veiller à ce que cette comparaison soit dûment effectuée.[885]

3. La fourniture d'une infrastructure générale ne devrait pas constituer une contribution financière des pouvoirs publics

5.166 La Corée soutient qu'il apparaît que les Communautés européennes contestent certains programmes, y compris l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus, le projet d'expansion de l'I-5 et le projet d'expansion de la SR 527, en tant que subventions même si les programmes visent apparemment à établir une infrastructure générale. Ces programmes semblent apparemment être accessibles à tous et servir les intérêts d'un large éventail de personnes, d'entreprises et de communautés. La Corée pense que, dans leur communication, les Communautés européennes ne démontrent pas suffisamment que ces installations et programmes servent les intérêts d'une société ou branche de production particulière.[886]

5.167 La Corée n'exprime pas d'opinion sur les faits spécifiques concernant les programmes du gouvernement des États-Unis en cause en l'espèce, mais elle fait observer que l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC devrait être déterminant si le Groupe spécial établit effectivement que ces programmes servent les intérêts du grand public. Selon l'article, c'est uniquement la fourniture de biens et de services "autres qu'une infrastructure générale" qui peut être considérée comme constituant une contribution financière des pouvoirs publics. En conséquence, la Corée pense que les Communautés européennes, en tant que plaignant dans le présent différend, doivent fournir des éléments de preuve *prima facie* indiquant que les subventions alléguées ne sont pas "une infrastructure générale". La Corée estime qu'on ne voit pas très bien si les Communautés européennes se sont effectivement acquittées de cette obligation dans leur première communication écrite.[887]

4. L'existence d'une subvention à l'exportation ne peut être constatée que lorsque l'octroi d'une subvention est "lié aux" exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues

5.168 La Corée note que les Communautés européennes font également valoir que les mesures fiscales figurant dans le HB 2294 sont subordonnées aux résultats à l'exportation et que le programme

---

[882] Résumé analytique de la communication écrite de la Corée, note de bas de page 3. Bien que l'article 14 de l'Accord SMC porte sur le calcul d'un avantage dans une enquête en matière de droits compensateurs, la Corée pense que dans la mesure où il s'agit de formuler une constatation de l'existence d'un avantage, la même règle ou une règle semblable s'applique également pour une subvention pouvant donner lieu à une action.

[883] Résumé analytique de la communication écrite de la Corée, paragraphe 5.

[884] Résumé analytique de la communication écrite de la Corée, note de bas de page 4 faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 157.

[885] Résumé analytique de la communication écrite de la Corée, paragraphe 6.

[886] Résumé analytique de la communication écrite de la Corée, note de bas de page 5. *Voir*, par exemple, la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 89 à 93. Résumé analytique de la communication écrite de la Corée, paragraphe 7.

[887] Résumé analytique de la communication écrite de la Corée, paragraphe 8.

constitue donc une subvention prohibée au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC. À cet égard, la Corée note que le simple fait que Boeing exporte bon nombre de ses aéronefs ne devrait pas être le critère juridique permettant de déterminer si le programme est une subvention subordonnée aux exportations prohibée. La jurisprudence pertinente des groupes spéciaux et de l'Organe d'appel prescrit un examen spécifique à ce sujet.[888]

5.169 Selon la Corée, eu égard à la jurisprudence, il devrait donc être démontré par des faits pertinents qu'une telle subvention n'aurait pas été accordée au bénéficiaire en l'absence d'exportations ou de recettes d'exportation prévues.[889] Comme l'a indiqué le Groupe spécial *Canada – Aéronefs* en termes plus concrets, "les éléments de preuve factuels présentés doivent démontrer que, si l'on ne s'était pas attendu à ce que des ventes à l'exportation (c'est-à-dire "des exportations" ou "des recettes d'exportation") "résultent" de cette subvention, celle-ci n'aurait pas été accordée".[890]

5.170 En se fondant sur la lecture de rapports antérieurs de groupes spéciaux et de l'Organe d'appel, la Corée estime qu'afin d'établir qu'un certain programme des États-Unis est "lié aux" résultats à l'exportation les Communautés européennes doivent prouver que l'avantage n'aurait pas été accordé à Boeing si le gouvernement des États-Unis avait su qu'aucune vente à l'exportation ne résulterait du programme.[891]

VI. REEXAMEN INTERIMAIRE

A. INTRODUCTION

6.1 Le 15 septembre 2010, le Groupe spécial a remis son rapport intérimaire aux parties. Le 27 octobre 2010, les deux parties ont demandé par écrit le réexamen d'aspects précis du rapport intérimaire. Le 17 novembre 2010, les parties ont présenté des observations sur leurs demandes de réexamen respectives. Aucune des parties n'a demandé que le Groupe spécial tienne une réunion consacrée au réexamen intérimaire.

6.2 Conformément à l'article 15:3 du Mémorandum d'accord, les constatations du rapport final du groupe spécial doivent comprendre un examen des arguments avancés par les parties durant la phase de réexamen intérimaire. La présente section du rapport du Groupe spécial contient un tel examen. Comme l'article 15:3 l'indique clairement, la présente section fait partie des constatations du Groupe spécial.

6.3 Le Groupe spécial explique ci-après sa réponse aux questions de fond soulevées par les parties dans leurs observations sur le rapport intérimaire. Il a aussi corrigé dans l'ensemble du rapport un certain nombre d'erreurs typographiques et d'autres erreurs ne portant pas sur le fond[892], y compris celles qui ont été relevées par les parties, qui ne sont pas spécifiquement mentionnées ci-dessous.

6.4 En raison des modifications qu'a entraînées notre réexamen, la numérotation des paragraphes et des notes de bas de page du rapport final est modifiée par rapport au rapport intérimaire. Le texte ci-dessous fait référence aux numéros des paragraphes et des notes de bas de page du rapport

[888] Résumé analytique de la communication écrite de la Corée, paragraphe 9.

[889] Résumé analytique de la communication écrite de la Corée, note de bas de page 6 faisant référence au rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphe 9.332.

[890] Résumé analytique de la communication écrite de la Corée, note de bas de page 7 faisant référence au rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphe 9.339. Résumé analytique de la communication écrite de la Corée, paragraphe 10.

[891] Résumé analytique de la communication écrite de la Corée, paragraphe 11.

[892] Ainsi, le Groupe spécial a corrigé des erreurs stylistiques et grammaticales et des erreurs dans les références aux communications et pièces. Il a aussi corrigé des incohérences dans la terminologie et a apporté des modifications pour améliorer la clarté et l'exactitude du rapport.

intérimaire pour lesquels les parties ont demandé un réexamen. Lorsque nous avons apporté des modifications, une référence au numéro correspondant du paragraphe ou de la note de bas de page du rapport final est indiquée (entre parenthèses) par souci de commodité.

6.5 Afin de faciliter la compréhension des observations sur le réexamen intérimaire et des modifications apportées, la section suivante est structurée de façon à suivre l'organisation du rapport lui-même, les demandes de réexamen et les observations des parties étant examinées successivement.

B. DEMANDES DE MODIFICATION DU RAPPORT INTERIMAIRE PRESENTEES PAR LES PARTIES

1. Note de bas de page 1096

6.6 Les Communautés européennes[893] estiment que la note de bas de page 1096 du rapport intérimaire est incorrecte parce qu'elle fait référence aux arrêtés IRB de la ville de Wichita, et non au système d'imposition B&O de l'État de Washington. Elles demandent que la note de bas de page soit remplacée par "Business and Occupation Tax, RCW 82.04, pièce US-179 et première communication écrite des États-Unis, paragraphe 430".[894]

6.7 Les États-Unis ne formulent aucune observation sur la demande des Communautés européennes.

6.8 Le Groupe spécial souscrit à l'observation présentée par les Communautés européennes, et il a modifié la note de bas de page 1096 du rapport intérimaire (maintenant la note de bas de page 1218) comme elles le suggèrent.

2. Paragraphe 7.147

6.9 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial modifie le paragraphe 7.147 du rapport intérimaire afin de rendre compte de leur position selon laquelle Boeing pouvait en fait demander à bénéficier simultanément du crédit d'impôt B&O de l'État de Washington pour les impôts sur la propriété *et* de l'exonération du droit d'accise sur la location à bail *et* de l'exonération de l'impôt sur la propriété. En particulier, les Communautés européennes suggèrent d'ajouter ce qui suit à la fin de la note de bas de page 1124: "Les Communautés européennes ont fait valoir dans des communications ultérieures que Boeing pouvait, en fait, demander à bénéficier des trois subventions simultanément, dans certaines circonstances. Voir la réponse des Communautés européennes à la question n° 363, paragraphes 166 à 174."[895]

6.10 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Selon eux, le Groupe spécial ne devrait pas reprendre l'argument erroné des Communautés européennes selon lequel Boeing peut demander à bénéficier simultanément du crédit d'impôt B&O de l'État de Washington pour les impôts sur la propriété, de l'exonération du droit d'accise sur la location à bail et de l'exonération de l'impôt sur la propriété. En effet, aux paragraphes 7.139 à 7.159 du rapport intérimaire, le Groupe spécial a en fait examiné et rejeté cette proposition.[896]

---

[893] Le Groupe spécial note que, ailleurs dans le présent rapport, le plaignant en l'espèce est toujours appelé "Communautés européennes". Par conséquent, même si l'entité qui a présenté la demande de réexamen intérimaire est l'"Union européenne", le Groupe spécial continue de faire référence, dans la présente section sur le réexamen intérimaire, aux "Communautés européennes" et non à l'"Union européenne".

[894] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 3.

[895] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 3.

[896] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 4.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

6.11 Dans leur réponse à la question n° 363, les Communautés européennes exposent leur vue selon laquelle il y a deux cas dans lesquels Boeing pouvait demander à bénéficier du crédit d'impôt B&O de l'État de Washington pour les impôts sur la propriété *et* de l'exonération du droit d'accise sur la location à bail *et* de l'exonération de l'impôt sur la propriété. En particulier, les Communautés européennes soutiennent, premièrement, que Boeing pouvait demander une exonération fiscale différente d'une année à l'autre et, deuxièmement, que Boeing pouvait demander les trois exonérations fiscales la même année si elle créait deux personnes morales différentes, l'une admissible au bénéfice du crédit d'impôt B&O et l'autre admissible au bénéfice des exonérations du droit d'accise sur la location à bail et de l'impôt sur la propriété. Par conséquent, les Communautés européennes ne présentent qu'un seul scénario dans lequel Boeing pouvait demander à bénéficier des trois exonérations fiscales simultanément (c'est-à-dire la même année). En conséquence, le Groupe spécial a fait un ajout à la fin de la note de bas de page 1124 du rapport intérimaire (maintenant la note de bas de page 1246) pour examiner ce scénario. Il a aussi ajouté un nouveau paragraphe après le paragraphe 7.80 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.80), pour rendre le résumé des arguments avancés par les Communautés européennes plus exhaustif.

3. Paragraphes 7.163 et 7.164

6.12 Les Communautés européennes font valoir que, aux paragraphes 7.163 et 7.164 du rapport intérimaire, le Groupe spécial leur a attribué des arguments concernant la signification de l'expression "transfert direct potentiel de fonds" qui sont plus généraux que ceux qu'elles ont effectivement présentés. Elles demandent au Groupe spécial de modifier son résumé de leurs arguments relatifs à un transfert direct potentiel de fonds aux paragraphes 7.163 et 7.164 du rapport intérimaire. En particulier, elles demandent que le Groupe spécial supprime ce qui laisse entendre qu'elles estiment que les situations suivantes sont suffisantes pour démontrer l'existence d'un transfert direct potentiel de fonds: i) "chaque fois qu'il y a une possibilité que les pouvoirs publics transfèrent des fonds dans l'avenir"; ii) "presque chaque transfert direct de fonds pourrait aussi, antérieurement, être qualifié de transfert direct potentiel de fonds"; iii) "les pouvoirs publics font allusion à la possibilité d'accorder un financement futur à une branche de production"; et iv) "la simple possibilité que les pouvoirs publics puissent transférer des fonds". Les Communautés européennes rappellent que, dans leurs observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 124, elles ont indiqué qu'il devait y avoir un "événement déclencheur défini" pour qu'un transfert direct potentiel de fonds existe.[897]

6.13 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Selon eux, le Groupe spécial ne présentait pas un résumé des arguments des Communautés européennes aux paragraphes 7.163 et 7.164. Par contre, il exposait son analyse des arguments des parties et, en particulier, les *implications* des arguments des Communautés européennes. Par exemple, le paragraphe 7.164 indique: "*Si le Groupe spécial conclut qu'il s'agit d'un transfert direct potentiel de fonds*, il pourra être possible de constater, par exemple, que chaque fois que les pouvoirs publics font une promesse générale de fournir une aide ou un soutien à une branche de production, une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) existe, parce que l'un des moyens possibles de fournir une aide à une branche de production passe par un transfert direct de fonds." Selon les États-Unis, les Communautés européennes demandent essentiellement au Groupe spécial de réviser son analyse et ses conclusions, sans donner de raison pour laquelle il devrait le faire.[898]

6.14 Le Groupe spécial a modifié le paragraphe 7.163 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.164) pour décrire plus exactement la position des Communautés européennes selon laquelle il doit y avoir un "ensemble défini de circonstances" qui déclenche le transfert possible de fonds. Pour la même raison, il a aussi modifié la troisième phrase du paragraphe 7.164 du rapport

[897] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 4.
[898] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphes 5 à 7.

intérimaire (maintenant le paragraphe 7.165). Comme il est expliqué à la fin du paragraphe 7.164, ces modifications ne changent pas le point de vue du Groupe spécial selon lequel l'interprétation par les Communautés européennes de la notion d'un "transfert direct potentiel de fonds" pose un problème.

4. Paragraphe 7.165

6.15 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial ajoute le membre de phrase suivant à la fin de la dernière phrase du paragraphe 7.165 du rapport intérimaire: "en ce qui concerne le transfert direct potentiel de fonds allégué". Elles font valoir que cet ajout clarifiera la portée des constatations concernant l'existence d'un avantage qui figurent dans la sous-section après le paragraphe 7.165.[899]

6.16 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Selon eux, l'ajout proposé par les Communautés européennes ne rend pas compte avec exactitude de la constatation du Groupe spécial. En effet, le Groupe spécial n'a pas formulé de constatation sur le point de savoir si l'article 10.4.1 du MSA conférait une contribution financière au titre de l'article 1.1 de l'Accord SMC sous la forme d'un transfert direct potentiel de fonds ou sous toute autre forme. Par contre, le Groupe spécial a fait le raisonnement selon lequel, du fait que la mesure ne conférait pas d'avantage au titre de l'article 1.2, il n'était pas nécessaire de déterminer si elle conférait une contribution financière. Par conséquent, la modification du paragraphe 7.165 demandée par les Communautés européennes introduirait une inexactitude dans ce que dit le Groupe spécial.[900]

6.17 Il apparaît que la modification demandée résulte de la crainte que l'énoncé de la dernière phrase du paragraphe 7.165 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.166), à savoir "les Communautés européennes n'ont pas démontré qu'un avantage existait pour Boeing au sens de l'article 1.1 b)", puisse aussi faire référence à la constatation sur l'existence d'un avantage pour les mesures dont il a été constaté qu'elles constituaient une contribution financière au titre de l'article 1.1 a) 1) ii). Par conséquent, le Groupe spécial a modifié le paragraphe en ajoutant "… en ce qui concerne le transfert direct potentiel de fonds allégué". Pour ce qui est de la préoccupation des États-Unis concernant la modification demandée, l'utilisation du terme "allégué" fait en sorte que la modification reste compatible avec la position du Groupe spécial, qui est de ne pas formuler de conclusion sur la question de savoir s'il existe un transfert direct potentiel de fonds.

5. Paragraphe 7.288

6.18 Les Communautés européennes et les États-Unis demandent tous deux que le Groupe spécial supprime la référence à "Spirit" dans la deuxième phrase du paragraphe 7.288 du rapport intérimaire et mentionne à la place "des fabricants de composants de l'État de Washington".[901] En outre, les Communautés européennes indiquent que le chiffre mentionné à la fin de la dernière phrase du paragraphe devrait être 6,8 millions de dollars, et non 8,6 millions de dollars.[902] Les États-Unis ne formulent aucune observation sur cette suggestion.

6.19 Le Groupe spécial est d'accord avec les parties et a remplacé les termes "de Spirit" dans la deuxième phrase du paragraphe 7.288 (maintenant le paragraphe 7.289) par "des fabricants de composants de l'État de Washington". Il a aussi corrigé l'erreur typographique dans la dernière phrase en remplaçant le chiffre de 8,6 millions de dollars par 6,8 millions de dollars.

---

[899] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 4.

[900] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 8.

[901] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 4; États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 3.

[902] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 4.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

6. Paragraphe 7.291

6.20 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de préciser que son examen de l'avantage au paragraphe 7.291 du rapport intérimaire ne concerne que l'aspect de la transmission et ne s'applique pas de façon générale à l'évaluation du *montant* d'un avantage accordé par une contribution financière. En particulier, les Communautés européennes demandent que la quatrième phrase soit modifiée comme suit: "L'avantage conféré par une subvention, tel que ce terme est employé à l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, ne peut aller au-delà de 100 pour cent lorsqu'il est transmis du bénéficiaire de la contribution financière à une autre entité".[903]

6.21 Les Communautés européennes suggèrent aussi des modifications concernant les cinquième, sixième et septième phrases du paragraphe. Selon elles, si ces phrases n'étaient pas modifiées, elles pourraient être interprétées de façon erronée comme concernant le calcul du *montant* de l'avantage conféré au bénéficiaire initial de la subvention, et non la transmission à une autre entité. Les Communautés européennes demandent que les phrases soient modifiées pour préciser que la constatation concerne la nécessité de faire une distinction entre la valeur de tout effet complémentaire sur le commerce résultant d'une subvention et la valeur de l'avantage lui-même. En particulier, les Communautés européennes suggèrent les modifications suivantes:

> Dans le contexte de l'Accord SMC, l'avantage conféré par une subvention est ~~le montant à concurrence duquel~~ établi lorsque les conditions de la contribution financière sont plus favorables que celles qui peuvent être obtenues sur le marché. Cette détermination est ~~Il s'agit d'un calcul~~ effectuée ~~une seule fois au moment où~~ d'abord par référence au bénéficiaire de la contribution financière ~~est fournie~~. L'avantage n'est pas majoré par des effets complémentaires sur le commerce pouvant résulter de la contribution financière, tels que des modifications de prix additionnelles qui peuvent s'ensuivre lorsqu'une partie subventionnée est mise dans le circuit commercial.[904]

6.22 Les États-Unis n'ont aucune observation à formuler sur le remaniement de la quatrième phrase du paragraphe 7.291 proposé par les Communautés européennes. Toutefois, ils s'opposent à la modification des cinquième, sixième et septième phrases. En effet, la suggestion des Communautés européennes introduit le concept entièrement nouveau d'"effets complémentaires sur le commerce". En outre, la modification ne clarifie pas ce que le Groupe spécial a dit, qui est déjà tout à fait clair, à savoir qu'il ne peut y avoir aucun avantage "additionnel" en sus du montant établi, sur la base d'un calcul effectué une seule fois, au moment où la contribution financière est fournie.[905]

6.23 Bien que le Groupe spécial soit d'avis qu'il n'existe aucun cas dans lequel l'avantage conféré par une subvention peut dépasser celui qui existe au moment où la contribution financière est fournie, il a modifié la quatrième phrase du paragraphe 7.291 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.292) afin de clarifier le contexte de l'examen. Le Groupe spécial a aussi clarifié la deuxième phrase du paragraphe en ajoutant "l'avantage conféré par" après les termes "100 pour cent de". En ce qui concerne les modifications suggérées pour les cinquième, sixième et septième phrases, le Groupe spécial est d'avis que l'examen du montant de l'avantage est pertinent pour l'analyse de la transmission, parce que le montant de l'avantage conféré par la subvention est la valeur maximale du montant de toute transmission de l'avantage qui peut se produire. Il a apporté des modifications pour clarifier son examen dans les cinquième, sixième et septième phrases du paragraphe 7.291 du rapport

[903] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 5.
[904] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 5.
[905] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 9.

intérimaire (maintenant le paragraphe 7.292). À des fins de clarification, il a aussi apporté des modifications à la dixième phrase du paragraphe.

7. Paragraphe 7.296

6.24 Selon les Communautés européennes, le paragraphe 7.296 du rapport intérimaire suggère que les États-Unis ont présenté un exemple spécifique que le professeur Asker aurait pu examiner et réfuter, ce qu'il n'a pas fait. Les Communautés européennes demandent qu'une modification soit apportée au paragraphe pour préciser que le professeur Asker n'a pas eu la possibilité de répondre à l'exemple spécifique présenté par les États-Unis. En particulier, elles suggèrent que la dixième phrase du paragraphe soit modifiée comme suit: "… il ~~ne traite~~ n'a pas prévu le scénario proposé par les États-Unis dans son ensemble final d'observations …".[906]

6.25 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Ils font valoir qu'il n'existe aucun fondement permettant de conclure que le professeur Asker a ou non prévu le scénario qu'ils ont présenté. En outre, ils ont présenté le scénario mentionné par le Groupe spécial au paragraphe 7.296 pour démontrer qu'il y avait une lacune dans le modèle du professeur Asker. C'est précisément parce que son modèle n'examine pas ni ne prévoit ce scénario que les États-Unis le jugent peu fiable. Cela est vrai indépendamment du moment où ils ont souligné le défaut dans le modèle.[907]

6.26 Le Groupe spécial a modifié le texte de la neuvième phrase du paragraphe 7.296 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.297) pour éviter de donner l'impression que les États-Unis ont présenté un exemple spécifique et que le professeur Asker l'a examiné et n'en a pas tenu compte.

8. Paragraphe 7.540

6.27 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de corriger certaines erreurs factuelles au paragraphe 7.540 du rapport intérimaire. Premièrement, elles font valoir que, dans la cinquième phrase, seul le tarif payé par Boeing par 100 pieds cubes d'eau consommée en 2006 peut être considéré comme "nettement plus élevé" que le taux mentionné dans le MSA. Elles suggèrent donc que la référence à "2004, 2005 et 2006 étaient" soit remplacée par "2006 était" dans cette phrase. Les Communautés européennes notent que le Groupe spécial fait référence au tarif de 0,65 dollar les 1 000 gallons pour les services d'approvisionnement en eau qui figure dans la pièce C-1 du MSA, et dont elles avaient indiqué précédemment qu'il équivalait à 0,486 dollar les 100 pieds cubes. Elles rappellent que la ville d'Everett a une structure tarifaire progressive pour la consommation d'eau, selon laquelle les niveaux de consommation inférieurs sont assujettis à des tarifs marginaux plus élevés; et que les tarifs d'approvisionnement en eau de la ville d'Everett varient aussi en fonction de l'utilisation (c'est-à-dire selon qu'il s'agit d'un usage commercial ou industriel, d'irrigation ou de protection contre l'incendie). Par conséquent, les Communautés européennes estiment qu'une comparaison entre un tarif pour la consommation d'eau de Boeing établi d'après les renseignements présentés dans les lignes "total" figurant dans la pièce EC-154 et le tarif mentionné dans la pièce C-1 du MSA (qui concerne la consommation d'eau à usage industriel de Boeing) est inexacte. Par contre, une comparaison exacte devrait être fondée sur un tarif établi d'après les lignes figurant dans la pièce EC-154 pour la canalisation de 10 pouces de Boeing équipée d'un compteur industriel dans W Casino Road, qui représente la majeure partie de la consommation d'eau de Boeing. Sur la base de cette ligne, Boeing a consommé 18 749 800 pieds cubes et payé 91 825,48 dollars en 2004, pour un tarif moyen de 0,490 dollar les 100 pieds cubes; elle a consommé 17 844 500 pieds cubes et payé 87 437,15 dollars en 2005, pour un tarif moyen de 0,490 dollar les 100 pieds cubes; et elle a consommé 5 568 500 pieds cubes et payé 28 740,35 dollars en 2006, pour un tarif moyen de

[906] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 5.
[907] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 10.

0,516 dollar les 100 pieds cubes. Par conséquent, les Communautés européennes estiment que seul le tarif moyen pour la consommation d'eau à usage industriel de Boeing en 2006 (à savoir 0,516 dollar les 100 pieds cubes) peut être considéré comme "nettement plus élevé" que le tarif provenant du MSA (à savoir 0,486 dollar les 100 pieds cubes). Cela est aussi compatible avec la dernière page de la pièce EC-154, dans laquelle le Directeur financier des services publics de la ville d'Everett explique, en ce qui concerne les tarifs d'approvisionnement en eau, que "2006 est la première *année* d'une augmentation tarifaire sur trois ans".[908]

6.28 Deuxièmement, dans la dernière phrase du paragraphe 7.540, les Communautés européennes suggèrent que l'expression "services de filtration de l'eau et d'évacuation des eaux usées" soit remplacée simplement par "services d'évacuation des eaux usées", parce que le tarif pour la filtration de l'eau n'est pas inclus dans le tarif de 3,127 dollars les 100 pieds cubes tiré de la pièce C-2 du MSA avec lequel le Groupe spécial établit une comparaison. Au contraire, la pièce C-2 fait seulement référence au tarif concernant les services d'évacuation des eaux usées.[909]

6.29 Les États-Unis ne formulent aucune observation sur la demande des Communautés européennes.

6.30 Le Groupe spécial reconnaît que le calcul du tarif payé par Boeing pour les services d'approvisionnement en eau que les Communautés européennes ont proposé dans leurs observations sur le réexamen intérimaire est plus exact que le calcul qu'il a effectué au paragraphe 7.540 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.541), et que, sur la base de ce calcul plus précis, c'est seulement en 2006 que le tarif payé par Boeing pour 100 pieds cubes d'eau consommée a été nettement plus élevé que le tarif mentionné dans le MSA. Le Groupe spécial a donc corrigé la cinquième phrase du paragraphe 7.540 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.541) en supprimant la référence à 2004 et 2005. Il partage aussi l'avis des Communautés européennes selon lequel, comme la pièce C-2 jointe au MSA fait seulement référence aux services d'évacuation des eaux usées, il conviendrait de modifier la dernière phrase du paragraphe 7.540 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.541) en supprimant la référence aux services de filtration de l'eau. Le Groupe spécial note que ces corrections du paragraphe 7.540 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.541) n'affectent pas le point essentiel soulevé dans ce paragraphe, à savoir que "les éléments de preuve dont {le Groupe spécial} dispose montrent que les tarifs demandés à Boeing par la ville d'Everett et le comté de Snohomish pour l'utilisation de certains services publics ont effectivement augmenté depuis 2003".

9. Paragraphes 7.751 et 7.778

6.31 En ce qui concerne le paragraphe 7.751 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.752), les Communautés européennes font valoir que, dans le cadre de son analyse de la spécificité, le Groupe spécial ne complète pas son analyse concernant l'"utilisation dominante" du programme de subventions par certaines entreprises, indiquant au contraire qu'"il n'est pas nécessaire qu{'il répète} la comparaison" qu'il établit dans la section sur le "montant disproportionné". Les Communautés européennes estiment qu'à aucun moment le Groupe spécial ne se prononce sur l'"utilisation dominante" en tant que facteur étayant la constatation de l'existence d'une spécificité *de facto*. Au contraire, au paragraphe 7.778 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.779), il apparaît que le Groupe spécial fonde sa conclusion exclusivement sur le facteur relatif au "montant disproportionné". Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial formule une

[908] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 7.
[909] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 7.

constatation sur le point de savoir si les IRB de Wichita sont spécifiques compte tenu de l'"utilisation dominante" du programme de subventions par certaines entreprises.[910]

6.32 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Ils notent que le Groupe spécial a constaté que la mesure en cause était *de facto* spécifique au motif qu'un montant disproportionné d'IRB avait été émis en faveur de Boeing. Selon les États-Unis, un groupe spécial a le pouvoir discrétionnaire d'appliquer le principe d'économie jurisprudentielle à une question dès lors que toutes les constatations nécessaires pour régler le différend sont formulées. Étant donné que le Groupe spécial est parvenu à une conclusion sur la question de savoir si la mesure en cause était spécifique au titre de l'article 2.1 de l'Accord SMC, il était approprié qu'il s'abstienne de se prononcer sur la question de savoir si la même mesure était aussi *de facto* spécifique sur une autre base, à savoir du fait de l'"utilisation dominante" du programme de subventions par certaines entreprises.[911]

6.33 Le Groupe spécial s'abstient de modifier son rapport intérimaire en formulant une conclusion sur la question de savoir si l'"utilisation dominante" du programme de subventions par certaines entreprises étaye une constatation de l'existence d'une spécificité *de facto*. Le Groupe spécial a conclu que les abattements fiscaux accordés en vertu du programme IRB de Wichita étaient *de facto* spécifiques au motif que des montants disproportionnés de ces abattements avaient été octroyés à Boeing et à Spirit. Cela est suffisant pour régler la question de savoir si les abattements fiscaux sont spécifiques. Par conséquent, le Groupe spécial a le pouvoir discrétionnaire de s'abstenir de formuler une conclusion sur le facteur relatif à l'"utilisation dominante". Les Communautés européennes n'ont pas donné de raison convaincante expliquant pourquoi il est nécessaire que le Groupe spécial formule la constatation additionnelle qu'elles demandent.

10. Paragraphe 7.768

6.34 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial ajoute le membre de phrase "(c'est-à-dire après avoir acquis les activités de Boeing concernant les LCA à Wichita)" après la deuxième occurrence du mot "Spirit" dans la première phrase du paragraphe. Selon elles, cela expliquera pourquoi il est approprié de comparer la part de l'emploi détenue par Spirit en 2006 et la part combinée des IRB détenue par Boeing et Spirit entre 1979 et 2005.[912]

6.35 Les États-Unis ne formulent aucune observation sur la demande des Communautés européennes.

6.36 Le Groupe spécial a ajouté le membre de phrase "(c'est-à-dire après avoir acquis les activités de Boeing concernant les LCA à Wichita)" après la deuxième occurrence du mot "Spirit" dans la première phrase du paragraphe 7.768 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.769).

11. Paragraphe 7.841

6.37 S'agissant du paragraphe 7.841 du rapport intérimaire, les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial formule une constatation sur le point de savoir si les obligations de la KDFA sont spécifiques au sens de l'article 2.1 de l'Accord SMC.[913]

6.38 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Selon eux, le Groupe spécial a agi dans les limites de son pouvoir discrétionnaire en s'abstenant de formuler une

[910] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 8.
[911] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphes 11 et 12.
[912] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, pages 8 et 9.
[913] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 9.

constatation sur le point de savoir si les obligations de la KDFA étaient spécifiques. Une telle constatation n'était pas nécessaire pour régler le différend. En outre, les Communautés européennes n'ont pas fourni de fondement concernant leur demande.[914]

6.39 Le Groupe spécial s'abstient de modifier son rapport intérimaire en formulant une constatation sur le point de savoir si les obligations de la KDFA sont spécifiques au sens de l'article 2.1 de l'Accord SMC. Comme il est expliqué au paragraphe 7.841 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.842), le Groupe spécial constate qu'il n'existe aucune subvention en faveur de Boeing et il ne juge donc pas nécessaire de trancher la question de la spécificité. Les Communautés européennes ne présentent aucun raisonnement pour expliquer pourquoi le Groupe spécial devrait formuler une constatation de spécificité en ce qui concerne les obligations de la KDFA.

12. Paragraphe 7.848 et note de bas de page 2145

6.40 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de remplacer la dernière phrase du paragraphe 7.848 du rapport intérimaire par ce qui suit: "En particulier, les Communautés européennes font observer que les États-Unis n'ont pas fourni de copies intégrales de tous les documents qui constituent l'ensemble des accords d'approvisionnement à long terme. En l'absence de copies intégrales de tous ces documents, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de tirer les déductions nécessaires sur cette question." Elles demandent qu'à titre de référence pour cette description plus détaillée, le Groupe spécial ajoute ce qui suit à la note de bas de page 2145: "observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 252, paragraphes 364 et 365; observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 255".[915]

6.41 Les États-Unis ne s'opposent pas à la modification proposée concernant la note de bas de page 2145. Toutefois, ils s'opposent à la modification du paragraphe 7.848 proposée par les Communautés européennes, parce qu'elle n'est pas nécessaire. Selon eux, le paragraphe incorpore déjà les arguments des Communautés européennes sur les contrats d'approvisionnement caviardés et explique l'analyse par les Communautés européennes des renseignements à la disposition du public sur lesquels reposent leurs arguments relatifs à la "transmission". En outre, au paragraphe 7.882 (maintenant le paragraphe 7.883), le Groupe spécial examine et rejette les arguments des Communautés européennes concernant l'absence d'accès à des versions non caviardées des accords d'approvisionnement.[916]

6.42 Au paragraphe 7.848 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.849), le Groupe spécial résume les arguments des Communautés européennes. Les ajouts au paragraphe demandés par les Communautés européennes figurent dans leurs observations sur la réponse des États-Unis aux questions n° 252 et 255. En conséquence, le Groupe spécial a modifié le résumé des arguments de la manière suggérée par les Communautés européennes. Il a aussi apporté les ajouts à la note de bas de page 2145 (maintenant la note de bas de page 2268) proposés par les Communautés européennes.

13. Paragraphe 7.882

6.43 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial ajoute ce qui suit à la fin de la première phrase du paragraphe 7.882 du rapport intérimaire: "…, mais nous rappelons également que ces documents ont été fournis avec de nombreux caviardages" (avec une note de bas de page

[914] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 13.
[915] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 9.
[916] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 14.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

correspondante indiquant: "Voir les observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 252, paragraphe 364."). De même, les Communautés européennes demandent que la deuxième phrase du paragraphe soit modifiée comme suit: "… notre examen des parties non caviardées de ces documents …".[917]

6.44 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Ils estiment que la modification que les Communautés européennes proposent n'est pas nécessaire parce que le Groupe spécial a examiné et rejeté leur argument sur les versions non caviardées des accords d'approvisionnement.[918]

6.45 Les Communautés européennes demandent une modification du paragraphe 7.882 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.883) afin de souligner le fait que les documents mentionnés dans le paragraphe ont été caviardés. En réponse à cette demande, le Groupe spécial a modifié la première phrase du paragraphe comme suit: "… nous rappelons notre analyse des documents versés au dossier qui ont été établis au moment ou à peu près au moment de la vente et fournis par les États-Unis sous une forme caviardée". Le Groupe spécial a ajouté la note de bas de page correspondante demandée par les Communautés européennes.

14. Paragraphe 7.944 et note de bas de page 2286

6.46 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial modifie la seconde phrase du paragraphe 7.944 du rapport intérimaire pour préciser qu'il a été tenu compte de leurs arguments concernant le fait que la NASA "{a} autoris{é} la branche de production LCA des États-Unis à exploiter les résultats des programmes {de R&D de la NASA}, par des moyens comprenant mais pas exclusivement l'abandon de droits de brevet de valeur, ou la renonciation à de tels droits, l'octroi d'un accès aux données visées par des droits exclusifs limités ("LERD") ou d'un accès autrement exclusif ou anticipé à des données, secrets commerciaux et autres connaissances résultant de recherches financées par les pouvoirs publics", aussi bien dans leur contestation des programmes de R&D de la NASA (comme le Groupe spécial le reconnaît, par exemple au paragraphe 7.1013) que dans leur contestation distincte des "transferts/abandons de droits de propriété intellectuelle de la NASA/du DOD". Les Communautés européennes suggèrent que cette précision peut être apportée grâce aux modifications suivantes dans la seconde phrase: "… les Communautés européennes examinent ces mesures principalement dans les sections de leurs communications concernant les "transferts/abandons de droits de propriété intellectuelle de la NASA/du DOD"~~.~~, mais aussi tout au long de leur examen de la nature des programmes de R&D aéronautique de la NASA."[919]

6.47 En outre, les Communautés européennes estiment que la note de bas de page 2286 devrait faire référence à leur réponse à la question n° 215 b), dans laquelle elles ont examiné cette question, et non à leur réponse à la question n° 215 a).[920]

6.48 Les États-Unis croient comprendre, comme le Groupe spécial, que les Communautés européennes ont examiné les politiques en matière de propriété intellectuelle de la NASA dans les sections de leurs communications concernant les transferts/abandons de droits de propriété intellectuelle de la NASA/du DOD, et ils suggèrent donc que le Groupe spécial n'apporte pas la modification qu'elles ont proposée. Les États-Unis estiment que si le Groupe spécial décide qu'une référence à l'examen des politiques en matière de propriété intellectuelle de la NASA fait par les Communautés européennes dans le contexte de leur allégation concernant la R&D de la NASA est

[917] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 9.
[918] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 15.
[919] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, pages 9 et 10.
[920] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 10.

appropriée, il devrait rendre compte de la nature de cet examen en remplaçant le libellé suggéré par les Communautés européennes par la modification suivante: "… les Communautés européennes examinent ces mesures dans les sections de leurs communications concernant les transferts/abandons de droits de propriété intellectuelle de la NASA/du DOD, et elles les mentionnent aussi dans leur examen des programmes de R&D aéronautique de la NASA."[921]

6.49 Le Groupe spécial a modifié le texte de la seconde phrase du paragraphe 7.944 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.946) en insérant le mot "principalement" avant "dans les sections de leurs communications". Comme il estime que cette question est examinée dans la question n° 215 a) et b), il a modifié la note de bas de page 2286 (maintenant la note de bas de page 2412) en remplaçant "215 a)" par "215".

15. Paragraphe 7.982

6.50 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial modifie la troisième phrase du paragraphe 7.982 du rapport intérimaire comme suit: "Ces contrats et accords entrent principalement dans deux catégories distinctes: i) les "contrats d'achat" et ii) les accords au titre de la Loi sur l'espace." Les Communautés européennes présentent cette demande compte tenu du fait qu'un nombre limité d'instruments de la NASA autres que des "contrats d'achat" et des accords au titre de la Loi sur l'espace sont en cause dans le présent différend, comme le montrent clairement: la pièce US-1245, qui fait référence à au moins deux accords de coopération et deux ordres d'achat; et le rapport intérimaire, au paragraphe 4.73, qui fait référence à l'explication donnée par les États-Unis à la première réunion du Groupe spécial, selon laquelle la NASA conclut des accords de coopération, des accords d'investissement dans la technologie et d'autres transactions. Les Communautés européennes suggèrent que le Groupe spécial ajoute à la fin de la troisième phrase une note de bas de page faisant référence à la pièce US-1245 et au paragraphe 4.73 du rapport intérimaire pour indiquer qu'un nombre limité d'autres instruments de la NASA – tels que des accords de coopération, des ordres d'achat, des accords d'investissement dans la technologie et d'autres transactions – sont aussi en cause dans le présent différend.[922]

6.51 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Ils font valoir que le fait de dire que les contrats et accords visés par la contestation des Communautés européennes entrent "principalement" dans les catégories des contrats d'achat et des accords au titre de la Loi sur l'espace donnerait lieu à une liste ouverte pouvant comprendre des instruments qui ne sont pas en cause en l'espèce. (Comme il est démontré dans la pièce US-1245, il n'y a pas d'accords d'investissement dans la technologie ou d'autres accords entre la NASA et Boeing dans le cadre des programmes contestés.) Si le Groupe spécial juge approprié d'adopter le libellé de ce paragraphe pour tenir compte des deux accords de coopération au titre des programmes contestés, il devrait élargir sa liste pour indiquer spécifiquement cette catégorie d'accord: "Ces contrats et accords entrent dans trois catégories distinctes: i) les "contrats d'achat", ii) les accords au titre de la Loi sur l'espace et iii) les accords de coopération."[923]

6.52 Le Groupe spécial a modifié le paragraphe 7.982 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.945) et a ajouté une note de bas de page pour rendre compte du fait que la NASA avait passé un nombre limité d'accords de coopération avec Boeing.

---

[921] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 16.

[922] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 10.

[923] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 17.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

16. Paragraphe 7.1038

6.53 Bien que le Groupe spécial considère qu'"il n'était pas nécessaire que les Communautés européennes présentent à titre de point de repère des éléments de preuve" afin d'établir qu'un "avantage" était conféré par les transactions de la NASA, les Communautés européennes lui demandent de noter qu'elles ont, en fait, présenté des éléments de preuve à titre de point de repère. Elles suggèrent que le Groupe spécial pourrait faire observer ce point en ajoutant à la fin de la cinquième phrase du paragraphe une note de bas de page indiquant ce qui suit: "Même s'il n'était pas nécessaire que les Communautés européennes présentent des éléments de preuve à titre de point de repère, elles ont fourni de tels éléments de preuve au Groupe spécial (par exemple la déclaration de Mme Regina Dieu (pièce EC-1178)). Voir le paragraphe 7.1029 du présent rapport."[924]

6.54 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Ils estiment que le rapport intérimaire rend déjà compte de la totalité des arguments et éléments de preuve présentés par les Communautés européennes, y compris une référence à la déclaration de Mme Regina Dieu, au paragraphe 7.1029. Comme ces éléments de preuve n'ont joué aucun rôle dans les constatations du Groupe spécial, les États-Unis n'estiment pas qu'une référence additionnelle à Mme Dieu, comme le demandent les Communautés européennes, soit nécessaire ou appropriée. En outre, le texte particulier proposé par les Communautés européennes laisserait entendre que le Groupe spécial avait constaté que les éléments de preuve qu'elles avaient présentés constituaient un "point de repère". Les États-Unis estiment que le Groupe spécial n'a pas formulé une telle constatation.[925]

6.55 Le Groupe spécial estime que la modification proposée par les Communautés européennes pour le paragraphe 7.1038 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1039) n'est pas nécessaire. Les arguments des Communautés européennes concernant la déclaration de Mme Regina Dieu sont déjà exposés au paragraphe 7.1029 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1030).

17. Paragraphe 7.1078

6.56 Les Communautés européennes estiment que la pièce EC-1440 n'étaye pas la conclusion formulée à l'avant-dernière phrase du paragraphe 7.1078 du rapport intérimaire selon laquelle "il apparaît qu'au cours de la période de 1989 à 2006 ces quatre centres ont absorbé plus de 99 pour cent des "ressources relatives à la recherche et technologie aéronautique"". Premièrement, la pièce EC-1440 concerne seulement la période de 1989 à 2000; et, deuxièmement, elle montre que, durant la période de 1989 à 2000, ces quatre centres (à savoir Langley, Glenn (anciennement Lewis), Ames et Dryden) ont absorbé seulement 95,3 pour cent des ressources relatives à la R&D aéronautique. Par conséquent, les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial révise l'avant-dernière phrase pour conclure qu'"il apparaît qu'au cours de la période de 1989 à 2000 ces quatre centres ont absorbé 95,3 pour cent des "ressources relatives à la recherche et technologie aéronautique"". Elles demandent aussi que le Groupe spécial supprime la dernière phrase de ce paragraphe au vu de ce résultat.[926]

6.57 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Ils estiment qu'au paragraphe 7.1078 du rapport intérimaire, tel qu'il est rédigé, le Groupe spécial compare dûment le montant du financement pour la recherche menée dans les centres de recherche aéronautique de la NASA (à savoir Langley, Glenn, Ames et Dryden) et celui du financement pour la recherche menée dans ses autres centres de recherche non aéronautique. Le calcul révisé proposé par les Communautés

[924] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 11.
[925] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 18.
[926] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, pages 11 et 12.

européennes traite les dépenses budgétaires pour la recherche et technologie imputables au siège social de la NASA comme se rapportant à la recherche menée par les centres de recherche non aéronautique. Le siège social de la NASA n'est pas un centre de recherche, et les États-Unis estiment donc que le Groupe spécial a exclu à juste titre cet élément du budget de la NASA du calcul qu'il a effectué dans ce contexte. Les États-Unis font observer néanmoins que 95,3 pour cent du budget de la NASA pour l'aéronautique constituent encore "l'essentiel" des dépenses.[927]

6.58 Le Groupe spécial rejette la demande des Communautés européennes. Premièrement, il est exact que la pièce EC-1440 couvre seulement la période allant de l'exercice 1991 à l'exercice 2000, mais la nature des renseignements qui y sont indiqués étaye une conclusion générale sur la part de la R&D aéronautique représentée par les quatre centres pendant la période de 1989 à 2006. Deuxièmement, comme les États-Unis l'expliquent dans leurs observations sur cette demande, le Groupe spécial a comparé le montant du financement pour la recherche menée dans les centres de recherche aéronautique de la NASA et celui du financement pour la recherche menée dans ses autres centres de recherche non aéronautique. Le calcul révisé proposé par les Communautés européennes traite les dépenses budgétaires pour la recherche et technologie imputables au siège social de la NASA comme se rapportant à la recherche menée par les centres de recherche non aéronautique. Toutefois, il apparaît que cette approche présuppose que le siège social de la NASA est un centre de recherche, ce qu'il n'est pas. Par conséquent, le Groupe spécial a maintenu la dernière phrase du paragraphe 7.1078 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1079).

18. Paragraphes 7.1079 et 7.1076

6.59 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial supprime le paragraphe 7.1079 du rapport intérimaire dans son intégralité et modifie le début du paragraphe 7.1076 comme suit: "Les Communautés européennes présentent deux arguments en réponse à …". Elles font cette demande parce que l'argument auquel le Groupe spécial fait référence au paragraphe 7.1079 n'est pas un argument avancé en réponse à l'affirmation des États-Unis selon laquelle tous les contrats en rapport avec la contestation des Communautés européennes doivent avoir été passés par les quatre centres de la NASA en question; en présentant cet argument, les Communautés européennes ne voulaient pas non plus faire valoir que "les contrats de R&D aéronautique de Boeing avec la NASA représent{aient} moins de 3,5 pour cent de tous les contrats de Boeing avec la NASA". En fait, les Communautés européennes répondaient simplement à un argument distinct avancé par les États-Unis au paragraphe 218 de leur réponse à la question n° 188, dans lequel ils suggéraient que le fait que 96,5 pour cent des contrats de Boeing avec la NASA concernaient des activités non aéronautiques confirmait que la valeur des contrats de Boeing avec la NASA dans le domaine aéronautique s'élevait à 1,05 milliard de dollars EU. Comme le Groupe spécial, les Communautés européennes n'ont pas jugé cet argument des États-Unis pertinent.[928]

6.60 Les États-Unis ne formulent aucune observation sur la demande des Communautés européennes.

6.61 Le Groupe spécial a modifié le paragraphe 7.1076 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1077) comme le demandent les Communautés européennes, et il a supprimé le paragraphe 7.1079 du rapport intérimaire. Même si les Communautés européennes ont avancé l'argument reproduit au paragraphe 7.1079 du rapport intérimaire dans un paragraphe qui faisait partie de leurs observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 339, une note de bas de page relative à ce paragraphe indique clairement que l'observation présentée dans ce paragraphe particulier concernait en fait un argument formulé par les États-Unis dans leur réponse à la question n° 188. Le

[927] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 19.

[928] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 12.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Groupe spécial souscrit donc à l'avis des Communautés européennes selon lequel l'argument énoncé au paragraphe 7.1079 ne concerne pas les arguments avancés par les États-Unis dans leur réponse à la question n° 339.

19. Note de bas de page 2500

6.62 Les États-Unis demandent que le Groupe spécial modifie la note de bas de page 2500 en ajoutant la phrase suivante: "Les Communautés européennes ne contestent pas la fourniture de biens et services dans le cadre des accords au titre de la Loi sur l'espace dans la mesure où Boeing paie en espèces ces biens et services."[929]

6.63 Les Communautés européennes ne formulent aucune observation sur la demande des États-Unis.

6.64 Le Groupe spécial a modifié la note de bas de page 2500 du rapport intérimaire (maintenant la note de bas de page 2624) comme le demandaient les États-Unis. Le Groupe spécial note que les Communautés européennes ont précisé, par exemple dans leur réponse à la question n° 158, au paragraphe 237, que "{s}'agissant des accords au titre de la Loi sur l'espace relatifs aux LCA, les Communautés européennes contestent seulement les cas où la NASA fournit des biens et services en vertu d'accords au titre de la Loi sur l'espace non remboursables et partiellement remboursables, en échange d'une rémunération "en nature" alléguée".

20. Paragraphe 7.1099

6.65 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial remplace le chiffre de "14 pour cent" par "14,1 pour cent" dans l'avant-dernière phrase du paragraphe 7.1099 du rapport intérimaire, et qu'il remplace le chiffre de "1,55 milliard de dollars" par "1,59 milliard de dollars" dans la dernière phrase. Elles demandent aussi que le Groupe spécial apporte ces modifications dans l'ensemble de son rapport chaque fois qu'apparaissent les chiffres de "14 pour cent" et "1,55 milliard de dollars". Elles rappellent que, conformément à l'analyse faite par le Groupe spécial dans les paragraphes précédents, les sommes d'argent pertinentes qui doivent être imputées à Boeing sont: i) 7 446 millions de dollars en vertu des budgets de programme qui concernent les contrats de recherche aéronautique; ii) 4 789 millions de dollars en vertu des budgets de programme qui ne concernent pas les versements aux contractants; et iii) 6 469 millions de dollars en vertu des budgets relatifs au soutien institutionnel. S'agissant du point i), les États-Unis ont suggéré que 775 millions de dollars soient imputés à Boeing, ce qui représente 10,4 pour cent (à savoir 775/7 446 = 0,104). Toutefois, le Groupe spécial a déterminé que 1,05 milliard de dollars devrait être imputé à Boeing, ce qui représente 14,1 pour cent (à savoir 1 050/7 446 = 0,141). Ensuite, s'agissant des points ii) et iii), le Groupe spécial a décidé d'appliquer le même pourcentage que celui qui a été déterminé pour le point i). Cela représente 1,59 milliard de dollars (à savoir (4 789 + 6 469) x 0,141 = 1 587).[930]

6.66 Les Communautés européennes notent que même si le Groupe spécial décide de ne pas remplacer "14 pour cent" par "14,1 pour cent" dans l'avant-dernière phrase, il devrait néanmoins remplacer "1,55 milliard de dollars" par "1,58 milliard de dollars" dans la dernière phrase, parce que (4 789 + 6 469) x 0,140 = 1 576. Si le Groupe spécial choisit cette approche, les Communautés européennes demandent qu'il apporte cette modification dans l'ensemble de son rapport chaque fois qu'apparaît le chiffre de "1,55 milliard de dollars".[931]

---

[929] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 5.
[930] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 13.
[931] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 13.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

6.67 Les États-Unis indiquent qu'ils n'ont aucune observation à formuler sur cette demande. Toutefois, ils "rappellent que le calcul du Groupe spécial est une estimation et que, par conséquent, les erreurs d'arrondis et les petites différences par rapport à la somme totale sont très pertinentes".[932]

6.68 Le Groupe spécial rejette les demandes des Communautés européennes concernant le paragraphe 7.1099 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1099). Les calculs et les chiffres en question témoignent de la tentative du Groupe spécial d'éviter une fausse précision artificielle dans son estimation de cette subvention particulière. Le chiffre de "14 pour cent" correspond à l'arrondissement de 14,1 pour cent au point de pourcentage inférieur le plus proche. Le chiffre de "1,55 milliard de dollars" tient compte du fait que les chiffres utilisés par le Groupe spécial pour parvenir à l'estimation de cette subvention particulière étaient 14 pour cent de 4,7 milliards de dollars + 6,4 milliards de dollars, et non de 4,789 milliards de dollars + 6,469 milliards de dollars. Le chiffre qui en résulte (à savoir 1,554 milliard de dollars) a été ensuite arrondi vers le bas à "1,55 milliard de dollars". Le Groupe spécial rappelle la déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland* (citée plusieurs fois dans le présent rapport), selon laquelle, dans une affaire concernant des allégations de préjudice grave, une "quantification précise définitive de la subvention n'est pas prescrite".

21. Paragraphe 7.1100

6.69 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial modifie le paragraphe 7.1100 du rapport intérimaire en ajoutant un renvoi au paragraphe 7.1771, dans lequel le Groupe spécial examine son interprétation des importantes limitations concernant la diffusion au public par la NASA. En particulier, les Communautés européennes suggèrent d'ajouter la phrase suivante après la deuxième phrase du paragraphe 7.1100: "Cela dit, le Groupe spécial a aussi constaté que cette diffusion au public faisait l'objet d'importantes limitations". Cette phrase serait suivie par une note de bas de page avec un renvoi au paragraphe 7.1771.[933]

6.70 En outre, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de rappeler que, dans la mesure où les renseignements diffusés au public bénéficient de la protection conférée par un brevet, Boeing a le droit exclusif (sous réserve des propres droits limités des pouvoirs publics) d'utiliser cette technologie brevetée pendant environ 17 à 20 ans. Les concurrents peuvent avoir connaissance de la technologie brevetée par le biais de la divulgation du brevet et de tous rapports connexes, mais il leur est interdit d'utiliser cette technologie en vertu de la législation nationale sur les brevets, et ils seront assujettis à des dommages-intérêts et/ou feront l'objet d'injonctions s'ils portent atteinte au brevet. Par conséquent, pour une technologie brevetée, la divulgation n'implique pas que Boeing a renoncé à quelque chose de valeur en échange des fonds et de l'accès aux installations, équipements et employés. Pour cette raison, les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial ajoute le membre de phrase "dans la mesure où cette diffusion au public ne concerne pas une technologie qui a été brevetée" dans la deuxième phrase du paragraphe 7.1100, avant le membre de phrase "que cela représente …"; en outre, le mot "que" devrait être supprimé dans le membre de phrase "que cela représente …".[934]

6.71 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Ils estiment qu'il apparaît que le point soulevé par le Groupe spécial dans ce paragraphe est que les rapports techniques sur chaque projet de R&D mené par Boeing en vertu des programmes de la NASA ont été diffusés au public, et que le Groupe spécial n'a formulé aucune constatation factuelle selon laquelle la diffusion de renseignements au public par la NASA faisait l'objet de limitations "importantes". Les retards dans

[932] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 20.
[933] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 13.
[934] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 13.

la diffusion d'un sous-ensemble de rapports auxquels les Communautés européennes cherchent à faire référence ne sont pas pertinents dans ce contexte. Les États-Unis notent aussi que le Groupe spécial n'a pas formulé de constatations en ce qui concerne un lien entre des technologies examinées dans des rapports particuliers et des brevets particuliers, et qu'en tout état de cause un brevet relatif à des inventions susceptibles d'être examinées dans les rapports distribués n'a pas de lien avec la constatation formulée par le Groupe spécial dans ce paragraphe selon laquelle la diffusion des données et conclusions figurant dans les rapports représente quelque chose de valeur abandonné en échange de ce qui est reçu.[935]

6.72 Le Groupe spécial rejette la demande des Communautés européennes visant à apporter des modifications à certains passages du paragraphe 7.1100 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1100). Il croit comprendre que, en proposant ces modifications, les Communautés européennes contestent la vue qu'il a exprimée au paragraphe 7.1100 selon laquelle les transactions en cause ne peuvent pas être traitées comme des dons au motif que Boeing a renoncé à quelque chose de valeur. Il note que le paragraphe 7.1100 fait partie d'une section du rapport intérimaire qui porte sur la détermination du montant de la subvention et que, nonobstant son observation au paragraphe 7.1100 selon laquelle les transactions en cause ne sont pas des dons, il explique au paragraphe 7.1101 qu'il considérera que "le montant intégral des contributions financières fournies à Boeing est une subvention accordée à la division des LCA de Boeing". Le Groupe spécial estime donc que, lorsque l'on considère dans leur contexte approprié les passages du paragraphe 7.1100 du rapport intérimaire dont les Communautés européennes cherchent à restreindre la portée, on ne voit pas bien quel serait le but des modifications proposées.

22. Paragraphe 7.1121 et note de bas de page 2542

6.73 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial modifie la seconde phrase du paragraphe 7.1121 du rapport intérimaire pour préciser que leurs arguments concernant le fait que le DOD "autoris{e} la branche de production LCA des États-Unis à exploiter les résultats de ces recherches {RDT&E du DOD} par des moyens comprenant mais pas exclusivement l'abandon de droits de brevet de valeur, l'octroi d'un accès exclusif ou anticipé à des données, secrets commerciaux et autres connaissances résultant de recherches financées par les pouvoirs publics ou la renonciation à de tels droits" ont été pris en compte aussi bien dans leur contestation des programmes RDT&E du DOD (comme le Groupe spécial le reconnaît, par exemple, aux paragraphes 7.1149 et 7.1150) que dans leur contestation distincte des "transferts/abandons de droits de propriété intellectuelle de la NASA/du DOD". Les Communautés européennes suggèrent que cette clarification peut être apportée grâce aux modifications suivantes dans la seconde phrase: "… les Communautés européennes examinent ces mesures principalement dans les sections de leurs communications concernant les transferts/abandons de droits de propriété intellectuelle de la NASA/du DOD~~.~~, mais aussi tout au long de leur examen de la nature des programmes RDT&E du DOD." En outre, les Communautés européennes estiment que la note de bas de page 2542 devrait faire référence à leur réponse à la question n° 215 b), dans laquelle elles ont examiné cette question, et non à leur réponse à la question n° 215 a).[936]

6.74 Les États-Unis croient comprendre, comme le Groupe spécial, que les Communautés européennes ont examiné les politiques en matière de propriété intellectuelle du DOD dans les sections de leurs communications concernant les transferts/abandons de droits de propriété intellectuelle de la NASA/du DOD, et ils suggèrent donc que le Groupe spécial n'apporte pas la modification qu'elles ont proposée. Les États-Unis estiment que si le Groupe spécial décide qu'une référence à l'examen des politiques en matière de propriété intellectuelle du DOD fait par les

[935] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 21.

[936] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 14.

Communautés européennes dans le contexte de leur allégation concernant la RDT&E du DOD est appropriée, il devrait rendre compte de la nature de cet examen en remplaçant le libellé suggéré par les Communautés européennes par ce qui suit: "… les Communautés européennes examinent ces mesures dans les sections de leurs communications concernant les transferts/abandons de droits de propriété intellectuelle de la NASA/du DOD, et elles les mentionnent aussi dans leur examen des programmes RDT&E du DOD".[937]

6.75 Le Groupe spécial a modifié le paragraphe 7.1121 et la note de bas de page 2542 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1122 et la note de bas de page 2666) conformément à la demande des Communautés européennes en insérant le mot "principalement" avant "dans les sections de leurs communications", et en remplaçant "215 a)" par "215".

23. Paragraphe 7.1148

6.76 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial ajoute une note de bas de page à la fin de la première phrase du paragraphe 7.1148 du rapport intérimaire, qui aiderait à clarifier l'élément essentiel de leurs arguments en ce qui concerne la nature à double usage des programmes RDT&E résumés juste avant. Les Communautés européennes estiment que, tel qu'il est rédigé actuellement, ce paragraphe est étroitement centré sur seulement deux des 23 programmes et ne dit rien de leur position sur les autres programmes, si ce n'est, dans la première phrase, ce qu'elles "ne contestent pas". Les Communautés européennes suggèrent le texte suivant pour la note de bas de page proposée: "Au lieu d'essayer de contester la proposition selon laquelle les programmes RDT&E ont été d'une certaine façon à l'avantage et pour l'usage du DOD, les Communautés européennes ont concentré leurs efforts (et ceux de leurs experts) sur la démonstration du fait que la R&D financée par ces programmes était largement à l'avantage et pour l'usage de la division des LCA de Boeing. Voir les paragraphes 7.1602 à 7.1604 du présent rapport; et l'annexe VIII.F.1 du présent rapport, paragraphes 26 à 36, 43 à 45, 50 et 51, 57 à 59, 74 et 75."[938]

6.77 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Ils estiment que la première phrase du paragraphe 7.1148 du rapport intérimaire rend compte avec exactitude et en tous points de la position adoptée par les Communautés européennes, et des arguments qu'elles ont avancés, dans la présente procédure. La note de bas de page est censée décrire le processus mental qui a amené les Communautés européennes à prendre la position qu'elles ont adoptée. Ce n'est pas une insertion appropriée dans les constatations du Groupe spécial.[939]

6.78 Le Groupe spécial rejette la demande des Communautés européennes. La première phrase du paragraphe 7.1148 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1148) n'est pas censée décrire ou reproduire intégralement la position et l'argumentation des Communautés européennes sur cette question.

24. Paragraphe 7.1176

6.79 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial résume davantage leur argument sur le point de repère approprié pour l'évaluation de l'"avantage" résultant des transactions du DOD. Comme les éléments de preuve qu'elles ont présentés à titre de point de repère pour le DOD sont en partie les mêmes que ceux qu'elles ont présentés pour la NASA, les Communautés

[937] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 22.

[938] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, pages 14 et 15.

[939] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 23.

européennes suggèrent que le Groupe spécial copie simplement la quatrième phrase du paragraphe 7.1029 (y compris les notes de bas de page), et la colle à la fin de ce paragraphe 7.1176.[940]

6.80 Les Communautés européennes demandent aussi que le Groupe spécial rappelle qu'elles ont fait référence à la politique de recouvrement du DOD antérieure à 1992 en tant qu'élément de preuve d'un point de repère du marché. En particulier, elles suggèrent que le Groupe spécial ajoute la phrase suivante à la fin de ce paragraphe:

> "L'Union européenne mentionne également la politique en matière de recouvrement appliquée par le DOD avant juin 1992 pour prouver l'existence d'un point de repère conformément auquel, selon les termes mêmes de la réglementation du DOD en matière de recouvrement, le Département de la défense entendait "récupérer une part équitable de son investissement dans les coûts non récurrents liés aux produits, et/ou un prix équitable en échange de sa contribution au développement de la technologie connexe, au moment où les produits {seraient} vendus et/ou la technologie transférée"."

6.81 Cette phrase se terminerait par une note de bas de page indiquant: "Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 479." Les Communautés européennes suggèrent que le fait de fournir ce détail supplémentaire dans ce paragraphe serait compatible avec le niveau de détail adopté par le Groupe spécial au paragraphe 7.1029 lorsqu'il a résumé les arguments des Communautés européennes sur la question du point de repère dans le contexte de l'examen des transactions de la NASA. Cela servirait aussi de contexte pour comprendre la réfutation par les États-Unis des arguments des Communautés européennes sur la politique en matière de recouvrement du DOD, qui est résumée au paragraphe 7.1181 du rapport intérimaire.[941]

6.82 Les États-Unis ne formulent aucune observation sur la demande des Communautés européennes.

6.83 Le Groupe spécial a apporté au paragraphe 7.1176 (maintenant le paragraphe 7.1176) les modifications demandées par les Communautés européennes.

25. Paragraphe 7.1184

6.84 Bien que le Groupe spécial considère qu'"il n'était pas nécessaire que les Communautés européennes présentent, à titre de point de repère, des éléments de preuve" afin d'établir qu'un "avantage" était conféré par les transactions du DOD, les Communautés européennes suggèrent que le Groupe spécial note qu'elles ont, en fait, présenté des éléments de preuve à titre de point de repère. Elles suggèrent que le Groupe spécial pourrait faire observer ce point en ajoutant à la fin de la cinquième phrase du paragraphe une note de bas de page indiquant ce qui suit: "Même s'il n'était pas nécessaire que les Communautés européennes présentent des éléments de preuve à titre de point de repère, elles ont fourni de tels éléments de preuve au Groupe spécial. Voir le paragraphe 7.1176 du présent rapport." Les Communautés européennes demandent que cette observation soit considérée conjointement avec leur observation précédente sur le paragraphe 7.1176, dans laquelle elles demandent que le Groupe spécial résume les éléments de preuve présentés à titre de point de repère.[942]

6.85 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Ils estiment que le Groupe spécial a suffisamment résumé l'argument des Communautés européennes dans le contexte approprié. En l'espèce, les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial ajoute une

---

[940] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 15.
[941] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 13.
[942] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, pages 15 et 16.

référence à certains arguments et éléments de preuve au sujet desquels il n'a formulé aucune constatation, y compris sur la question de savoir si les éléments de preuve constituaient en fait des "éléments de preuve à titre de point de repère".[943]

6.86 Le Groupe spécial considère que les modifications demandées par les Communautés européennes en ce qui concerne le paragraphe 7.1184 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1184) ne sont pas nécessaires.

26. Paragraphe 7.1196

6.87 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial précise si sa constatation de spécificité au paragraphe 7.1196 du rapport intérimaire, fondée sur les différents éléments de programme, est une constatation au titre de l'article 2.1 a), de l'article 2.1 c), ou des deux.[944]

6.88 Les États-Unis ne formulent aucune observation sur la demande des Communautés européennes.

6.89 Le Groupe spécial a modifié le texte de la dernière phrase du paragraphe 7.1196 (maintenant le paragraphe 7.1196) pour indiquer clairement qu'il a constaté que les subventions en cause étaient spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

27. Note de bas de page 2672

6.90 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial remplace le chiffre de 43 millions de dollars par 44 millions de dollars dans l'avant-dernière phrase, parce que les instruments d'aide mentionnés dans la pièce US-41 (révisée) (à savoir ceux du type CA, CA(T) ou OTA) représentent au total 44 095 404 dollars.[945]

6.91 Les États-Unis ne formulent aucune observation sur la demande des Communautés européennes.

6.92 Le Groupe spécial a examiné les instruments d'aide indiqués dans la pièce US-41 et a conclu que les Communautés européennes ont raison de dire que la valeur totale de ces instruments était de 44 095 404 dollars. Le Groupe spécial a donc modifié l'avant-dernière phrase du premier paragraphe de la note de bas de page 2672 du rapport intérimaire (maintenant la note de bas de page 2800) pour remplacer "43 millions de dollars" par "44 millions de dollars".

28. Paragraphe 7.1276

6.93 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de formuler des constatations sur la question de savoir si la répartition des droits de brevet en vertu des contrats et accords de R&D de la NASA/du DOD constitue une contribution financière qui confère un avantage au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Elles croient comprendre que le Groupe spécial estime que ces constatations ne sont pas nécessaires parce qu'il a constaté que "la répartition des droits de propriété intellectuelle en vertu des contrats et accord{s} de la NASA et du DOD n'est pas spécifique à un "groupe d'entreprises ou de branches de production" au sens de l'article 2 de l'Accord SMC". Toutefois, les Communautés européennes estiment que compléter l'évaluation du Groupe spécial

[943] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 24.
[944] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 16.
[945] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 16.

relatif à l'existence d'une subvention spécifique facilitera le règlement rapide du différend, conformément à l'objectif énoncé à l'article 3:3 du Mémorandum d'accord.[946]

6.94 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Ils font observer qu'il apparaît que le Groupe spécial a appliqué le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne la question mentionnée par les Communautés européennes. L'observation formulée par les Communautés européennes dans le cadre du réexamen intérimaire ne donne aucune raison de remettre en cause la décision du Groupe spécial à cet égard.[947]

6.95 Le Groupe spécial s'abstient de modifier son rapport intérimaire en formulant une constatation selon laquelle la répartition des droits de brevet en vertu des contrats et accords de R&D de la NASA/du DOD constitue une contribution financière qui confère un avantage au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Comme il est indiqué au paragraphe 7.1294 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1294), le Groupe spécial constate que, à supposer, pour les besoins de l'argumentation, que la répartition des droits de brevet en vertu des contrats et accords de R&D de la NASA/du DOD avec Boeing implique une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC, les Communautés européennes n'ont pas démontré qu'une telle subvention était spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Le Groupe spécial explique dans la note de bas de page 2805 du rapport intérimaire (maintenant la note de bas de page 2933) pourquoi il juge approprié de recourir à cette supposition pour les besoins de l'argumentation. Les Communautés européennes n'affirment pas, et expliquent encore moins, que le Groupe spécial a fait erreur en recourant à cette supposition pour les besoins de l'argumentation, et elles n'avancent pas non plus de raisonnement à l'appui de leur affirmation selon laquelle une constatation indiquant que la répartition des droits de brevet en vertu des contrats et accords de R&D de la NASA/du DOD constitue une contribution financière qui confère un avantage au sens de l'article premier de l'Accord SMC faciliterait un règlement rapide du présent différend.

6.96 Les Communautés européennes demandent aussi au Groupe spécial de remplacer l'expression "droits de propriété intellectuelle" dans la première phrase par l'expression "droits de brevet". Elles estiment que ce remplacement est nécessaire pour harmoniser cette phrase avec l'examen par le Groupe spécial des droits de brevet, notamment, dans le reste de la section 8 e) i).[948]

6.97 Les États-Unis ne formulent aucune observation sur la demande des Communautés européennes.

6.98 Le Groupe spécial estime comme les Communautés européennes que, afin de rendre compte correctement du sujet de la présente section du rapport, il conviendrait de remplacer l'expression "droits de propriété intellectuelle" par "droits de brevet" dans la première phrase du paragraphe 7.1276 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1276).

29. Paragraphes 7.1309 et 7.1310

6.99 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial remplace l'expression "droits de propriété intellectuelle" par "droits d'utilisation des données" dans les première, troisième et quatrième phrases du paragraphe 7.1309 du rapport intérimaire et dans la seule phrase du paragraphe 7.1310 du rapport intérimaire. En outre, elles demandent au Groupe spécial de remplacer la proposition "la propriété intellectuelle en cause résulte" par la proposition "les données en cause résultent" dans la quatrième phrase du paragraphe 7.1309. Les Communautés européennes expliquent

[946] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 17.
[947] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 25.
[948] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 17.

que ces modifications du libellé concordent mieux avec: i) le sujet examiné dans la section 8 e) ii) – à savoir les "droits d'utilisation des données et secrets commerciaux"; ii) la conclusion formulée par le Groupe spécial au paragraphe 7.1311 concernant "la répartition des droits d'utilisation des données en vertu des contrats et accords de R&D de la NASA/du DOD"; et iii) l'intention du Groupe spécial, exposée au paragraphe 7.1295, d'examiner dans ces paragraphes "s'il est possible d'analyser le traitement relatif aux LERD et aux droits gouvernementaux "limités" d'utilisation des données accordé à Boeing au titre des programmes contestés et de constater qu'ils constituent une "contribution financière" distincte additionnelle …".[949]

6.100 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Ils estiment qu'il n'apparaît pas que les constatations formulées par le Groupe spécial dans ces paragraphes sont destinées à viser uniquement la protection de la propriété intellectuelle sous la forme de droits d'utilisation des données.[950]

6.101 Le Groupe spécial s'abstient d'apporter les modifications demandées par les Communautés européennes. Même si les paragraphes 7.1309 et 7.1310 du rapport intérimaire (maintenant les paragraphes 7.1309 et 7.1310) font partie d'une section du rapport intérimaire qui concerne spécifiquement les droits d'utilisation des données, le raisonnement énoncé dans ces paragraphes est applicable à tout type de propriété intellectuelle.

30. Paragraphe 7.1431 d) et ligne relative à la NASA dans le tableau figurant au paragraphe 7.1433

6.102 Les Communautés européennes rappellent que la conclusion formulée par le Groupe spécial au paragraphe 7.1110 du rapport intérimaire en ce qui concerne les mesures de R&D de la NASA ne dépend pas du type d'instrument en cause (c'est-à-dire de la question de savoir s'il s'agit d'un contrat d'achat ou d'un accord au titre de la Loi sur l'espace). Les Communautés européennes font observer que le Groupe spécial a formulé sa conclusion au paragraphe 7.1110 du rapport intérimaire comme suit: "… le Groupe spécial constate que les versements et l'accès aux installations, équipements et employés que la NASA a accordés à Boeing en vertu des huit programmes de R&D aéronautique en cause constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 …". En outre, au paragraphe 7.983, le Groupe spécial a conclu ce qui suit: "Dans le cas de la R&D aéronautique de la NASA, nous estimons que les différents types d'instruments utilisés n'apportent pas beaucoup d'éclaircissements sur la nature des transactions." En conséquence, les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial résume ses conclusions concernant les mesures de R&D de la NASA au paragraphe 7.1431 d) et dans la ligne relative à la NASA du tableau figurant au paragraphe 7.1433 sans faire référence au type d'instrument en cause, conformément à la conclusion qu'il a formulée au paragraphe 7.1110. Par conséquent, les Communautés européennes suggèrent que le Groupe spécial modifie ses résumés au paragraphe 7.1431 d) et dans la ligne relative à la NASA du tableau figurant au paragraphe 7.1433 de la façon suivante: "les versements faits à Boeing dans le cadre des huit programmes de R&D aéronautique en cause"; et "l'accès aux installations, équipements et employés des pouvoirs publics accordé à Boeing dans le cadre des huit programmes de R&D aéronautique en cause".[951]

6.103 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Ils estiment que les éléments de preuve versés au dossier et les constatations du Groupe spécial n'étayent pas la récapitulation générale demandée par les Communautés européennes. La modification qu'elles proposent impliquerait que la constatation du Groupe spécial couvre des instruments qui ne sont pas

[949] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 18.
[950] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 26.
[951] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 19.

en cause en l'espèce (et d'éventuels nouveaux instruments juridiques susceptibles d'être élaborés à l'avenir) et concernant lesquels le Groupe spécial n'avait pas formulé de constatations factuelles. Les États-Unis font aussi observer, conformément à leurs propres observations sur le rapport intérimaire du Groupe spécial, que la constatation du Groupe spécial portant sur les accords au titre de la Loi sur l'espace ne vise en fait que les accords au titre de la Loi sur l'espace non remboursables. Par conséquent, dans la mesure où le texte révisé des Communautés européennes suggère que le Groupe spécial a constaté que les accords au titre de la Loi sur l'espace remboursables conféraient une subvention, cette suggestion est incompatible avec la propre position des Communautés européennes.[952]

6.104 Le Groupe spécial s'abstient d'apporter les modifications demandées par les Communautés européennes. Comme il est indiqué au paragraphe 7.943 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.944), le Groupe spécial croit comprendre que les mesures contestées par les Communautés européennes sont les versements et l'accès gratuit aux installations, équipements et employés de la NASA que la NASA a accordés à Boeing *par le biais de contrats et d'accords de R&D*. Ailleurs dans son rapport intérimaire, le Groupe spécial qualifie aussi les mesures en cause de versements faits et d'accès aux installations, équipements et employés accordé au titre de contrats et d'accords de R&D. Même s'il est vrai que, dans plusieurs cas, le Groupe spécial a fait référence aux versements et à l'accès aux installations, équipements et employés accordés par le biais ou au titre des programmes de R&D en cause, il considère que l'ajout d'une référence aux contrats et accords de R&D permet de donner une définition plus précise des mesures en cause.

31. Paragraphe 7.1433, ligne concernant l'État de Washington dans le tableau

6.105 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de corriger une erreur factuelle et de modifier le montant total des subventions de l'État de Washington et des municipalités s'y trouvant en remplaçant 74,5 millions de dollars par 77,7 millions de dollars. Elles notent que le Groupe spécial a abouti aux conclusions suivantes, précédemment dans le rapport, en ce qui concerne le montant de chacune des subventions de l'État de Washington, dont le total s'élève à 77,7 millions de dollars:

- 13,8 millions de dollars pour la réduction de l'impôt B&O (*voir* le paragraphe 7.301);
- 21,3 millions de dollars pour le crédit d'impôt B&O pour le développement préproduction (*voir* le paragraphe 7.301);
- 20,0 millions de dollars pour le crédit d'impôt B&O pour les ordinateurs (*voir* le paragraphe 7.301);
- 1,1 million de dollars pour le crédit d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété (*voir* le paragraphe 7.301);
- 8,3 millions de dollars pour l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les ordinateurs (*voir* le paragraphe 7.301);
- 2,2 millions de dollars pour la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett (*voir* le paragraphe 7.353); et

[952] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 27.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

- 11,0 millions de dollars pour les incitations à la formation professionnelle (*voir* le paragraphe 7.596).[953]

6.106 Les États-Unis ne formulent aucune observation sur la demande des Communautés européennes.

6.107 Le Groupe spécial reconnaît que le chiffre de 74,5 millions de dollars indiqué comme montant total des subventions de l'État de Washington dans le tableau du paragraphe 7.1433 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1433) est incorrect et que le chiffre correct est 77,7 millions de dollars. Il a donc modifié ce tableau en conséquence.

32. Paragraphe 7.1595, note de bas de page 3217

6.108 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial corrige une erreur factuelle dans la note de bas de page 3217 en remplaçant la mention "jusqu'en 2004" par "de 2004 jusqu'à la fin de 2006". Selon les Communautés européennes, Airbus a commercialisé l'A350 original pendant la période de 2004 à 2006, et non "jusqu'en 2004".[954]

6.109 Les États-Unis demandent de même au Groupe spécial d'apporter une modification à la note de bas de page 3217 pour indiquer que la famille du LCA A350 original a été commercialisée par Airbus en 2004 et 2005.[955] Les Communautés européennes, dans leurs observations sur la demande des États-Unis, affirment que cette demande est factuellement incorrecte. À cet égard, elles font référence aux éléments de preuve qui, selon elles, démontrent qu'Airbus a en fait commercialisé la famille du LCA A350 original de 2004 à 2006.[956] Les Communautés européennes suggèrent donc d'apporter les révisions suivantes au libellé proposé par les États-Unis:

> "La famille du LCA A350 original a été commercialisée par Airbus ~~jusqu'en~~ de 2004 à 2006 inclus, mais elle a été remplacée ~~depuis lors~~ par la famille de l'A350XWB en décembre 2006 lorsque la famille de l'A350XWB a été officiellement lancée."

6.110 Les Communautés européennes considèrent que l'"A350 original" inclut le "concept initial de la famille de l'A350" qu'Airbus a commencé à commercialiser en décembre 2004.[957] Ce concept conservait initialement le fuselage de l'A330, mais avec de nouvelles ailes en composite. Toutefois, en avril 2005, on a modifié la conception pour inclure une section de fuselage arrière en composite.[958] Les États-Unis désignent les itérations successives de l'A350 qui ont été commercialisées avant le remaniement de l'A350 en avril 2005 sous l'appellation d'"A350 initial", et il apparaît qu'ils considèrent l'"A350 original" mentionné par les Communautés européennes comme étant la version comprenant une section de fuselage arrière en composite qui a été remaniée en avril 2005.[959] Malgré les différences dans la terminologie utilisée par les parties, il ressort des éléments de preuve que les versions les plus anciennes de l'A350 (qu'elles soient appelées "A350 original" ou "A350 initial") ont été commercialisées à compter de décembre 2004. Quant au moment où Airbus a cessé de commercialiser l'A350 original (c'est-à-dire les versions de l'A350 qui ont précédé l'A350XWB), les Communautés européennes indiquent dans leur première communication écrite qu'Airbus a

[953] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, pages 19 et 20.
[954] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 21.
[955] États-Unis, demande de réexamen intérimaire, paragraphe 6.
[956] Communautés européennes, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les États-Unis, page 2.
[957] Voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1174.
[958] Voir, par exemple, Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 102.
[959] Voir, par exemple, la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 927.

abandonné la commercialisation de sa famille A350 original en juillet 2006 et a commencé à commercialiser l'A350XWB.[960]

6.111 Le Groupe spécial estime qu'il est approprié de réviser la note de bas de page 3217 du rapport intérimaire (maintenant la note de bas de page 3345 du rapport) pour indiquer que la famille du LCA A350 original a été commercialisée par Airbus de décembre 2004 à 2006 inclus, mais qu'elle a été remplacée ultérieurement par la famille A350XWB qu'Airbus a commencé à commercialiser en juillet 2006. Le Groupe spécial a aussi révisé le paragraphe 7.1777 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1777 du rapport), de la troisième à la dernière phrase, pour préciser que le programme A350 original a été lancé officiellement en octobre 2005, nonobstant le fait que d'autres itérations de l'A350 avaient été commercialisées dès décembre 2004.

33. Paragraphe 7.1606

6.112 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial ajoute une clarification entre parenthèses à la fin de la dernière phrase du paragraphe 7.1606 pour que celui-ci soit ainsi libellé:

> "Les Communautés européennes estiment que le montant total des subventions qui ont apporté des avantages à la division des LCA de Boeing entre 1989 et 2006 était de 19,1 milliards de dollars. Elles estiment aussi que le montant total de ces subventions restera très élevé. À cette fin, elles estiment que Boeing recevra environ 4,6 milliards de subventions entre 2007 et 2024 (sans compter les exonérations d'impôt/exclusions du champ de l'impôt FSC/ETI fédérales et le soutien à la R&D aéronautique accordé par la NASA, le DOD et le DOC).[3243]"

6.113 L'explication donnée par les Communautés européennes au sujet de l'ajout suggéré est la suivante. Le paragraphe précédent du rapport intérimaire (paragraphe 7.1605) mentionne les onze catégories de subventions dont les Communautés européennes font valoir qu'elles ont affecté le comportement de Boeing en matière de fixation des prix. Les Communautés européennes font valoir que, dans ce contexte, il est possible de donner du paragraphe 7.1606, tel qu'il est rédigé actuellement, une lecture selon laquelle l'estimation de 4,6 milliards de dollars pour la période de 2007 à 2024 inclut des montants représentant la valeur future des exonérations d'impôt/exclusions du champ de l'impôt FSC/ETI fédérales et des subventions pour la R&D aéronautique accordées par la NASA, le DOD et le DOC, alors qu'en fait ce n'est pas le cas.[961]

6.114 Les États-Unis s'opposent à l'observation des Communautés européennes et estiment que le rapport intérimaire rend compte avec exactitude de l'argument et des éléments de preuve présentés par les Communautés européennes.[962]

6.115 Le Groupe spécial considère que, afin de donner suite aux observations des Communautés européennes, il est approprié de modifier la deuxième phrase du paragraphe 7.1606 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1606) pour clarifier les catégories de subventions qui composent les 4,6 milliards de dollars de subventions que, selon les estimations des Communautés européennes, Boeing recevra entre 2007 et 2024.

---

[960] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1174. Cela est corroboré par d'autres éléments de preuve; voir, par exemple, un communiqué de presse de juillet 2006 annonçant que Singapour Airlines avait signé une lettre d'intention concernant l'achat de 20 A350XWB-900, ainsi que 20 options, pièce EC-1157, page 219.

[961] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 21.

[962] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 28.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

34. Paragraphe 7.1701

6.116 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial élargisse son évaluation du préjudice grave pour inclure les instruments d'aide du DOD financés par le biais de l'un quelconque des éléments de projet RDT&E contestés, et pas simplement ceux financés par le biais des éléments de projet ManTech et DUS&T.[963] Elles estiment qu'il existe dans le dossier des éléments de preuve permettant au Groupe spécial de déterminer quelles transactions entre le DOD et Boeing au titre des programmes RDT&E (autres que ManTech et DUS&T) ont financé des instruments d'aide passés avec Boeing. Les Communautés européennes présentent un tableau récapitulatif des renseignements dont il est dit qu'ils sont basés sur les pièces US-41 (révisée) et US-1267 ainsi que sur la réponse des États-Unis à la question n° 213, qui, selon elles, indique clairement que plusieurs éléments de projet RDT&E du DOD, autres que les programmes ManTech et DUS&T, ont financé des instruments d'aide passés avec Boeing.[964]

6.117 Sur la base de ce qui précède, les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial indique qu'il inclut dans son évaluation du préjudice grave "*l'un quelconque* des éléments de projet RDT&E contestés *dans la mesure où* cet élément a financé des instruments d'aide passés avec Boeing".[965] Elles demandent en outre que le Groupe spécial résume ses constatations sur les subventions au paragraphe 7.1701 en ajoutant ce qui suit après la troisième phrase de ce paragraphe: "Le Groupe spécial a aussi reconnu le lien entre les "instruments d'aide" et les technologies "à double usage" qui apportent ou peuvent apporter des avantages pour les opérations commerciales des contractants" (plus une note de bas de page renvoyant au paragraphe 7.1159 du rapport intérimaire). Les Communautés européennes ont aussi rassemblé des éléments prouvant ce qu'elles estiment être la "nature à double usage de la R&D en cause" menée en vertu de chaque instrument d'aide dans l'annexe A de leur demande de réexamen intérimaire, "{a}u cas où le Groupe spécial aurait besoin d'autres éléments certifiant que les instruments d'aide relevant d'éléments de programme autres que les programmes ManTech et DUS&T se rapportaient à la R&D à double usage".[966]

6.118 Enfin, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de tenir compte de cette observation dans toute son analyse du préjudice grave. Elles suggèrent, par exemple, que le Groupe spécial maintienne sa description de la structure et de la conception des programmes ManTech et DUS&T dans la section du rapport intérimaire sur le préjudice grave, mais qu'il précise que ces deux programmes du DOD sont des exemples de programmes RDT&E qui ont financé des instruments d'aide passés avec Boeing.[967]

6.119 Les États-Unis s'opposent aux observations des Communautés européennes et estiment que le rapport intérimaire rend exactement et pleinement compte de l'étendue des constatations du Groupe spécial et de la portée de la contestation des Communautés européennes.[968] Ils font valoir que les Communautés européennes n'ont fourni aucun fondement permettant au Groupe spécial de considérer que l'un quelconque des instruments qu'elles mentionnent dans leur observation sur le paragraphe 7.1701, à moins qu'il ne soit financé par le biais des programmes ManTech et DUS&T, devrait être inclus dans son analyse du préjudice grave ou dans ses constatations concernant les effets

[963] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 22.
[964] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, pages 22 à 24 et annexe A y relative.
[965] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 24.
[966] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 24.
[967] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 25.
[968] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 29.

défavorables.[969] Les États-Unis indiquent en outre ce qu'il estime être les failles suivantes de la proposition des Communautés européennes.

6.120 Premièrement, les États-Unis affirment que les Communautés européennes essaient d'établir pour la première fois dans leurs observations relatives au réexamen intérimaire que certains accords d'aide ont financé la recherche "à double usage". Selon les États-Unis, les éléments de preuve sur lesquels s'appuient les Communautés européennes pour avancer cet argument sont versés au dossier depuis des années, et il n'est pas approprié que les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de formuler des constatations additionnelles sur la base d'une argumentation qu'elles avaient la possibilité de présenter, mais n'ont pas présentée, durant la procédure de groupe spécial.[970] En fait, les États-Unis estiment que la demande des Communautés européennes visant à ce que le Groupe spécial considère de nouveaux arguments concernant ces questions factuelles sort du cadre du réexamen intérimaire prévu à l'article 15:2, qui concerne seulement le réexamen d'"aspects précis" du rapport intérimaire.[971]

6.121 Deuxièmement, les États-Unis disent n'avoir jamais indiqué que l'objet de la R&D (en l'espèce, le double usage) déterminait si le DOD concluait des instruments d'aide avec Boeing ou toute autre entité; en fait, c'est la nature de l'intérêt ou des besoins des pouvoirs publics en matière de recherche qui détermine la forme de l'instrument.[972] Autrement dit, selon les États-Unis, le simple fait que la recherche est financée par le biais d'un instrument d'aide n'étaye pas une inférence selon laquelle la recherche a des applications civiles. Les États-Unis font référence à l'annexe A de la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, qui est censée rassembler des éléments de preuve concernant la R&D "à double usage" menée en vertu des divers instruments d'aide. Selon les États-Unis, lorsque, pour plusieurs instruments d'aide, les Communautés européennes indiquent seulement "n.d.", elles reconnaissent effectivement que toute la recherche financée par les instruments d'aide au titre des 23 programmes RDT&E contestés n'était *pas* nécessairement à double usage.

6.122 Troisièmement, les États-Unis font valoir que l'énumération par les Communautés européennes des numéros des éléments de programme qui, selon elles, ont financé la recherche à double usage est fondée sur le fait que ces éléments de programme ont financé des instruments d'aide. Selon les États-Unis, cette conclusion serait valable uniquement si tous les instruments d'aide finançaient des activités de RDT&E aéronautique à double usage, ce qu'ils ne font pas.[973] En outre, les États-Unis s'opposent à l'inclusion par les Communautés européennes dans leur tableau d'éléments de projet qui finançaient des instruments d'aide versés au dossier, ces éléments de projet ne relevant pas du mandat du Groupe spécial. Selon les États-Unis, les Communautés européennes n'ont en tout état de cause fourni aucun fondement permettant au Groupe spécial de considérer que ces éléments de projet finançaient des technologies à double usage.[974]

6.123 Enfin, les États-Unis font valoir que la répétition, dans cette section du rapport intérimaire, de la déclaration concernant le lien entre les instruments d'aide et les technologies à double usage, qui a

---

[969] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 35.

[970] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 30.

[971] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 30.

[972] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 31, faisant référence à la réponse des États-Unis à la question n° 192, paragraphe 235.

[973] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 32.

[974] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 34.

été faite dans le contexte de l'évaluation des subventions, donnerait l'impression erronée que les constatations du Groupe spécial s'appliquent à tous les instruments d'aide quel que soit l'objet de la recherche. Les États-Unis ne considèrent pas que telle soit la portée de la constatation du Groupe spécial.[975]

6.124 Il apparaît que l'observation formulée par les Communautés européennes repose sur l'une des suppositions suivantes, ou les deux, à savoir i) que le Groupe spécial a conclu à tort que seuls les programmes ManTech et DUS&T relevant du programme RDT&E ont financé des instruments d'aide passés avec Boeing; et ii) qu'il n'y a pas dans le dossier d'éléments de preuve suffisants pour permettre au Groupe spécial de déterminer quelles transactions conclues entre le DOD et Boeing au titre des programmes RDT&E sont des contrats d'achat, et lesquelles sont des instruments d'aide. Toutefois, le Groupe spécial est conscient que des instruments d'aide ont été financés par le biais de programmes RDT&E autres que ManTech et DUS&T, et il connaît les éléments de preuve versés au dossier qui établissent un lien entre les instruments d'aide versés au dossier et les programmes RDT&E qui les ont financés. Le Groupe spécial a révisé le paragraphe 7.1701 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1701) afin d'indiquer plus précisément que son évaluation du préjudice grave inclut les instruments d'aide financés au titre des programmes ManTech et DUS&T ainsi qu'au titre des 21 autres programmes relevant du programme RDT&E. Les révisions précisent aussi que, dans le cadre de notre évaluation, les Communautés européennes n'ont pas avancé d'arguments et éléments de preuve suffisants pour permettre au Groupe spécial d'évaluer les effets des instruments d'aide financés par des programmes autres que ManTech et DUS&T, par opposition aux effets de ces *programmes* RDT&E dans leur ensemble (qui impliquent un financement sous la forme de contrats d'achat et d'instruments d'aide). Le Groupe spécial rejette la demande des Communautés européennes visant à ce qu'il "résume ses constatations sur les subventions" au paragraphe 7.1701 en procédant à l'ajout demandé après la troisième phrase de ce paragraphe, parce que les Communautés européennes n'ont pas expliqué pourquoi elles demandent cet ajout et qu'il n'estime pas que l'ajout demandé est nécessaire.

35. Paragraphe 7.1701, note de bas de page 3458

6.125 En relation avec la question ci-dessus, les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial supprime la note de bas de page 3458.[976] Selon elles, la question de savoir si un programme RDT&E donné finance exclusivement des accords d'aide ou exclusivement des contrats d'achat n'est pas importante pour l'analyse du Groupe spécial. Les Communautés européennes rappellent que, au paragraphe 7.1210 du rapport intérimaire, le Groupe spécial constate que les instruments d'aide passés au titre de l'un quelconque des programmes RDT&E contestés sont des subventions spécifiques accordées à Boeing, indépendamment de la question de savoir si les programmes finançaient aussi des contrats d'achat.

6.126 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Ils notent que les Communautés européennes ne suggèrent pas que la note de bas de page est inexacte, et aussi que, si l'incapacité du Groupe spécial de conclure que des programmes RDT&E particuliers ont financé uniquement des contrats d'achat ou uniquement des instruments d'aide n'est pas importante pour son analyse, elle a néanmoins été un élément important dans sa conclusion selon laquelle il n'a pas pu attribuer une valeur au financement contesté par les Communautés européennes.[977]

---

[975] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 36.

[976] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 25.

[977] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 37.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

6.127 Les révisions apportées par le Groupe spécial au paragraphe 7.1701 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1701) ont entraîné la suppression de ce qui était précédemment la note de bas de page 3458.

36. Paragraphes 7.1786 et 7.1787, note de bas de page 3596 et paragraphes 7.1790 à 7.1794, 7.1854 a) et 8.3 a) i)

6.128 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de modifier sa constatation sur les campagnes de vente qu'Airbus a perdues entre 2004 et 2006 en raison des effets des subventions pour la R&D, et de modifier ses constatations corollaires concernant la menace de détournement ou d'entrave.[978]

6.129 Plus spécifiquement, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'ajouter la vente de 787 de Boeing à Japan Airlines en tant que perte de vente notable, dont elles font valoir qu'elle a été déterminée, du moins en partie, par les caractéristiques technologiques et la disponibilité anticipée du 787.[979] Les Communautés européennes notent que le Groupe spécial a considéré la campagne de vente impliquant Japan Airlines comme l'une des campagnes visées par leur allégation, mais qu'il n'a inclus cette campagne ni dans sa liste des campagnes dans l'issue desquelles "il apparaît que les caractéristiques de performance du 787 et/ou son entrée en service prévue en 2008 ont été les facteurs décisifs", ni dans sa liste des campagnes de vente dans lesquelles d'autres facteurs "ont joué un rôle majeur dans le fait que Boeing a remporté la vente".[980] Les Communautés européennes rappellent leurs arguments selon lesquels, outre les préoccupations en matière de prix, la campagne impliquant Japan Airlines a aussi été déterminée par les capacités technologiques et la disponibilité anticipée du 787.[981] Si le Groupe spécial approuve cette modification, les Communautés européennes demandent en outre qu'il modifie les constatations sur la menace de détournement qu'il a formulées aux paragraphes 7.1790 à 7.1794 afin d'inclure le marché du pays tiers qu'est le Japon.[982]

6.130 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Ils estiment que la constatation du Groupe spécial au sujet des pertes de vente dans la partie principale du rapport intérimaire porte seulement sur les campagnes impliquant Qantas, Ethiopian et Icelandair en 2005 et sur la campagne impliquant Kenya Airways en 2006.[983] Les États-Unis notent que les constatations sur la menace de détournement ne visent pas le Japon, ce qui laisse entendre que le Groupe spécial n'avait pas l'intention de constater que la campagne de 2004 impliquant Japan Airlines représentait une perte de vente qui était l'effet des subventions pour la R&D aéronautique.[984]

6.131 Le Groupe spécial a révisé la note de bas de page 3596 du rapport intérimaire (maintenant la note de bas de page 3725 du rapport) pour inclure une référence spécifique à la campagne de vente impliquant Japan Airlines. Il a considéré les éléments de preuve auxquels les Communautés européennes font référence à l'appui de leur argument selon lequel, outre les préoccupations en matière de prix, la campagne impliquant Japan Airlines a aussi été déterminée par les capacités technologiques et la disponibilité anticipée du 787. Le Groupe spécial n'est pas convaincu par ces éléments de preuve compte tenu de ceux qui soulignent d'autres facteurs ayant joué un rôle important

[978] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 26.
[979] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 26.
[980] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 26.
[981] Faisant référence à la deuxième communication écrite des Communautés européennes, Appendice RCES, paragraphes 28 à 33, et aux éléments de preuve qui y sont cités.
[982] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 26.
[983] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 38.
[984] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 38.

dans le fait que Boeing a remporté la vente. Ces autres facteurs incluent la relation de Boeing avec Japan Airlines[985], ainsi que les routes à desservir et le rayon d'action des aéronefs.[986]

37. Paragraphe 7.1788

6.132 Les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial clarifie sa constatation sur la campagne impliquant Qantas (au sujet des ventes perdues d'A350 original d'Airbus) afin d'inclure une constatation sur les ventes perdues d'A330 d'Airbus.[987] Elles estiment que les éléments de preuve démontrent qu'Airbus offrait à Qantas aussi bien des A350 original que des A330 dans cette campagne.[988]

6.133 Les États-Unis ne formulent aucune observation sur la demande des Communautés européennes.

6.134 De l'avis du Groupe spécial, les éléments de preuve démontrent que la campagne de vente impliquant Qantas a été, en dernière analyse, un choix entre le 787 et l'A350 original.[989] Le Groupe spécial rejette donc la demande des Communautés européennes visant à ce qu'il inclue une constatation sur les pertes de vente d'A330 d'Airbus.

38. Paragraphe 7.1810

6.135 Les Communautés européennes demandent une modification du texte figurant au paragraphe 7.1810 du rapport intérimaire:

> "À notre avis, c'est précisément parce que les subventions FSC/ETI sont subordonnées à la réalisation de ventes à l'exportation par Boeing que nous sommes habilités à déterminer, en l'absence d'éléments de preuve fiables du contraire, qu'en raison de leur nature même elles auront des effets de distorsion des échanges."

6.136 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de préciser que cette déduction n'est pas le seul élément de preuve sur lequel repose sa constatation selon laquelle les subventions FSC/ETI et B&O ont causé des effets défavorables.[990] Elles font référence aux paragraphes 7.1806 et 7.1807, 7.1811 et 7.1817 à 7.1823 en tant qu'éléments de preuve dont il apparaît qu'ils étayent pleinement les constatations d'effets défavorables du Groupe spécial, même en l'absence de toute déduction tirée du fait que les subventions FSC/ETI sont des subventions prohibées.[991]

---

[985] "Year End Dividends; Continental and JAL orders bring establishment blessings to the 7E7", Aviation Week and Space Technology, 3 January 2005, pièce EC-1275 (notant que Japan Airlines n'est pas un client d'Airbus et que la branche de production japonaise fournissait les ailes en composite et une grande partie de la structure du fuselage en composite pour le 7E7); "Sizing Twin Aisles", Aviation Week and Space Technology, 17 May 2004, pièce EC-1276 (suggérant qu'après avoir acquis Japan Air Systems, Japan Airlines avait décidé de rationaliser sa flotte en exploitant principalement des aéronefs de Boeing équipés de moteurs de Pratt et GE).

[986] "Year End Dividends; Continental and JAL orders bring establishment blessings to the 7E7", Aviation Week and Space Technology, 3 January 2005, pièce EC-1275 (notant que Boeing avait adapté les caractéristiques de performance du 7E7 en créant le 7E7-3 afin de répondre aux demandes particulières du marché japonais).

[987] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 26.

[988] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, pages 26 et 27.

[989] Nonobstant le fait qu'Airbus a pu proposer initialement d'inclure certains A330 dans son offre. Voir, par exemple, Dream Deal for Boeing, Boeing/Airbus Press Reports, pièce EC-1157, pages 467 à 469; document d'Airbus, 24 janvier 2006, pièce EC-900 RCES; document d'Airbus, non daté, pièce EC-903 RCES.

[990] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 27.

[991] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 27.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

6.137 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Selon eux, la raison qui sous-tend la demande des Communautés européennes (à savoir que la subordination aux exportations inhérente aux subventions FSC/ETI n'est pas le seul élément de preuve sur lequel repose la constatation du Groupe spécial selon laquelle les subventions FSC/ETI et B&O ont causé des effets défavorables) est erronée.[992]

6.138 Le Groupe spécial a modifié le paragraphe 7.1810 du rapport intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1810 du rapport) en réponse à la demande des Communautés européennes.

39. Paragraphe 7.1814, note de bas de page 3637

6.139 Les États-Unis demandent que le Groupe spécial ajoute des références additionnelles à leurs communications afin de rendre pleinement compte de leurs arguments pertinents concernant l'importance et la pertinence du traitement de l'impôt sur les revenus des sociétés de ventes à l'étranger/extraterritoriaux.[993]

6.140 Les Communautés européennes ne s'opposent pas aux ajouts demandés par les États-Unis, à condition cependant que le Groupe spécial ajoute de même plusieurs références aux arguments pertinents qu'elles ont avancés sur le même sujet. En particulier, les Communautés européennes demandent que le Groupe spécial ajoute ce qui suit à la fin de la note de bas de page 3637, immédiatement après les références additionnelles des États-Unis:

> "Les Communautés européennes ne partagent pas l'avis des États-Unis concernant l'absence de signification d'une subvention ayant une importance relativement faible sur le marché des LCA. Réponse des Communautés européennes à la question n° 94, paragraphes 496 à 513; observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis aux questions n° 94 et 99, paragraphes 332 à 336, 375 à 379; et observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 389, paragraphe 403."

6.141 Le Groupe spécial a modifié le texte de la note de bas de page 3637 du rapport intérimaire (maintenant la note de bas de page 3767 du rapport) pour inclure des références aux arguments présentés par les États-Unis et les Communautés européennes sur la question de savoir si les montants ou l'importance des subventions FSC/ETI et des subventions relatives à l'impôt B&O étaient si faibles qu'il est peu probable qu'ils aient influé sur les prix des LCA de Boeing ou l'issue des campagnes de vente de LCA, et donc peu probable qu'ils aient amené Airbus à perdre des ventes ou à remporter des ventes à des prix dont la hausse avait été empêchée. Le Groupe spécial fait observer que ces arguments devraient être distingués des arguments des parties concernant une question connexe mais distincte, à savoir le niveau de l'empêchement de hausses de prix ou des pertes de vente qui constituerait un empêchement "notable" de hausses de prix ou des pertes de vente "notables" aux fins de l'article 6.3 c). Le Groupe spécial a modifié la note de bas de page 3637 pour tenir compte uniquement des arguments concernant la première de ces questions, car c'est celle sur laquelle est axé l'examen du Groupe spécial au paragraphe 7.1814.

---

[992] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 39.

[993] États-Unis, demande de rapport intérimaire, paragraphe 7. En particulier, les États-Unis demandent que les références suivantes à leurs arguments soient ajoutées: deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 175 et note de bas de page 272; observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 229, paragraphe 420; observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 269, paragraphe 469; observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 94, paragraphes 348 à 352; réponse des États-Unis à la question n° 94, paragraphe 241.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

40. Paragraphe 7.1818, note de bas de page 3646

6.142 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'inclure des références additionnelles à des éléments de preuve pour étayer davantage sa constatation concernant la pertinence des frais de changement de fournisseur.[994]

6.143 Les États-Unis ne formulent aucune observation sur la demande des Communautés européennes.

6.144 Bien que les Communautés européennes n'aient pas expliqué pourquoi elles lui demandaient d'inclure des références additionnelles à des éléments de preuve pour étayer sa déclaration concernant la pertinence des frais de changement de fournisseur, le Groupe spécial a révisé la note de bas de page 3646 du rapport intérimaire (maintenant la note de bas de page 3776 du rapport) pour inclure les références additionnelles à des éléments de preuve qu'il juge appropriées dans le contexte de sa déclaration au paragraphe 7.1818 du réexamen intérimaire (maintenant le paragraphe 7.1818 du rapport) relative aux frais de changement de fournisseur.

41. Paragraphe 7.1822

6.145 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de préciser, à propos de son explication au paragraphe 7.1822 (maintenant le paragraphe 7.1822 du rapport), quant aux raisons pour lesquelles il est raisonnable de déduire que les effets des subventions sur les prix et les ventes d'Airbus ont pu être "notables" au sens de l'article 6.3 de l'Accord SMC, que cette conclusion n'est pas affectée par les divers facteurs de non-imputation dont les États-Unis allèguent qu'ils ont affecté les résultats des diverses campagnes de vente de LCA.[995] Les Communautés européennes estiment que, en appliquant la même logique que celle appliquée au paragraphe 7.1694 (dans lequel il reconnaît que les facteurs de prix et autres que les prix peuvent être compensés par des concessions de prix) et au paragraphe 7.1792 (qui sont maintenant les paragraphes 7.1694 et 7.1792 du rapport, respectivement), le Groupe spécial pourrait utilement ajouter une constatation selon laquelle aucune incidence possible des facteurs mentionnés par les États-Unis sur les prix des LCA d'Airbus ne diminue les effets des subventions FSC/ETI et B&O dont il a constaté l'existence.[996]

6.146 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes au motif que le Groupe spécial a examiné les facteurs de non-imputation au paragraphe 7.1819 du rapport intérimaire et qu'ils croient comprendre que la constatation formulée au paragraphe 7.1822 concerne le caractère "notable" des effets.[997]

---

[994] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 27. Les Communautés européennes suggèrent d'inclure les références particulières tirées des pièces qu'elles ont présentées (pièce EC-10, paragraphe 97, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 53, pièce EC-4, paragraphes 6, 28, 35, 63 à 68, Appendice B.4), ainsi que de leurs communications (première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1212, deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 776 et 777, réponse des Communautés européennes à la question n° 95, paragraphes 514 à 518, réponse des Communautés européennes à la question n° 307, paragraphes 787 à 792). Les Communautés européennes font aussi valoir que les États-Unis ne contestent pas la pertinence des frais de changement de fournisseur, faisant référence à cet égard à diverses parties des communications présentées par les États-Unis (deuxième communication écrite des États-Unis, Appendice RCES, paragraphes 36 et 37, réponse des États-Unis à la question n° 95, paragraphe 243, observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 95, paragraphe 355).

[995] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 28.

[996] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 28.

[997] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 39.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

6.147 Le Groupe spécial s'abstient de procéder aux ajouts demandés par les Communautés européennes. Les Communautés européennes n'ont pas expliqué pourquoi les ajouts demandés étaient nécessaires ou utiles.

42. Appendice VII.F.1, paragraphes 3 à 10

6.148 Les Communautés européennes notent que l'examen par le Groupe spécial des technologies des composites aux paragraphes 3 à 10 de l'Appendice VII.F.1 n'inclut pas d'examen de l'application de ces technologies au 787, alors que l'examen de chacun des autres domaines technologiques en cause aux paragraphes 11 à 18 de l'Appendice VII.F.1 inclut un tel examen.[998] Les Communautés européennes suggèrent, par souci d'exhaustivité, que le Groupe spécial insère un nouveau paragraphe après le paragraphe 10, qui indique: "L'application de la technologie des composites au 787 est évoquée dans le cadre de l'examen reproduit dans la section C du présent Appendice."[999]

6.149 Les États-Unis ne formulent aucune observation sur la demande des Communautés européennes.

6.150 Par souci d'exhaustivité, le Groupe spécial a inséré un nouveau paragraphe après le paragraphe 10, qui indique: "L'application de la technologie des composites au 787 est évoquée dans le cadre de l'examen reproduit dans la section C du présent Appendice."

43. Appendice VII.F.2, paragraphe 74

6.151 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'étoffer son explication dans la dernière phrase du paragraphe 74, qui indique que "les éléments de preuve donnent à penser que la relation entre la réduction des coûts de développement et les prix des LCA est moins directe que ne le suggère le professeur Cabral".[1000] Les Communautés européennes estiment que le Groupe spécial voulait faire référence aux "coûts" de façon plus générale, non aux "coûts de développement" en particulier (l'expression "coûts de développement" étant utilisée habituellement pour définir les coûts de développement spécifiques d'un programme d'aéronef, et non les coûts de R&D généraux). Mais surtout, les Communautés européennes demandent que, pour améliorer la clarté du rapport, le Groupe spécial indique plus précisément en quoi il estime que la relation est "moins directe".[1001]

6.152 Les États-Unis s'opposent à la demande des Communautés européennes. Ils indiquent qu'ils croient comprendre que le Groupe spécial voulait faire une distinction entre les "coûts" de façon plus générale et les coûts de R&D ou de développement en cause au paragraphe 74.[1002]

6.153 Le Groupe spécial a révisé le paragraphe 74 pour préciser que, dans la dernière phrase, il voulait faire référence aux coûts dans un sens général, par opposition aux coûts de développement d'un programme de LCA donné, et pour expliquer plus précisément pourquoi il considère que la relation entre les coûts et les prix des LCA est moins directe que ne le suggère le professeur Cabral.

---

[998] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 28.
[999] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 28.
[1000] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 30.
[1001] Communautés européennes, demande de réexamen intérimaire, page 30.
[1002] États-Unis, observations sur la demande de réexamen intérimaire présentée par les Communautés européennes, paragraphe 41.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

VII. CONSTATATIONS

A. INTRODUCTION

7.1 Dans le présent différend, les Communautés européennes[1003] allèguent que les États-Unis ont agi, et continuent d'agir, d'une manière incompatible avec l'Accord SMC en accordant des subventions prohibées ou pouvant donner lieu à une action à la société Boeing et à McDonnell Douglas Corporation avant sa fusion avec Boeing (ce que les Communautés européennes appellent la "branche de production des LCA des États-Unis").[1004] Les Communautés européennes font valoir que ces subventions ont été accordées ou sont accordées par les États de Washington, du Kansas et de l'Illinois et par les municipalités de ces États ainsi que par le gouvernement des États-Unis.

7.2 S'agissant de l'État de Washington et des municipalités s'y trouvant, les Communautés européennes contestent: i) plusieurs réductions du taux d'imposition, crédits d'impôt et exonérations fiscales prévus par une loi adoptée par l'État de Washington en juin 2003 pour retenir et attirer l'industrie aérospatiale dans l'État; ii) des réductions du taux d'imposition adoptées par la ville d'Everett; et iii) une série d'incitations fiscales et non fiscales prévues dans l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus, accord conclu entre Boeing et l'État de Washington et ses municipalités en décembre 2003.

7.3 S'agissant de l'État du Kansas et des municipalités s'y trouvant, les Communautés européennes contestent: i) les allégements de l'impôt sur la propriété et de la taxe sur les ventes accordés par la ville de Wichita aux installations de production de composants d'aéronefs civils gros porteurs au moyen de l'émission d'obligations industrielles; et ii) le paiement par l'État du Kansas des intérêts sur les obligations de l'Agence de financement du développement du Kansas qui, selon les allégations des Communautés européennes, serviront à faciliter la production d'une partie du fuselage du Boeing 787.

7.4 S'agissant de l'État de l'Illinois et des municipalités s'y trouvant, les Communautés européennes contestent certaines mesures au moyen desquelles l'État de l'Illinois, la ville de Chicago et le comté de Cook ont remboursé ou pris en charge certains coûts liés à la relocalisation du siège de Boeing ou ont accordé certains crédits d'impôt ou abattements fiscaux en relation avec cette relocalisation.

7.5 S'agissant du gouvernement des États-Unis, les Communautés européennes contestent: i) les versements et l'accès aux installations, équipements et employés publics accordés à Boeing en vertu des contrats et accords de R&D conclus dans le cadre de huit programmes de R&D aéronautique de la National Aeronautics and Space Administration (NASA); ii) les versements et l'accès aux installations, équipements et employés publics accordés à Boeing en vertu de contrats et d'accords de R&D conclus dans le cadre de 23 programmes RDT&E du Département de la défense (DOD); iii) les versements et l'accès aux installations, équipements et employés publics accordés aux coentreprises/consortiums dans lesquels Boeing a participé dans le cadre du programme Advanced Technology du Département du commerce; iv) la répartition des droits de propriété intellectuelle dans le cadre des contrats et accords de R&D de la NASA et du DOD conclus avec Boeing; v) le remboursement à Boeing des dépenses afférentes à la R&D indépendante et aux soumissions et

[1003] Le 1er décembre 2009, le *Traité de Lisbonne modifiant le Traité sur l'Union européenne et le Traité instituant la Communauté européenne* (fait à Lisbonne le 13 décembre 2007) est entré en vigueur. Le 29 novembre 2009, l'OMC a reçu une note verbale (WT/L/779) du Conseil de l'Union européenne et de la Commission des Communautés européennes indiquant que, en vertu du Traité de Lisbonne, à compter du 1er décembre 2009, l'Union européenne se substitue et succède à la Communauté européenne.

[1004] Sauf indication contraire, les Communautés européennes utilisent généralement le terme "Boeing" comme incluant également McDonnell Douglas, et nous ferons de même dans le présent rapport.

propositions dans le cadre des contrats de R&D de la NASA et du DOD conclus avec Boeing; vi) l'octroi par le Département du travail de dons pour aider à former les travailleurs construisant le Boeing 787; et vii) les avantages fiscaux prévus par la législation relative aux sociétés de ventes à l'étranger et à l'exclusion des revenus extraterritoriaux.

7.6 Les allégations formulées par les Communautés européennes au sujet des mesures susmentionnées relèvent de deux catégories. Premièrement, les Communautés européennes allèguent que deux des subventions alléguées, à savoir les incitations fiscales accordées par l'État de Washington au titre de la législation adoptée en 2003 et les allégements fiscaux accordés par le gouvernement fédéral des États-Unis en vertu de la législation concernant les sociétés de ventes à l'étranger et l'exclusion des revenus extraterritoriaux, sont prohibées au titre de l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC. Deuxièmement, les Communautés européennes allèguent que toutes les subventions peuvent donner lieu à une action au titre de l'Accord SMC et qu'en recourant à ces subventions les États-Unis ont causé et continuent de causer des effets défavorables pour les intérêts des Communautés européennes, au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC.

7.7 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de recommander que les États-Unis retirent les subventions prohibées sans retard, comme l'exige l'article 4.7 de l'Accord SMC, et prennent des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retirent les subventions pouvant donner lieu à une action, comme l'exige l'article 7.8 de l'Accord SMC.

7.8 Les États-Unis demandent au Groupe spécial de constater qu'ils ont agi d'une manière compatible avec leurs obligations au titre de l'Accord SMC et de ne pas accorder la réparation demandée par les Communautés européennes.

7.9 Le présent rapport est organisé comme suit. La section VII.B énonce les principes pertinents concernant la fonction du Groupe spécial, l'interprétation des traités et la charge de la preuve. La section VII.C comprend le texte des décisions rendues par le Groupe spécial en juillet 2007 sur certaines questions préliminaires. Dans la section VII.D, le Groupe spécial examine si les mesures contestées par les Communautés européennes constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.[1005] Il examine ensuite, dans la section VII.E, si deux des mesures contestées sont prohibées au titre de l'article 3 de l'Accord SMC. S'agissant des mesures dont il constate qu'elles sont des subventions spécifiques, le Groupe spécial examine, dans la section VII.F, les allégations des Communautés européennes selon lesquelles les États-Unis, en recourant à ces subventions, causent des effets défavorables pour les intérêts des Communautés européennes au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC. Nous exposons nos conclusions et recommandations dans la section VIII.

B. FONCTION DU GROUPE SPECIAL, INTERPRETATION DES TRAITES ET CHARGE DE LA PREUVE

1. Fonction du Groupe spécial

7.10 L'article 11 du Mémorandum d'accord dispose que la fonction des groupes spéciaux de l'OMC est de procéder à une "évaluation objective" de la question, y compris une évaluation objective des faits, de l'applicabilité des dispositions des accords visés pertinents et de la conformité des faits avec

[1005] Dans la section VII.D du présent rapport, les mesures sont généralement examinées dans l'ordre dans lequel elles sont examinées dans les première et deuxième communications écrites des Communautés européennes. En outre, le Groupe spécial a généralement examiné ces mesures suivant les mêmes rubriques que celles utilisées par les Communautés européennes dans leurs communications. Nous avons adopté la terminologie employée par les Communautés européennes dans ses rubriques par souci de commodité uniquement; cela ne reflète pas nécessairement un quelconque point de vue du Groupe spécial ni ne préjuge des points de fait ou de droit contestés.

ces dispositions, et de "formuler d'autres constatations propres à aider l'ORD à faire des recommandations ou à statuer ainsi qu'il est prévu dans les accords visés".

2. Interprétation des traités

7.11 L'article 3:2 du Mémorandum d'accord dispose que les Membres reconnaissent que le système de règlement des différends a pour objet de clarifier les dispositions des accords visés "conformément aux règles coutumières d'interprétation du droit international public". Il est bien établi que les principes codifiés dans les articles 31 et 32 de la Convention de Vienne sur le droit des traités (la "Convention de Vienne")[1006] constituent de telles règles coutumières d'interprétation du droit international public. Ces dispositions sont libellées comme suit:

"ARTICLE 31

Règle générale d'interprétation

1. Un traité doit être interprété de bonne foi suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but.

2. Aux fins de l'interprétation d'un traité, le contexte comprend, outre le texte, préambule et annexes inclus:

a) tout accord ayant rapport au traité et qui est intervenu entre toutes les parties à l'occasion de la conclusion du traité;

b) tout instrument établi par une ou plusieurs parties à l'occasion de la conclusion du traité et accepté par les autres parties en tant qu'instrument ayant rapport au traité.

3. Il sera tenu compte, en même temps que du contexte:

a) de tout accord ultérieur intervenu entre les parties au sujet de l'interprétation du traité ou de l'application de ses dispositions;

b) de toute pratique ultérieurement suivie dans l'application du traité par laquelle est établi l'accord des parties à l'égard de l'interprétation du traité;

c) de toute règle pertinente de droit international applicable dans les relations entre les parties.

4. Un terme sera entendu dans un sens particulier s'il est établi que telle était l'intention des parties.

ARTICLE 32

Moyens complémentaires d'interprétation

Il peut être fait appel à des moyens complémentaires d'interprétation, et notamment aux travaux préparatoires et aux circonstances dans lesquelles le traité a été conclu, en vue, soit de confirmer le sens résultant de l'application de l'article 31, soit de déterminer le sens lorsque l'interprétation donnée conformément à l'article 31:

[1006] Faite à Vienne, le 23 mai 1969, Recueil des traités des Nations Unies, volume 1155, page 331 (1980); 8 *International Legal Materials* 679 (1969).

RCC supprimés, comme indiqué [***]

a) laisse le sens ambigu ou obscur; ou

b) conduit à un résultat qui est manifestement absurde ou déraisonnable."

3. Charge de la preuve

7.12 Nous avons gardé à l'esprit les principes généraux applicables à la charge de la preuve dans le système de règlement des différends de l'OMC, qui exigent qu'une partie alléguant qu'il y a eu violation d'une disposition d'un Accord de l'OMC par un autre Membre soutienne et prouve son allégation.[1007] Dans le présent différend, la charge incombe donc aux Communautés européennes de démontrer que les mesures contestées sont des subventions spécifiques et, dans certains cas, des subventions à l'exportation, et qu'en recourant à ces subventions les États-Unis causent des effets défavorables pour les intérêts des Communautés européennes. Il incombe généralement à chaque partie qui affirme un fait d'en apporter la preuve.[1008] Par conséquent, il appartient aussi aux États-Unis d'apporter des éléments de preuve concernant les faits qu'ils affirment.

7.13 Nous avons également gardé à l'esprit que l'établissement d'éléments *prima facie*, en l'absence de réfutation effective par l'autre partie, fait obligation au groupe spécial, en droit, de statuer en faveur de la partie établissant ces éléments *prima facie*.[1009] Enfin, nous rappelons que l'Organe d'appel a également dit qu'"{u}ne partie plaignante ne {pouvait} pas tout simplement présenter des éléments de preuve et escompter que le groupe spécial devine, au regard de ces éléments, une allégation d'incompatibilité avec les règles de l'OMC. Une partie plaignante ne {pouvait} pas non plus simplement alléguer des faits sans les rapporter à ses arguments juridiques".[1010] Les règles juridiques internationales normales régissant l'exécution de la charge de la preuve s'appliquent indéniablement aux procédures de règlement des différends de l'OMC car elles sont un élément important pour permettre la résolution des différends dans le respect de la primauté du droit et de la régularité de la procédure.

C. QUESTIONS PRELIMINAIRES

1. Décision du Groupe spécial sur les demandes de droits de tierce partie renforcés[1011]

7.14 Le 21 décembre 2006, le Brésil a demandé au Groupe spécial de lui accorder certains droits de tierce partie "renforcés" dans la présente procédure, y compris le droit: 1) "de participer à toutes les réunions de fond du Groupe spécial avec les parties"; 2) "de présenter des déclarations et observations orales aux réunions de fond du Groupe spécial avec les parties"; 3) "de recevoir des copies de toutes les communications présentées au Groupe spécial, y compris des réponses aux questions posées par le Groupe spécial ou les parties"; et 4) "d'examiner le rapport intérimaire du Groupe spécial et de formuler des observations y afférentes, en particulier pour ce qui est du résumé des arguments du Brésil dans le projet de partie descriptive de ce rapport". Le Brésil soutient qu'il a un intérêt économique notable dans le secteur des aéronefs et que toutes constatations concernant les dispositions pertinentes de l'Accord SMC se rapportant au secteur des aéronefs présentent nécessairement un intérêt économique direct et substantiel pour lui. Selon le Brésil, l'acceptation de sa demande n'aurait pas pour effet de gommer la distinction entre les droits des parties et ceux des tierces parties. Le 22 décembre 2006, le Canada a demandé au Groupe spécial de lui accorder tous

[1007] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, pages 15 et 16.
[1008] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Chemises et blouses de laine*, pages 15 et 16.
[1009] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Hormones*, paragraphe 104.
[1010] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Jeux*, paragraphe 140.
[1011] La décision reproduite aux paragraphes 7.14 à 7.18 a été initialement transmise aux parties et tierces parties le 30 juillet 2007.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

droits de tierce partie renforcés octroyés au Brésil. Le 9 février 2007, le Groupe spécial a reçu des observations des deux parties, qui s'opposaient aux demandes de droits de tierce partie renforcés.

7.15 Le 23 février 2007, le Groupe spécial a informé les parties et les tierces parties qu'il avait décidé de n'accorder de droits de tierce partie renforcés à aucune tierce partie à la présente procédure. Il a indiqué qu'il ferait connaître ses raisons en temps voulu. Les raisons invoquées par le Groupe spécial pour rejeter la demande du Brésil et la demande conditionnelle du Canada sont énoncées ci-après.

7.16 Les droits des tierces parties dans les procédures de groupe spécial sont établis par le Mémorandum d'accord aux paragraphes 2 et 3 de l'article 10 et au paragraphe 6 de l'Appendice 3. Au titre de ces dispositions, les tierces parties ont le droit de recevoir les communications présentées par les parties jusqu'à la première réunion du groupe spécial, de présenter des communications au groupe spécial, de présenter leurs vues au cours d'une séance de la première réunion de fond du groupe spécial réservée à cette fin et d'être présentes pendant toute cette séance.[1012] Il est bien établi que les groupes spéciaux ont le pouvoir discrétionnaire d'accorder des droits additionnels aux tierces parties sous réserve des prescriptions en matière de régularité de la procédure et de la nécessité de veiller à ne pas gommer indûment la distinction faite dans le Mémorandum d'accord entre les droits des parties et ceux des tierces parties.[1013] Cependant, on peut supposer que toutes les tierces parties à une procédure de groupe spécial ont un "intérêt substantiel" dans l'affaire portée devant le Groupe spécial[1014], et des droits de tierce partie additionnels n'ont jusqu'à présent été accordés dans des procédures de groupe spécial que pour des raisons spécifiques.[1015] Des groupes spéciaux antérieurs ont accordé des droits de tierce partie renforcés notamment pour les raisons suivantes: effet économique notable des mesures en cause pour certaines tierces parties[1016], importance du commerce du produit en cause pour certaines tierces parties[1017], incidence notable sur la politique commerciale que l'issue du différend pouvait avoir pour les tierces parties maintenant des mesures similaires aux mesures en cause[1018], reconnaissance par au moins une des parties du fait que des droits de tierce partie renforcés devraient être accordés[1019], allégations selon lesquelles les mesures en cause découlaient d'un accord international auquel certaines tierces parties étaient parties[1020], octroi précédemment à des tierces parties de droits renforcés dans des procédures de groupe spécial liées[1021], et certaines considérations d'ordre pratique découlant du fait qu'une tierce partie était partie à une procédure de groupe spécial parallèle.[1022]

[1012] Nous faisons également observer que, conformément à l'article 10:4 du Mémorandum d'accord, rien n'empêche un Membre participant en tant que tierce partie à une procédure de groupe spécial de demander l'établissement d'un autre groupe spécial pour examiner les mesures en cause.

[1013] Rapports du Groupe spécial *CE – Subventions à l'exportation de sucre*, paragraphe 2.7; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, Annexe L-1.7, paragraphe 9; rapport du Groupe spécial *CE – Préférences tarifaires*, Annexe A, paragraphe 7; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Loi de 1916*, paragraphe 150; rapports du Groupe spécial *États-Unis – Loi de 1916*, paragraphe 6.32; rapport de l'Organe d'appel *CE – Hormones*, paragraphe 154; rapports du Groupe spécial *CE – Bananes III*, paragraphe 7.9.

[1014] L'article 10:2 du Mémorandum d'accord indique que l'expression "tierce partie" est utilisée dans tout le Mémorandum d'accord pour faire référence à un Membre qui aura "un intérêt substantiel" dans une affaire portée devant un groupe spécial et qui en aura informé l'ORD.

[1015] Rapports du Groupe spécial *États-Unis – Loi de 1916*, paragraphe 6.33.

[1016] Rapports du Groupe spécial *CE – Bananes III*, paragraphe 7.8; rapport du Groupe spécial *CE – Préférences tarifaires*, Annexe A, paragraphe 7. Voir aussi les rapports du Groupe spécial *CE – Subventions à l'exportation de sucre*, paragraphe 2.5.

[1017] Rapports du Groupe spécial *CE – Subventions à l'exportation de sucre*, paragraphe 2.5.

[1018] Rapport du Groupe spécial *CE – Préférences tarifaires*, Annexe A, paragraphe 7.

[1019] Rapports du Groupe spécial *CE – Bananes III*, paragraphe 7.8.

[1020] Rapports du Groupe spécial *CE – Bananes III*, paragraphe 7.8.

[1021] Rapports du Groupe spécial *CE – Bananes III*, paragraphe 7.8.

[1022] Rapport du Groupe spécial *CE – Hormones (Canada)*, paragraphe 8.17.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.17 Dans la présente affaire, le Brésil n'a pas présenté au Groupe spécial de raisons similaires à l'appui de sa demande de droits de tierce partie renforcés. Bien qu'il admette que le Brésil a un intérêt substantiel dans le secteur des aéronefs, le Groupe spécial estime que l'intérêt du Brésil dans "le secteur des aéronefs" dans son ensemble constitue une base insuffisante pour justifier l'octroi de droits de tierce partie renforcés au Brésil.[1023] Le Brésil n'a pas allégué qu'il produisait des aéronefs civils gros porteurs ni qu'il avait des intérêts commerciaux dans les aéronefs civils gros porteurs, par exemple en tant que fournisseur des producteurs d'aéronefs civils gros porteurs. Le Brésil n'a pas allégué que les aéronefs régionaux produits au Brésil étaient en concurrence avec les aéronefs civils gros porteurs. Il n'a pas allégué qu'il maintenait des mesures similaires aux mesures en cause dans le présent différend; au contraire, il allègue qu'il n'accorde pas de subventions pour le développement et la production de nouveaux aéronefs.[1024] Le Brésil a certes participé en tant que partie à un certain nombre de différends portés devant l'OMC concernant le secteur des aéronefs, mais ces différends concernaient des produits (c'est-à-dire les aéronefs régionaux) et des mesures (par exemple les crédits à l'exportation sur la vente de ces aéronefs) qui ne sont pas en cause dans le présent différend. Le Brésil n'a pas expliqué comment, à la lumière de ce qui précède, les mesures en cause avaient pour lui un effet notable sur le plan de l'économie ou de la politique commerciale. Nous admettons que le Brésil a un intérêt systémique général dans l'interprétation de l'Accord SMC, mais cela ne le distingue pas des autres Membres de l'OMC. Enfin, les deux parties sont d'accord pour dire que des droits de tierce partie renforcés ne sont pas justifiés en l'espèce.

7.18 Nous rejetons donc la demande du Brésil visant à obtenir des droits de tierce partie "renforcés" dans la présente procédure.[1025]

[1023] Le Brésil estime qu'il a un intérêt économique notable dans le "secteur des aéronefs" (lettre du Brésil au Groupe spécial, datée du 21 décembre 2006, paragraphe 6), que toutes constatations concernant les dispositions pertinentes de l'Accord SMC "se rapportant au secteur des aéronefs" présentent nécessairement un intérêt économique direct et substantiel pour lui (*ibid.*, paragraphe 6), que les subventions ayant des effets de distorsion des échanges dans le "secteur des aéronefs" sont nettement plus importantes que l'incidence de politiques similaires dans d'autres branches de production (*ibid.*, paragraphe 7), et que l'interprétation de l'Accord SMC "tel qu'il est appliqué au secteur des aéronefs" peut affecter la manière dont le Brésil et d'autres Membres appliquent les disciplines pertinentes de l'Accord SMC au "secteur des aéronefs civils" (*ibid.*, paragraphe 8).

[1024] *Ibid*., paragraphe 7.

[1025] Le Brésil a demandé au Groupe spécial de lui accorder le droit de tierce partie "renforcé" "d'examiner le rapport intérimaire du Groupe spécial et de formuler des observations y afférentes, en particulier pour ce qui est du résumé des arguments du Brésil dans le projet de partie descriptive de ce rapport". Dans l'affaire *CE – Bananes III*, le Groupe spécial a fait référence au fait que "conformément à l'usage" les tierces parties avaient la possibilité d'examiner le texte provisoire du résumé de leurs arguments figurant dans la partie descriptive du rapport (rapports du Groupe spécial *CE – Bananes III*, paragraphe 7.9). Dans la mesure où le Brésil demande simplement au Groupe spécial de lui permettre d'examiner le résumé de ses arguments figurant dans des sections descriptives du projet de rapport du Groupe spécial et de formuler des observations y afférentes, le Groupe spécial ne voit aucune raison de déroger à l'usage en vigueur dans les procédures de groupe spécial à l'OMC. Nous notons que, si tant les États-Unis que les Communautés européennes s'opposent à la demande du Brésil visant à obtenir des droits de tierce partie renforcés, les États-Unis estiment que "la possibilité de formuler des observations concernant la description de leurs arguments dans le projet de partie descriptive du rapport" est "un droit habituellement accordé aux tierces parties, et non un "droit renforcé"". Lettre des États-Unis au Groupe spécial, datée du 9 février 2007, note de bas de page 13.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

2. Décision du Groupe spécial sur la demande de décision préliminaire présentée par les Communautés européennes concernant l'Annexe V de l'Accord SMC[1026]

7.19 Le 24 novembre 2006, les Communautés européennes ont déposé une demande de décisions préliminaires concernant la procédure de collecte de renseignements prévue à l'Annexe V de l'Accord SMC. La demande des Communautés européennes résulte de l'incapacité des parties de parvenir à un accord sur l'engagement d'une procédure au titre de l'Annexe V dans le différend susmentionné ainsi que de leur incapacité à parvenir à un accord sur le moyen de transmettre au présent Groupe spécial les renseignements obtenus lors de la procédure au titre de l'Annexe V qui avait été engagée et achevée dans l'affaire *États-Unis – Mesures affectant le commerce des aéronefs civils gros porteurs* (DS317). Les Communautés européennes ont présenté deux demandes alternatives.[1027] Premièrement, elles ont demandé au Groupe spécial de décider que la procédure au titre de l'Annexe V avait été engagée dans le présent différend et que les États-Unis étaient donc dans l'obligation de répondre à certaines questions qu'elles leur avaient posées dans une lettre datée du 25 mai 2006. Deuxièmement, au cas où le Groupe spécial ne serait pas en mesure de décider que la procédure au titre de l'Annexe V avait été engagée, les Communautés européennes ont demandé qu'il exerce le pouvoir discrétionnaire que lui conférait l'article 13 du Mémorandum d'accord de poser une partie ou l'ensemble de ces questions aux États-Unis. Dans la réponse qu'ils ont déposée le 22 mars 2007, les États-Unis ont demandé au Groupe spécial de rejeter les deux demandes présentées par les Communautés européennes. Le Groupe spécial a aussi reçu du Canada et du Brésil des lettres datées du 1er décembre 2006 et du 21 décembre 2006, respectivement, contenant des observations sur les demandes présentées par les Communautés européennes.

7.20 Le Groupe spécial n'est pas en mesure de décider qu'une procédure au titre de l'Annexe V a été engagée dans le présent différend. Le paragraphe 2 de l'Annexe V de l'Accord SMC dispose que, dans les cas où des questions seront portées devant l'ORD au titre de l'article 7.4 de l'Accord SMC et

---

[1026] La décision reproduite aux paragraphes 7.19 à 7.24 a été initialement transmise aux parties le 30 juillet 2007. À l'appui de leur demande de décisions préliminaires, les Communautés européennes font valoir que l'engagement d'une procédure au titre de l'Annexe V est une "action" de l'ORD qui ne nécessite pas de consensus et qui "est entreprise automatiquement" sur demande, à moins qu'il n'y ait un consensus négatif pour ne pas l'entreprendre. Elles font également valoir que certaines dispositions de l'Annexe V peuvent s'appliquer, qu'un facilitateur ait ou non été désigné ou soit ou non entré en fonction. S'agissant de leur demande subsidiaire au ttire de l'article 13 du Mémorandum d'accord, les Communautés européennes estiment qu'il n'y a aucune limitation quant au type de renseignements que le Groupe spécial peut demander, ou au moment où il peut les demander, au titre de l'article 13. Elles soutiennent aussi que le Groupe spécial devrait, pour décider d'exercer ou non le pouvoir discrétionnaire que lui confère l'article 13, tenir dûment compte des spécificités d'une affaire de préjudice grave et des prescriptions en matière de régularité de la procédure. Les Communautés européennes font valoir qu'elles ne demandent pas au Groupe spécial d'alléger la charge de la preuve qui leur incombe ni de présenter des éléments *prima facie* à leur place. Les États-Unis font valoir qu'aucune disposition du Mémorandum d'accord ou des accords visés ne donne aux groupes spéciaux le pouvoir de "se prononcer" sur la conduite de l'ORD, et qu'aucune disposition des accords visés ne permet aux groupes spéciaux d'énoncer les devoirs dont l'ORD doit s'acquitter, de définir les procédures qu'il doit suivre pour ce faire ou d'évaluer s'il l'a fait comme il convenait. Les accords visés n'étayent pas l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle l'engagement d'une procédure au titre de l'Annexe V est "automatique" si la partie plaignante en fait la demande, sous réserve uniquement d'un consensus négatif. Enfin, les Communautés européennes et les États-Unis ont déjà mené une procédure au titre de l'Annexe V exhaustive en ce qui concerne les allégations des Communautés européennes. Les États-Unis font par ailleurs valoir qu'il serait inapproprié à ce stade que le Groupe spécial fasse droit à la demande des Communautés européennes au titre de l'article 13. Ils font valoir également que l'article 13 du Mémorandum d'accord n'autorise pas un groupe spécial à collecter pour une partie plaignante les renseignements que cette partie plaignante – et non le Groupe spécial – juge "nécessaires et appropriés".

[1027] Dans leur demande du 24 novembre 2006, les Communautés européennes ont aussi demandé au Groupe spécial d'adopter des procédures pour la protection des renseignements commerciaux confidentiels et des renseignements commerciaux extrêmement sensibles.

où l'existence d'un préjudice grave devra être démontrée, "l'ORD, si demande lui en est faite, engagera la procédure" prévue à l'Annexe V. En l'espèce, les Communautés européennes ont demandé qu'un processus de collecte de renseignements au titre de l'Annexe V soit engagé.[1028] Toutefois, les États-Unis ont refusé, pour diverses raisons, de donner leur accord à l'engagement d'une procédure au titre de l'Annexe V dans le présent différend. Il ressort clairement des comptes rendus des réunions de l'ORD au cours desquelles ce point a été examiné que l'ORD n'a jamais entrepris aucune action pour engager une procédure au titre de l'Annexe V, ni pour désigner un représentant de l'ORD conformément au paragraphe 4 de cette annexe. En fait, l'ORD a simplement "pris note" des déclarations faites par les Membres à ces réunions.[1029]

7.21 Les Communautés européennes font valoir que l'engagement d'une procédure au titre de l'Annexe V n'est pas une "décision" de l'ORD qui doit être prise par consensus, mais, au contraire, une "action" de l'ORD ne nécessitant pas de consensus et qui "se produit automatiquement"[1030] sur demande à moins qu'il n'y ait un consensus négatif pour ne pas entreprendre cette action. Le Groupe spécial n'est pas convaincu par l'argument des Communautés européennes. Il se peut très bien que l'engagement d'une procédure au titre de l'Annexe V ne soit pas une "décision" nécessitant un consensus au sens de l'article 2:4 du Mémorandum d'accord. Cependant, il ne s'ensuit pas que l'engagement d'une procédure au titre de l'Annexe V "se produit automatiquement" en l'absence de toute action de l'ORD visant à engager la procédure. Nous ne voyons aucun élément étayant une telle interprétation dans le texte du paragraphe 2 de l'Annexe V, qui dispose que "l'ORD, si demande lui en est faite, engagera la procédure" prévue à l'Annexe V. Le terme "initiate" (engager) signifie "{b}egin, introduce, set going, originate" (commencer, introduire, entamer, déclencher).[1031] Le sens ordinaire du terme "engager", employé dans le contexte immédiat d'une obligation positive formulée à la voix active ("l'ORD ... engagera"), implique qu'une certaine forme d'action est requise de la part de l'ORD. En outre, l'interprétation du paragraphe 2 de l'Annexe V donnée par les Communautés européennes enlèverait effectivement à l'ORD tout rôle dans l'engagement d'une procédure au titre de l'Annexe V, ce qui semble incompatible avec le sens ordinaire des termes de cette disposition. Enfin, accepter l'argument des Communautés européennes selon lequel certaines prétendues "actions" de l'ORD peuvent être réputées "se produire automatiquement" en l'absence de tout élément indiquant que l'ORD est d'accord ou entreprend effectivement une action pourrait avoir des conséquences systémiques considérables et potentiellement surprenantes qui seraient incompatibles avec l'objet et le but consistant à assurer la "sécurité et la prévisibilité" du système commercial multilatéral.[1032] Pour ces raisons, nous concluons que, même s'il se peut très bien que l'engagement d'une procédure au titre de l'Annexe V ne nécessite pas de consensus, cet engagement ne "se produit {pas} automatiquement" sur demande, en l'absence de toute action de l'ORD visant à engager la procédure.

7.22 Nous rejetons, par conséquent, la demande des Communautés européennes visant à ce que le Groupe spécial "décid{e} que la procédure au titre de l'Annexe V qu'elles ont demandée à la réunion de l'ORD du 21 avril 2006 et redemandée à la réunion de l'ORD du 17 mai 2006 a été engagée".[1033] Les Communautés européennes ont également demandé au Groupe spécial: i) "de décider que les États-Unis sont dans l'obligation de coopérer et de répondre aux questions qui leur ont été posées dans la lettre des Communautés européennes au facilitateur datée du 23 mai 2006"; ii) "de décider que M. Mateo Diego-Fernández a été effectivement désigné comme facilitateur dans cette procédure, et,

[1028] WT/DS353/2 (également distribué sous la cote WT/DS317/5), page 15.

[1029] WT/DSB/M/205, paragraphes 75 et 76; WT/DSB/M/206, paragraphe 26; WT/DSB/M/207, paragraphe 101; WT/DSB/M/210, paragraphe 104; WT/DSB/M/212, paragraphes 70 et 71.

[1030] Demande de décisions préliminaires présentée par les Communautés européennes, datée du 24 novembre 2006 ("Demande de décisions préliminaires des Communautés européennes"), paragraphe 14.

[1031] *Shorter Oxford English Dictionary*, 5th ed., W.R. Trumble, A. Stevenson (eds.) (Oxford University Press, 2002), Vol. 1, page 1377.

[1032] Voir l'article 3:2 du Mémorandum d'accord.

[1033] Demande de décisions préliminaires des Communautés européennes, paragraphe 58.

au cas où le Groupe spécial ne rendrait pas cette décision, d'accorder néanmoins la réparation mentionnée dans les points précédents et suivants"; et iii) "d'adopter des procédures de travail qui permettraient d'achever la procédure au titre de l'Annexe V en temps voulu avant la date limite de dépôt de la première communication écrite des Communautés européennes".[1034] Ces demandes additionnelles sont nécessairement subordonnées à la décision du Groupe spécial selon laquelle la procédure au titre de l'Annexe V a été engagée. Nous rejetons donc également ces demandes.

7.23 Le Groupe spécial a décidé de ne pas exercer le pouvoir discrétionnaire que lui confère l'article 13 du Mémorandum d'accord de demander des renseignements aux États-Unis avant d'avoir examiné attentivement les premières communications écrites des parties. Nous rappelons que l'article 13:1 du Mémorandum d'accord accorde à un groupe spécial le droit de demander les renseignements qu'il "jugerait {…} nécessaires et appropriés". En vertu de l'article 13 du Mémorandum d'accord, un groupe spécial "a un pouvoir discrétionnaire ample et étendu de déterminer *quand* il a besoin de renseignements pour régler un différend et *quels* sont les renseignements dont il a besoin".[1035] Cependant, un groupe spécial ne sera pas habituellement en mesure de déterminer quels renseignements sont "nécessaires et appropriés", et, par conséquent, ne sera pas habituellement en mesure d'exercer le pouvoir que lui confère l'article 13 du Mémorandum d'accord de demander les renseignements qu'il "jugerait {…} nécessaires et appropriés", avant d'avoir examiné attentivement les premières communications écrites des parties. Cela est particulièrement vrai lorsque, comme c'est le cas dans la présente affaire, une partie demande à un groupe spécial de transmettre des centaines de questions à une autre partie au sujet de diverses mesures. Les Communautés européennes soutiennent que le Groupe spécial devrait exercer le pouvoir discrétionnaire que lui confère l'article 13 du Mémorandum d'accord, en tenant compte des "spécificités d'une affaire de préjudice grave", et en tenant compte des "prescriptions en matière de régularité de la procédure" pour faire en sorte que "tous les droits procéduraux conférés aux Communautés européennes et reconnus dans l'Annexe V de l'Accord SMC soient pleinement respectés".[1036] Le Groupe spécial note que la première phrase du paragraphe 9 de l'Annexe V de l'Accord SMC dispose que rien dans la procédure de collecte de renseignements prévue dans l'Annexe V ne limite la capacité d'un groupe spécial de chercher à obtenir les renseignements additionnels "qu'*il jugera essentiels* pour arriver à régler convenablement le différend". (pas d'italique dans l'original) Ainsi, même dans une affaire de préjudice grave, un groupe spécial devrait continuer à chercher à obtenir des renseignements uniquement dans les cas où il peut s'assurer que ces renseignements sont nécessaires (ou "essentiels"). En outre, ayant pris en compte les circonstances particulières et l'historique de la procédure du présent différend, le Groupe spécial n'estime pas nécessaire ni approprié d'exercer le pouvoir discrétionnaire que lui confère l'article 13 du Mémorandum d'accord pour remédier à l'incapacité des parties de parvenir à un accord sur l'engagement d'une procédure au titre de l'Annexe V, ou pour remédier à l'incapacité des parties de parvenir à un accord sur le moyen de transmettre au présent Groupe spécial les renseignements obtenus lors de la procédure au titre de l'Annexe V menée dans l'affaire DS317.

7.24 Le Groupe spécial encourage les parties à poursuivre leurs efforts pour parvenir à un accord sur la question des renseignements devant être utilisés dans le présent différend.

[1034] *Ibid*.
[1035] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 192.
[1036] Demande de décisions préliminaires des Communautés européennes, paragraphes 48 et 49.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

D. QUESTION DE SAVOIR SI LES MESURES EN CAUSE CONSTITUENT DES SUBVENTIONS SPECIFIQUES AU SENS DES ARTICLES 1ER ET 2 DE L'ACCORD SMC

1. Introduction

7.25 Dans la présente section du rapport, le Groupe spécial examine si les mesures contestées par les Communautés européennes constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Nous commençons par énoncer le texte de ces dispositions. Nous exposons ensuite notre approche générale de l'estimation des montants de toutes subventions dont l'existence a été constatée.

7.26 L'article premier de l'Accord SMC est intitulé "Définition d'une subvention". Le paragraphe 1 de l'article premier dispose ce qui suit:

> "1.1 Aux fins du présent accord, une subvention sera réputée exister:
>
> a) 1) s'il y a une contribution financière des pouvoirs publics ou de tout organisme public du ressort territorial d'un Membre (dénommés dans le présent accord les "pouvoirs publics"), c'est-à-dire dans les cas où:
>
> i) une pratique des pouvoirs publics comporte un transfert direct de fonds (par exemple sous la forme de dons, prêts et participation au capital social) ou des transferts directs potentiels de fonds ou de passif (par exemple des garanties de prêt);
>
> ii) des recettes publiques normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues (par exemple dans le cas des incitations fiscales telles que les crédits d'impôt);
>
> iii) les pouvoirs publics fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale, ou achètent des biens;
>
> iv) les pouvoirs publics font des versements à un mécanisme de financement, ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types énumérés aux alinéas i) à iii) qui sont normalement de leur ressort, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;
>
> ou
>
> a) 2) s'il y a une forme quelconque de soutien des revenus ou des prix au sens de l'article XVI du GATT de 1994;
>
> et
>
> b) si un avantage est ainsi conféré.

---

[1] Conformément aux dispositions de l'article XVI du GATT de 1994 (note relative à l'article XVI) et aux dispositions des Annexes I à III du présent accord, l'exonération, en faveur d'un produit exporté, des droits ou taxes qui frappent le produit similaire lorsque celui-ci est destiné à la consommation intérieure, ou la remise de ces droits ou taxes à concurrence des montants dus ou versés, ne seront pas considérées comme une subvention."

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.27 L'article 2 de l'Accord SMC est intitulé "Spécificité". Le paragraphe 1 de l'article 2 dispose ce qui suit:

> "2.1 Pour déterminer si une subvention, telle qu'elle est définie au paragraphe 1 de l'article premier, est spécifique à une entreprise ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production (dénommés dans le présent accord "certaines entreprises") relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention, les principes suivants seront d'application:
>
> a) Dans les cas où l'autorité qui accorde la subvention, ou la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit, limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention, il y aura spécificité.
>
> b) Dans les cas où l'autorité qui accorde la subvention, ou la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit, subordonne à des critères ou conditions objectifs[2] le droit de bénéficier de la subvention et le montant de celle-ci, il n'y aura pas spécificité à condition que le droit de bénéficier de la subvention soit automatique et que lesdits critères ou conditions soient observés strictement. Les critères ou conditions doivent être clairement énoncés dans la législation, la réglementation ou autre document officiel, de manière à pouvoir être vérifiés.
>
> c) Si, nonobstant toute apparence de non-spécificité résultant de l'application des principes énoncés aux alinéas a) et b), il y a des raisons de croire que la subvention peut en fait être spécifique, d'autres facteurs pourront être pris en considération. Ces facteurs sont les suivants: utilisation d'un programme de subventions par un nombre limité de certaines entreprises, utilisation dominante par certaines entreprises, octroi à certaines entreprises de montants de subvention disproportionnés, et manière dont l'autorité qui accorde la subvention a exercé un pouvoir discrétionnaire dans la décision d'accorder une subvention.[3] Dans l'application du présent alinéa, il sera tenu compte de l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention, ainsi que de la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué.

---

[2] L'expression "critères ou conditions objectifs" telle qu'elle est utilisée ici s'entend de critères ou conditions neutres, qui ne favorisent pas certaines entreprises par rapport à d'autres, et qui sont de caractère économique et d'application horizontale, par exemple nombre de salariés ou taille de l'entreprise.

[3] À cet égard, en particulier, il sera tenu compte de renseignements sur la fréquence avec laquelle des demandes concernant une subvention ont été refusées ou approuvées et les raisons de ces décisions."

7.28 Les articles 1er et 2 de l'Accord SMC ont été interprétés et appliqués dans un certain nombre de rapports antérieurs de groupes spéciaux et de l'Organe d'appel.[1037] Nous avons tenu compte de tous

---

[1037] Rapport du Groupe spécial *Indonésie – Automobiles*; rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*; rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*; rapport du Groupe spécial *Brésil – Aéronefs*;

ces rapports antérieurs de groupes spéciaux et de l'Organe d'appel lorsqu'ils concernaient une question de droit dont était saisi le Groupe spécial.

7.29 S'agissant de l'existence d'une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC, l'Organe d'appel a expliqué ce qui suit:

> "Une évaluation de l'existence d'une contribution financière suppose un examen de la *nature de la transaction* au moyen de laquelle quelque chose ayant une valeur économique est transféré par les pouvoirs publics. Un large éventail de transactions correspondent au sens de l'expression "contribution financière" figurant à l'article 1.1 a) 1)."[1038]

7.30 S'agissant de l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, l'Organe d'appel a expliqué ce qui suit:

> "le terme "avantage", tel qu'il est utilisé à l'article 1.1 b), comporte une forme de *comparaison*. Il doit en être ainsi, car il ne peut pas y avoir "avantage" pour le bénéficiaire si, avec la "contribution financière", celui-ci n'est pas "mieux loti" qu'en l'absence de contribution. À notre avis, le marché constitue une bonne base de comparaison lorsqu'on détermine si un "avantage" a été "conféré", parce qu'on peut identifier la capacité d'une "contribution financière" de fausser les échanges en déterminant si le bénéficiaire a reçu une "contribution financière" à des *conditions plus favorables* que celles auxquelles il a accès sur le marché."[1039]

7.31 S'agissant du concept de "spécificité" figurant à l'article 2 de l'Accord SMC, le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland* a expliqué ce qui suit:

> "À un moment qui n'est pas précisé dans le texte de l'Accord, et qui peut varier en fonction des circonstances propres à une affaire donnée, une subvention cesserait d'être spécifique parce qu'elle est *assez largement disponible* dans toute une économie

---

rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Aéronefs*; rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*; rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC*; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC*; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Plomb et bismuth II*; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Plomb et bismuth II*; rapport du Groupe spécial *Canada – Automobiles*; rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Restrictions à l'exportation*; rapport du Groupe spécial *Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada II)*; rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*; rapport du Groupe spécial *Canada – Crédits et garanties pour les aéronefs*; Décision de l'arbitre *Canada – Crédits et garanties pour les aéronefs (article 22:6 – Canada)*; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Loi sur la compensation (Amendement Byrd)*; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux III*; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux IV*; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les DRAM*; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les DRAM*; rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*; rapport du Groupe spécial *CE – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour DRAM*; rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*; rapport de l'Organe d'appel *Japon – DRAM (Corée)*; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*; et rapport du Groupe spécial *Mexique – Huile d'olive*.

Le rapport du Groupe spécial dans l'affaire *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* a été distribué le 30 juin 2010 et fait actuellement l'objet d'un appel.

[1038] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 52. (pas d'italique dans l'original)

[1039] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 157. (pas d'italique dans l'original)

> pour ne pas apporter des avantages à *tel ou tel groupe limité de producteurs de certains produits*. Les termes mêmes de l'article 2.1 indiquent que la spécificité est un concept général, et la portée large ou étroite de la spécificité ne peut pas faire l'objet d'une définition quantitative stricte. La question de savoir si une subvention est spécifique ne peut être traitée qu'au cas par cas."[1040]

7.32 En tant que partie plaignante, la charge incombe aux Communautés européennes de démontrer, pour chacune des mesures contestées, que: i) la mesure qu'elles contestent existe effectivement; ii) la mesure comporte une contribution financière d'un organisme public au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC; iii) la contribution financière confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC; et iv) la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Ces prescriptions sont cumulatives. Ainsi, si le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré l'existence de l'un quelconque de ces éléments, alors il doit constater qu'elles n'ont pas démontré l'existence d'une subvention spécifique.

7.33 Pour la plupart des mesures en cause, les Communautés européennes: i) présentent des éléments de preuve et des arguments concernant non seulement l'existence d'une subvention spécifique au titre des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, mais aussi le montant de chaque subvention alléguée[1041]; ii) imputent une partie (dans de nombreux cas, l'intégralité) du montant total de chaque subvention à ce qu'elles appellent la "division des LCA de Boeing"[1042]; et iii) demandent au Groupe spécial d'adopter leur estimation du montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing comme constituant les "meilleurs renseignements disponibles" et de "tirer des déductions défavorables" en raison de la "non-coopération" alléguée des États-Unis au processus de collecte de renseignements prévu à l'Annexe V de l'Accord SMC.[1043] Le Groupe spécial exposera brièvement son approche en ce qui concerne ces trois éléments de l'argumentation des Communautés européennes.

7.34 Premièrement, dans la présente section du rapport, le Groupe spécial déterminera non seulement si chacune des mesures en cause est une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2

[1040] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1142. (pas d'italique dans l'original)

[1041] Première communication écrite des Communautés européennes, section VI; deuxième communication écrite des Communautés européennes, section III.

[1042] Avant 1997, la société Boeing ("Boeing") était l'une des deux entreprises des États-Unis qui produisaient des aéronefs civils gros porteurs, l'autre étant McDonnell Douglas Corporation ("McDonnell Douglas"). Avant 1997, ces deux entreprises constituaient la "branche de production des LCA des États-Unis". McDonnell Douglas a fusionné avec la société Boeing en 1997. Après la fusion, Boeing est devenue l'unique producteur d'aéronefs civils gros porteurs des États-Unis. Boeing est constituée de plusieurs départements et unités d'entreprise différents. "Boeing Commercial Airplanes" ("BCA") est le département de Boeing qui produit les aéronefs civils gros porteurs et leurs parties. Le département "Integrated Defense Systems" (IDS) est consacré à la défense, au renseignement, aux communications et à l'aérospatiale. L'unité "Phantom Works" de Boeing est en charge de la R&D pour les deux départements de la société. Boeing Capital Corporation accorde des prêts et des crédits-bails adossés à des actifs à titre de soutien aux autres unités d'entreprise de Boeing en organisant, structurant et fournissant un financement visant à faciliter la vente et la livraison des produits Boeing. Les Communautés européennes définissent la "division des LCA de Boeing" comme "la division de Boeing qui produit les LCA et leurs parties". Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 77. Elles expliquent qu'elles utilisent l'expression "division des LCA de Boeing" pour désigner les "divisions des LCA" de Boeing et McDonnell Douglas antérieures à la fusion, ainsi que la "division des LCA" de Boeing postérieure à la fusion, c'est-à-dire la division Boeing Commercial Airplanes. Réponse des Communautés européennes à la question n° 294, paragraphe 710. Ainsi, nous croyons comprendre que les Communautés européennes utilisent indifféremment les expressions "division des LCA de Boeing", "division Boeing Commercial Airplanes (BCA)" et "branche de production des LCA des États-Unis".

[1043] Première communication écrite des Communautés européennes, section IV, et paragraphes 132, 154, 168, 182, 194, 203, 230, 245, 261, 277, 325, 336, 361, 385, 406, 431, 450, 525, 549, 573, 589, 604, 619, 632, 651, 763, 799, 848, 876, 912 et 958.

de l'Accord SMC, mais aussi le montant de toute subvention dont l'existence aura été constatée mesure par mesure.[1044]

7.35 Deuxièmement, lorsque nous déterminerons qu'une mesure constitue une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, nous déterminerons ensuite, et seulement ensuite, le montant de la subvention qui est dûment imputé à la "division des LCA de Boeing". À notre avis, la question de savoir si une mesure contestée constitue une subvention au sens de l'article premier est distincte de la question de savoir quel *montant* de la subvention est dûment imputé à la division des LCA de Boeing. Cette approche est compatible avec des rapports de groupes spéciaux antérieurs. Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, le Groupe spécial a estimé ce qui suit: "{L}'argument ... relatif au "montant" ou à la "portion" de la subvention ... n'a aucun rapport avec l'examen qui doit être fait au titre de l'article premier de l'*Accord SMC*. En l'espèce, nous nous demandons s'il existe une "contribution financière" et si un "avantage" est ainsi conféré".[1045] Le Groupe spécial *CE – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour DRAM* a expliqué ce qui suit:

> "deux questions distinctes doivent être examinées. La première a trait à l'*existence* d'un avantage, la seconde au *calcul* du montant de l'avantage. En d'autres termes, selon nous, il suffit de constater que la contribution financière a été fournie à des conditions plus favorables que celles du marché pour constater l'existence d'un avantage. Notre point de vue est fondé sur notre interprétation du terme avantage tel qu'il figure à l'article 1.1 de l'*Accord SMC* – qui détermine dans quel cas une subvention est réputée *exister* – lu à la lumière de l'*Accord SMC* et en particulier de l'article 14 dudit accord."[1046]

Le Groupe spécial a également noté:

> "qu'il ne serait ni nécessaire ni approprié d'examiner les questions concernant le *calcul* du montant de l'avantage si nous venions à conclure que l'autorité chargée de l'enquête n'{avait} pas par ailleurs dûment établi l'*existence* d'un avantage".[1047]

7.36 Bien que certains des arguments qu'elles ont formulés au sujet de l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC concernent la manière dont les subventions "se rapportent à la production" des LCA de Boeing, les Communautés européennes ont, dans leur réponse à une question du Groupe spécial, reconnu ce qui suit:

> "En règle générale, et conformément aux constatations de l'Organe d'appel, les Communautés européennes considèrent qu'un "avantage" est conféré lorsque "le bénéficiaire a reçu une contribution financière" à des conditions plus favorables que celles qu'il pouvait obtenir sur le marché." Le fait que les subventions "se rapportent à la production" d'un ou plusieurs modèles de LCA de Boeing n'est pas exactement pertinent pour la question fondamentale qui est de savoir si un "avantage" est conféré ou non au sens de l'article 1.1 b) de l'*Accord SMC*. Il est toutefois pertinent pour ce

---

[1044] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphe 126 ("{s}uivant un principe général, les groupes spéciaux sont libres de structurer l'ordre de leur analyse comme ils l'entendent. Ce faisant, ils peuvent juger utile de tenir compte de la manière dont une allégation leur a été présentée par un Membre plaignant").

[1045] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1119. Voir aussi les réponses des parties à la question n° 1.

[1046] Rapport du Groupe spécial *CE – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour DRAM*, paragraphe 7.178. (italique dans l'original)

[1047] Rapport du Groupe spécial *CE – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour DRAM*, note de bas de page 169. (italique dans l'original)

qui est de savoir comment *imputer* l'avantage à tel ou tel LCA de Boeing, afin d'évaluer les effets défavorables qui en résultent."[1048]

7.37 Troisièmement, la question de savoir si les États-Unis ont ou n'ont pas "coop{éré} ... à ce processus de collecte de renseignements" au sens du paragraphe 6 de l'Annexe V de l'Accord SMC a fait l'objet d'une argumentation détaillée dans le présent différend.[1049] Cependant, le Groupe spécial ne voit absolument pas la nécessité dans la pratique de rendre une décision sur cette question. Il rappelle qu'il n'est pas tenu de "quantifier avec précision le montant de la subvention"[1050] et note que les deux parties conviennent que, en l'absence de données réelles concernant le montant d'une subvention alléguée, un groupe spécial peut fonder ses constatations sur une estimation du montant de la subvention. Plus spécifiquement, en réponse à une question du Groupe spécial, les deux parties conviennent que le recours aux estimations est compatible avec l'obligation qu'a un groupe spécial de procéder à une "évaluation objective des faits de la cause" au sens de l'article 11 du Mémorandum d'accord, et qu'un groupe spécial n'a pas besoin de constater qu'il y a "non-coopération" au sens du paragraphe 6 de l'Annexe V de l'Accord SMC pour s'appuyer sur une estimation du montant d'une subvention aux fins de l'analyse du préjudice grave.[1051]

7.38 Pour chacune des mesures contestées, les Communautés européennes ont présenté au Groupe spécial des éléments de preuve et arguments à l'appui de leur estimation du montant de la subvention qui, selon leurs allégations, a été accordée à Boeing. Dans les cas où ils contestent l'estimation que les Communautés européennes ont faite du montant d'une subvention alléguée, les États-Unis ont fourni au Groupe spécial leurs propres éléments de preuve et/ou arguments pour étayer leur propre estimation, qui est généralement moins élevée. S'il venait à considérer que les éléments de preuve et/ou arguments avancés par les États-Unis étaient insuffisants pour réfuter les éléments de preuve et arguments présentés par les Communautés européennes, alors le Groupe spécial accepterait l'estimation des Communautés européennes. Dans une telle situation, il accepterait l'estimation des Communautés européennes non pas en raison de la "non-coopération" des États-Unis, ni parce qu'il y a lieu de tirer des "déductions défavorables", mais simplement en raison de l'application des principes normaux concernant la charge de la preuve dans les procédures de règlement des différends à l'OMC. De même, s'il venait à considérer que les éléments de preuve et/ou arguments avancés par les États-Unis étaient suffisants pour réfuter les éléments de preuve et arguments présentés par les

---

[1048] Réponse des Communautés européennes à la question n° 134 a), paragraphe 123 (italique dans l'original) (note de bas de page omise). Les Communautés européennes ajoutent que "{s'}agissant en particulier de l'avantage découlant du programme RDT&E du DOD, la référence au fait qu'il se rapporte à "la production de tous les LCA de Boeing" (première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 764) sert à clarifier davantage les limites de la *portée* de l'*allégation* des Communautés européennes". Réponse des Communautés européennes à la question n° 134 a), paragraphe 124. (pas d'italique dans l'original)

[1049] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 51 à 68; première communication écrite des États-Unis, paragraphes 24 à 37; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 19 à 23; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 4; réponses des Parties (et observations y afférentes) aux questions n° 2, 106, 107, 108, 316 et 317; communication écrite du Brésil, paragraphes 3 à 8; réponse du Brésil à la question n° 4; déclaration orale du Brésil, paragraphes 3 à 6; communication écrite de la Chine, paragraphes 3 à 26; réponse de la Chine à la question n° 4; communication écrite de la Corée, paragraphes 9 à 15; réponse de la Corée à la question n° 4.

[1050] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 467 ("En somme, une lecture de l'article 6.3 c) dans le contexte de l'article 6.8 et de l'Annexe V semble indiquer qu'un groupe spécial devrait tenir compte de l'importance de la subvention contestée et de sa relation aux prix du produit sur le marché pertinent lorsqu'il analyse si une subvention a pour effet un empêchement notable de hausses de prix. Dans de nombreux cas, il peut être difficile de trancher cette question en l'absence d'une telle évaluation. Néanmoins, cela ne veut pas dire que l'article 6.3 c) impose aux groupes spéciaux une obligation de quantifier avec précision le montant d'une subvention qui apporte des avantages au produit en cause dans chaque cas. Une quantification précise définitive de la subvention n'est pas prescrite.")

[1051] Réponses des Parties à la question n° 109.

Communautés européennes, alors le Groupe spécial accepterait l'estimation des États-Unis non pas en raison de la "coopération" des États-Unis, mais simplement en raison de l'application des principes normaux concernant la charge de la preuve dans les procédures de règlement des différends à l'OMC.

2. État de Washington et municipalités s'y trouvant

a) Incitations fiscales au titre du HB 2294

i) Introduction

7.39 Les Communautés européennes font valoir que chacune des mesures fiscales prises en vertu d'un projet de loi de la Chambre des représentants adopté par l'Assemblée législative de l'État de Washington constitue une contribution financière au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC, confère un avantage à Boeing et est spécifique au titre de l'article 2. Elles estiment que le montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing du fait de ces mesures fiscales s'élève approximativement à 3,56 milliards de dollars EU sur la période de 2004 à 2024.[1052]

7.40 Les États-Unis contestent que certaines des mesures fiscales constituent une contribution financière et que certaines soient spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. En outre, selon eux, les Communautés européennes ont surestimé le montant de tout avantage conféré à Boeing.

ii) Mesures en cause

7.41 En 2003, l'Assemblée législative de l'État de Washington a adopté le *Projet de loi n° 2294 de la Chambre des représentants* ("HB 2294"), intitulé "*An Act Related to Retaining and Attracting the Aerospace Industry to Washington State*" (*Loi visant à retenir et à attirer l'industrie aérospatiale dans l'État de Washington*).[1053] Cette législation vise à "retenir et à attirer l'industrie aérospatiale dans l'État de Washington" et prévoit d'"importantes incitations fiscales" destinées à atteindre cet objectif.[1054]

7.42 Le HB 2294 comprend cinq mesures fiscales que les Communautés européennes contestent en tant que subventions accordées à la division des LCA de Boeing qui causent des effets défavorables et sont également prohibées au titre de l'Accord SMC.[1055] Ces cinq mesures sont les suivantes:

[1052] Cette estimation des Communautés européennes est établie sur la base des exercices budgétaires, c'est-à-dire 3,56 milliards de dollars sur la période allant de l'"exercice budgétaire 2004 à l'exercice budgétaire 2024". Les estimations présentées par les Communautés européennes en ce qui concerne les montants de plusieurs autres subventions alléguées sont aussi établies sur la base des exercices budgétaires. Lorsque nous examinons le montant des subventions alléguées dans le présent rapport, nous nous référons simplement aux années, sans préciser s'il s'agit de l'année civile ou de l'exercice budgétaire. Nous procédons ainsi par souci de simplicité, et parce qu'il apparaît que les différences sont minimes et assurément sans conséquence pour nos constatations. Comme les Communautés européennes l'expliquent elles-mêmes dans la note de bas de page 78 de leur première communication écrite:

> "Les chiffres figurant dans ce tableau {pièce EC-17, "Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division"} proviennent de diverses sources. Certaines de ces sources fournissent ces chiffres par exercice budgétaire alors que d'autres sources les fournissent par année civile. En outre, les exercices budgétaires diffèrent d'une entité accordant la subvention à une autre. Par souci de simplicité, et parce que la différence est minime, les Communautés européennes n'ont pas tenté de remédier à ces écarts."

[1053] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54, HB 2294, préambule.
[1054] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54, Préambule et article premier.
[1055] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 69.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

a) Réduction de l'impôt B&O (Business and Occupation);

b) Crédits d'impôt B&O pour le développement préproduction, les logiciels et le matériel informatiques, et les impôts sur la propriété;

c) Exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les ordinateurs, la construction et les équipements;

d) Exonérations des droits d'accise sur la location à bail; et

e) Exonérations de l'impôt sur la propriété.

7.43 Le HB 2294 a pris effet en décembre 2003 lorsque Boeing a conclu le "Mémorandum d'accord pour le projet Olympus" ("le Mémorandum d'accord") avec l'État de Washington.[1056] Il est entré en vigueur ce même jour parce que le HB 2294 (article 17) dispose qu'il:

> "{p}rend effet le premier jour du mois où le gouverneur et un constructeur d'avions commerciaux signent un mémorandum d'accord concernant une décision finale positive en vue de l'implantation d'un site important d'assemblage final d'avions commerciaux dans l'État de Washington".[1057]

7.44 Un "site important d'assemblage final des aéronefs commerciaux" est défini dans le HB 2294 comme étant "une structure ayant la capacité de produire au moins 36 avions superéconomiques par an". En outre, un "avion superéconomique" est défini à l'article 17 du HB 2294 comme étant un "avion bicouloir transportant entre 200 et 350 passagers, ayant un rayon d'action de plus de 7 200 milles nautiques et une vitesse de croisière d'environ 0,85 mach, et dont la consommation en carburant est inférieure de 15 à 20 pour cent à celle d'autres avions similaires présents sur le marché".

7.45 Le Mémorandum d'accord confirme que le Project Olympus Master Site Agreement (Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus) ("le MSA")[1058] conclu entre Boeing et l'État de Washington est un accord visant l'implantation d'un site important d'assemblage final d'avions commerciaux dans l'État de Washington, en particulier dans la ville d'Everett. D'après les Communautés européennes, le HB 2294, le MSA et un arrêté municipal adopté par la ville d'Everett constituent un "ensemble d'incitations en faveur de Boeing", conçu pour inciter Boeing à implanter ses nouvelles installations de production du 787 dans l'État de Washington.[1059]

7.46 Bien que le HB 2294 soit la législation pertinente au titre de laquelle les mesures fiscales sont adoptées, le MSA confirme ou rappelle que l'État de Washington fera bénéficier Boeing de chacune des mesures fiscales prévues par le HB 2294. Par exemple, en ce qui concerne la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington, le MSA dispose ce qui suit:

[1056] Memorandum of Agreement for Project Olympus, 19 December 2003, pièce EC-57.

[1057] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54, article 17. Nous notons que, pour pouvoir demander à bénéficier des mesures fiscales prévues par le HB 2294, il n'est pas nécessaire qu'il y ait eu livraison du Boeing 787, laquelle, en septembre 2010, ne s'était pas encore produite. Même si la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington est une réduction de l'impôt *ad valorem* qui, selon les Communautés européennes, "n'est généralement pas pratiquée avant l'année où l'aéronef est livré" (International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 February 2007, pièce EC-13, page 2), elle s'applique à tous les aéronefs de Boeing construits dans l'État de Washington et pas uniquement au 787.

[1058] Project Olympus Master Site Development and Location Agreement Between the Boeing Company and the State of Washington, County of Snohomish, City of Everett and Certain Other Governmental Units and Authorities of or in the State of Washington, 19 December 2003 ("MSA"), pièce EC-58.

[1059] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 81.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> "4.1 L'État déclare et garantit à Boeing que le HB 2294 a été adopté conformément à l'ensemble de la législation, que le HB 2294 est et demeure pleinement en vigueur et continue de produire tous ces effets sous réserve uniquement de … la conditionnalité prévue dans le HB 2294 …
>
> 4.1.1 L'État … convient que Boeing sera admise à bénéficier d'une réduction de … du taux de l'impôt B&O en vertu du HB 2294 … L'État ne suspendra ni n'abrogera la réduction du taux autorisée par le HB 2294, ni n'en exigera le remboursement."[1060]

Réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington

7.47 L'impôt B&O est le principal impôt sur les sociétés de l'État de Washington.[1061] Il s'agit d'un impôt sur les "recettes brutes de toutes les sociétés exerçant leurs activités dans l'État de Washington, à titre de mesure du privilège d'exercer ces activités".[1062] Les "recettes brutes" désignent le produit brut des ventes, le revenu brut d'une entreprise ou la valeur des produits, selon le cas.[1063] Les contribuables sont imposés en fonction des activités auxquelles ils se livrent dans l'État de Washington, comme la fabrication, la vente en gros, la vente au détail ou la fourniture de services.[1064]

7.48 Le HB 2294 réduit le taux de l'impôt B&O pour les fabricants d'avions commerciaux ou de leurs composants. En particulier, la réduction de l'impôt sur la valeur des aéronefs commerciaux construits et de l'impôt sur les ventes de ces aéronefs, dans les cas où le vendeur est également le constructeur, se fait en deux étapes. Le HB 2294 prévoit une réduction du taux de l'impôt de 0,484 pour cent (ou 0,471 pour cent dans le cas des ventes au détail) à 0,4235 pour cent le 1er octobre 2005. Il prévoit une réduction supplémentaire à 0,2904 pour cent le 1er juillet 2007 ou au début de l'assemblage final d'un avion "superéconomique", la date la plus tardive étant retenue.[1065] L'"assemblage final" s'entend de l'activité consistant à assembler un avion à partir des composants nécessaires à son fonctionnement mécanique de façon que l'avion commercial fini soit prêt à être livré au consommateur final.[1066] Les réductions d'impôt s'appliquent jusqu'en 2024 à moins que l'assemblage final d'un aéronef superéconomique n'ait pas commencé au 31 décembre 2007, auquel cas le taux d'imposition repasse à 0,484 pour cent pour les activités de fabrication et de vente en gros et à 0,471 pour cent pour les activités de vente au détail.[1067] Étant donné que l'assemblage final du 787, qui, comme les Communautés européennes et les États-Unis en conviennent, correspond à la définition d'un "avion superéconomique", a commencé dans l'État de Washington au premier semestre de 2007, les taux d'imposition réduits continuent de s'appliquer jusqu'en 2024.

7.49 Les dispositions pertinentes du HB 2294 disposent ce qui suit (voir les articles 3 13) et 4 13)):

> "13 a) À compter du 1er octobre 2005, pour toutes les personnes se livrant, dans cet État, à des activités de fabrication d'avions commerciaux ou de leurs

[1060] Pour les dispositions équivalentes du MSA concernant les autres incitations fiscales prévues par le HB 2294, voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 111, 113, 115, 119, 121, 124 et 128. Voir aussi le MSA, pièce EC-58.

[1061] Final Bill Report, HB 2294, non daté, pièce EC-90.

[1062] Business and Occupation Tax, RCW 82.04, pièce US-179.

[1063] Business and Occupation Tax, RCW 82.04, pièce US-179.

[1064] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 429.

[1065] Voir HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54. Voir les articles 3 13) et 4 13); la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 105, et la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 438.

[1066] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), article 17.

[1067] Voir le HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), HB 2294. Voir les articles 3 13) et 4 13); la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 105, et la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 438.

composants, le montant de l'impôt relatif à cette activité sera, dans le cas des fabricants, égal à la valeur du produit fabriqué, ou, dans le cas des transformateurs à façon, égal au revenu brut de l'entreprise, multipliée par un taux:

i) de 0,4235 pour cent à compter du 1er octobre 2005 jusqu'à la plus tardive des deux dates suivantes: le 30 juin 2007, ou le jour précédant la date de début de l'assemblage final d'un avion superéconomique dans l'État de Washington, déterminée au titre de l'article 17 de la présente loi; et

ii) de 0,2904 pour cent à compter de la plus tardive des deux dates suivantes: le 1er juillet 2007, ou la date de début de l'assemblage final d'un avion superéconomique dans l'État de Washington, déterminée au titre de l'article 17 de la présente loi.

b) À compter du 1er octobre 2005, pour toutes les personnes se livrant, dans cet État, à des activités de vente, au détail ou en gros, d'avions commerciaux ou de leurs composants, fabriqués par ces personnes, le montant de l'impôt relatif à cette activité sera égal au produit brut des ventes des avions ou des composants multiplié par un taux:

i) de 0,4235 pour cent à compter du 1er octobre 2005 jusqu'à la plus tardive des deux dates suivantes: le 30 juin 2007, ou le jour précédant la date de début de l'assemblage final d'un avion superéconomique dans l'État de Washington, déterminée au titre de l'article 17 de la présente loi; et

ii) de 0,2904 pour cent à compter de la plus tardive des deux dates suivantes: le 1er juillet 2007, ou la date de début de l'assemblage final d'un avion superéconomique dans l'État de Washington, déterminée au titre de l'article 17 de la présente loi.

...

e) Le présent alinéa 13) ne s'applique pas après la première des dates suivantes: le 1er juillet 2024; ou le 31 décembre 2007, si l'assemblage d'un avion superéconomique n'a pas commencé au 31 décembre 2007, conformément à la détermination au titre de l'article 17 de la présente loi."[1068]

Crédits d'impôt B&O de l'État de Washington pour le développement préproduction, les logiciels et le matériel informatiques et les impôts sur la propriété

7.50 Le HB 2294 prévoit trois crédits d'impôt B&O relatifs à certaines dépenses de développement préproduction, aux logiciels et au matériel informatiques et aux impôts sur la propriété. Les Communautés européennes citent le *Black's Law Dictionary* pour expliquer qu'un crédit d'impôt est un montant déduit directement du montant total de l'impôt B&O exigible du contribuable.[1069]

7.51 L'article 7 du HB 2294 prévoit l'octroi d'un *crédit d'impôt B&O pour le développement préproduction* à tout "fabricant ou transformateur à façon d'avions commerciaux, ou de leurs composants" pour ses dépenses liées à certaines activités de recherche, de conception et d'ingénierie en relation avec l'aéronautique menées au cours de la conception d'un produit. Ce crédit est égal à 1,5 pour cent des dépenses de développement préproduction remplissant les conditions requises. Il

[1068] Voir le HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54.
[1069] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 109.

peut être demandé après le 1er juillet 2005, bien que les crédits acquis avant cette date puissent être cumulés et reportés. Il arrive à expiration le 1er juillet 2024.

7.52 L'article 7 du HB 2294 dispose ce qui suit:

> "1) a) Lors du calcul de l'impôt perçu au titre du présent chapitre, un crédit est accordé à chaque personne pour les dépenses de développement préproduction engagées après la date d'entrée en vigueur de la présente loi.
>
> …
>
> 2) Le crédit est égal au montant des dépenses de développement préproduction remplissant les conditions requises engagées par une personne, multiplié par un taux de 1,5 pour cent.
>
> 3) À l'exception des dispositions prévues à l'alinéa 1) b) du présent article, le crédit sera déduit des impôts dus pour la même année civile que celle au cours de laquelle les dépenses de développement préproduction remplissant les conditions requises auront été engagées … Le crédit pour chaque année civile ne dépassera pas le montant de l'impôt exigible par ailleurs au titre du présent chapitre pour l'année civile. Il ne sera pas accordé de remboursements en lieu et place d'un crédit.
>
> …
>
> 5) ...
>
> b) On entend par "personne" … un fabricant ou un transformateur à façon d'autrui d'avions commerciaux, ou de leurs composants …
>
> c) On entend par "développement préproduction" les activités de recherche, de conception et d'ingénierie réalisées en relation avec le développement d'un produit …
>
> ...
>
> e) On entend par "développement préproduction remplissant les conditions requises" le développement préproduction réalisé dans cet État dans le domaine de l'aéronautique.
>
> f) On entend par "dépenses au titre du développement préproduction remplissant les conditions requises" les dépenses d'exploitation, y compris les salaires … les charges sociales, les fournitures et les dépenses informatiques, directement engagées pour le développement préproduction remplissant les conditions requises."[1070]

7.53 L'article 8 du HB 2294 prévoit l'octroi d'un *crédit d'impôt B&O pour les logiciels et le matériel informatiques* à tout "constructeur d'avions commerciaux" pour les dépenses qu'il a engagées, entre le 1er juillet 1995 et le 1er juillet 2003, pour des logiciels et du matériel informatiques de conception et de développement préproduction utilisés essentiellement principalement pour la conception et le développement numériques d'avions commerciaux. Le crédit est égal à 8,44 pour cent du prix d'achat des biens.

[1070] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.54 En particulier, l'article 8 du HB 2294 dispose ce qui suit:

> "1) Lors du calcul de l'impôt perçu au titre du présent chapitre, un crédit est accordé pour les investissements relatifs aux logiciels et au matériel informatiques de conception et de développement préproduction acquis entre le 1er juillet 1995 et la date d'entrée en vigueur de la présente loi, et utilisés par une personne admissible essentiellement pour la conception et le développement numériques d'avions commerciaux. Le crédit sera égal au prix d'achat de ces biens multiplié par 8,44 pour cent. Le crédit obtenu lors d'une année civile donnée ne dépassera pas 10 millions de dollars, et le crédit total obtenu par une personne donnée au cours de sa vie au titre du présent article ne dépassera pas 20 millions de dollars. Le crédit pourra être reporté jusqu'à ce qu'il soit utilisé.
>
> …
>
> 2) c) On entend par "personne admissible" … un constructeur d'avions commerciaux."[1071]

7.55 L'article 15 du HB 2294 prévoit l'octroi d'un *crédit d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété*. Ce crédit est égal aux impôts sur la propriété perçus au niveau de l'État et au niveau local sur certains biens servant à la fabrication d'avions commerciaux ou de leurs composants. Les trois types d'impôts sur la propriété remplissant les conditions requises sont les suivants:

a) impôts sur les nouveaux bâtiments, et les terrains sur lesquels les bâtiments sont situés, servant à la fabrication d'avions et de leurs composants;

b) impôts sur les augmentations de la valeur estimée d'un bâtiment servant à la fabrication d'aéronefs ou de leurs composants, dues à la rénovation ou à l'agrandissement de ce bâtiment; et

c) impôts sur certaines machines et certains équipements servant à la fabrication d'avions commerciaux ou de leurs composants.

7.56 En particulier, l'article 15 du HB 2294 dispose ce qui suit:

> "1) Lors du calcul de l'impôt perçu au titre du présent chapitre, un crédit est accordé pour les impôts sur la propriété versés pendant l'année civile.
>
> 2) Le crédit est égal:
>
> a) i) aux impôts sur la propriété payés sur les nouveaux bâtiments, et les terrains sur lesquels ces biens sont situés, construits après la date d'entrée en vigueur de la présente loi et servant à la fabrication d'avions commerciaux ou de leurs composants; ou
>
> ii) aux impôts sur la propriété imputables à une augmentation de la valeur estimée due à la rénovation ou à l'agrandissement, après la date d'entrée en vigueur de la présente loi, d'un bâtiment servant à la fabrication d'avions commerciaux ou de leurs composants; et

[1071] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54.

> b) aux impôts sur la propriété payés pour les machines et les équipements … servant à la fabrication d'avions commerciaux ou de leurs composants et acquis après la date d'entrée en vigueur de la présente loi."[1072]
>
> Exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation perçues par l'État de Washington pour les logiciels, le matériel et les périphériques informatiques et pour les services de construction et équipements

7.57 Outre l'impôt B&O, l'État de Washington applique une taxe sur les ventes au détail et une taxe sur l'utilisation. La taxe sur les ventes au détail est une taxe appliquée sur la vente de biens mobiliers corporels et de certains services. La taxe sur l'utilisation est exigible sur la valeur des biens mobiliers corporels et de certains services pour lesquels la taxe sur les ventes au détail de l'État de Washington n'a pas été versée.

7.58 Le HB 2294 prévoit deux exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation, à savoir une exonération concernant le matériel, les logiciels et les périphériques informatiques et une exonération concernant certains services de construction et certains équipements.[1073]

7.59 Les articles 9 et 10 du HB 2294 prévoient une *exonération de la taxe sur les ventes ou de la taxe sur l'utilisation pour le matériel, les logiciels et les périphériques informatiques,* dans le cas où les équipements informatiques sont achetés ou utilisés pour le développement d'avions commerciaux ou de leurs composants par des fabricants ou des transformateurs à façon de ces avions ou composants. En outre, la main-d'œuvre et les services utilisés pour l'installation des équipements informatiques sont exonérés des taxes sur les ventes et sur l'utilisation.

7.60 Plus particulièrement, le HB 2294 dispose ce qui suit:

> "9 1) La {taxe sur les ventes} ne s'appliquera pas aux ventes de matériel informatique, de périphériques informatiques ou de logiciels, qui ne sont pas par ailleurs admissibles au bénéfice d'une exonération …, à un fabricant ou un transformateur à façon d'avions commerciaux ou de leurs composants, servant essentiellement au développement, à la conception et l'ingénierie de ces produits, ni aux ventes ou frais relatifs à la main-d'œuvre et aux services fournis pour l'installation du matériel informatique, des périphériques informatiques ou des logiciels …
>
> …
>
> 10 1) Les dispositions du présent chapitre ne s'appliqueront pas à l'utilisation de matériel informatique, de périphériques informatiques ou de logiciels, qui ne sont pas par ailleurs admissibles au bénéfice d'une exonération …, par un fabricant ou un transformateur à façon d'avions commerciaux ou de leurs composants, servant essentiellement pour le développement, la conception et l'ingénierie de ces produits, ni à l'utilisation de main-d'œuvre et de services fournis pour l'installation du matériel informatique, des périphériques informatiques ou des logiciels."[1074]

[1072] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54.

[1073] Il y a exonération de taxe lorsque l'on est libéré de l'obligation fiscale ("freedom from a liability to be taxed") ou lorsque l'on est libéré ou dispensé de cette obligation ou prescription ("freed or released from an obligation or requirement"), ou lorsque l'on n'est pas légalement assujetti à l'impôt ("not legally subject to taxation") (*Shorter Oxford English Dictionary*, L. Brown (éd.) (Clarendon Press, 1993), volume II, page 3192; *Webster's New Encyclopedic Dictionary* (Könemann, 1993), page 350, et *Black's Law Dictionary*, 7ème éd., B.A. Garner (ed.) (West Group, 1999), respectivement).

[1074] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.61 Les articles 11 et 12 du HB 2294 prévoient une *exonération de la taxe sur les ventes pour les services de construction et les équipements.* L'exonération s'applique pour ce qui est de la main-d'œuvre et des services fournis pour la construction de nouveaux bâtiments par un constructeur d'avions superéconomiques ou par un district portuaire comptant louer ces bâtiments à un tel constructeur, ainsi que des biens mobiliers corporels intégrés comme composants dans ces bâtiments. Ces bâtiments doivent servir exclusivement pour la construction d'avion superéconomiques.

7.62 Plus particulièrement, le HB 2294 dispose ce qui suit:

> "11 1) {La taxe sur les ventes} ne s'appliquera pas aux frais relatifs à la main-d'œuvre et aux services fournis pour la construction de nouveaux bâtiments par un constructeur se livrant à la construction d'avions superéconomiques ou par un district portuaire, en vue de leur location à un constructeur se livrant à la construction d'avions superéconomiques, ni aux ventes de biens mobiliers corporels qui seront intégrés comme éléments ou composants dans ces bâtiments au cours de la construction, ni à la main-d'œuvre et aux services fournis pour installer, au cours de la construction, les équipements fixes des bâtiments qui ne sont pas par ailleurs admissibles au bénéfice de l'exonération …
>
> …
>
> 3) L'exonération prévue dans le présent article s'applique aux bâtiments, ou parties de bâtiments, servant exclusivement à la construction d'avions superéconomiques, y compris les bâtiments servant au stockage des matières premières et du produit fini."[1075]

Exonération du droit d'accise sur la location à bail et exonération de l'impôt sur la propriété de l'État de Washington

7.63 L'État de Washington impose un droit d'accise sur la location à bail concernant l'utilisation et la possession par des particuliers ou des entreprises privées de biens immobiliers ou mobiliers publics. Ce droit peut être imposé par l'État de Washington ou par les villes et les comtés. Les droits d'accise sur la location à bail perçus localement sont déduits du droit d'accise sur la location à bail perçu par l'État.

7.64 L'article 13 du HB 2294 prévoit une *exonération du droit d'accise sur la location à bail* pour les constructeurs d'avions superéconomiques qui louent des installations de district portuaire construites récemment afin de les utiliser exclusivement pour la construction d'avions superéconomiques. Cependant, si le locataire demande à bénéficier du crédit d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété, il ne pourra pas demander également à bénéficier de l'exonération du droit d'accise sur la location à bail.

7.65 Plus particulièrement, l'article 13 du HB 2294 dispose ce qui suit:

> "1) Tous les intérêts à bail des installations de district portuaire qui sont exonérés de taxes au titre de l'article 11 ou de l'article 12 de la présente loi {exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements} et utilisés par un constructeur prenant part à la construction d'avions superéconomiques … sont exonérés de taxes au titre du présent chapitre. Une personne qui se prévaut du crédit prévu à l'article 15 de la présente loi {le crédit

[1075] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54.

> d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété} n'est pas admissible au bénéfice de l'exonération prévue par le présent article."[1076]

7.66 L'État de Washington perçoit un impôt sur la propriété sur tous les biens immobiliers et mobiliers, sur la base de leur valeur marchande, à moins que les biens bénéficient spécifiquement d'une exonération en vertu de la loi.[1077]

7.67 L'article 14 du HB 2294 prévoit une *exonération de l'impôt sur la propriété* pour les locataires d'installations de district portuaire (dans les cas où les installations ont été construites récemment par le district portuaire pour être louées à un constructeur d'avions superéconomiques). L'exonération ne s'applique pas aux personnes ayant demandé le crédit d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété payés.

7.68 Plus particulièrement, l'article 14 du HB 2294 dispose ce qui suit:

> "1) Avec effet au 1er janvier 2005, tous les bâtiments, machines, équipements et autres biens mobiliers d'un locataire d'un district portuaire admissible au titre des articles 11 et 12 de la présente loi {les articles concernant l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements}, servant exclusivement à la construction d'avions superéconomiques, sont exonérés de l'impôt sur la propriété. Une personne qui se prévaut du crédit prévu à l'article 15 de la présente loi {crédit d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété} n'est pas admissible au bénéfice de l'exonération prévue par le présent article."[1078]

iii) Question de savoir s'il existe une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC

Arguments des Communautés européennes

> Question de savoir s'il existe une contribution financière en liaison avec chacune des mesures

7.69 Les Communautés européennes font valoir que chacune des mesures fiscales au titre du HB 2294 constitue une contribution financière à Boeing parce que chacune suppose l'abandon de recettes publiques normalement exigibles, au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.[1079]

7.70 Selon les Communautés européennes, l'Organe d'appel a constaté dans l'affaire *États-Unis – FSC* que l'analyse au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) exigeait une comparaison entre le taux d'imposition en question et un "point de référence normatif défini", dans laquelle le point de référence était "les règles en matière d'imposition que chaque Membre choisi{ssait} d'établir pour lui-même".[1080] En outre, lorsqu'il est possible d'identifier la mesure en cause comme étant une "exception" à une règle "générale" d'imposition, il convient d'appliquer un critère "en l'absence de" pour évaluer si des recettes qui seraient normalement exigibles sont abandonnées. S'il n'est pas possible d'identifier une

[1076] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54.
[1077] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 126, et première communication écrite des États-Unis, paragraphe 509.
[1078] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54.
[1079] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 130. Voir aussi la réponse des Communautés européennes à la question n° 229, paragraphe 429, où les Communautés européennes affirment que la contribution financière est reçue par Boeing et par les fournisseurs de composants des LCA, la contribution reçue par ces derniers étant transmise à Boeing.
[1080] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 35, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC*, paragraphe 90.

règle générale et une exception à celle-ci, il peut être nécessaire de procéder à une analyse supplémentaire en comparant le traitement fiscal de "revenus légitimement comparables".[1081]

> Question de savoir s'il existe une contribution financière en ce qui concerne les mesures fiscales dont les parties conviennent qu'elles ont été utilisées par Boeing

7.71 Il n'y a pas de désaccord entre les parties sur le fait que la réduction de l'impôt B&O, les crédits d'impôt B&O et l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les logiciels, le matériel et les périphériques informatiques ont été demandés par Boeing.

7.72 À propos de la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington, les Communautés européennes font valoir qu'une analyse "en l'absence de" est le critère qu'il convient d'appliquer à la réduction du taux de l'impôt B&O.[1082] Elles font observer qu'avant l'adoption du HB 2294 il y avait un taux général de l'impôt B&O applicable à la fabrication de 0,484 pour cent. L'effet du HB 2294 est d'exempter les fabricants d'aéronefs commerciaux et de composants pour aéronefs commerciaux de ce taux général. En l'absence du HB 2294, ces fabricants d'aéronefs et de composants seraient assujettis à un taux d'imposition plus élevé, à savoir 0,484 pour cent.[1083]

7.73 Les Communautés européennes estiment que si le Groupe spécial considère que le critère "en l'absence de" est inapproprié et juge nécessaire de comparer le traitement fiscal des recettes brutes de la construction aérospatiale à celui d'un "revenu légitimement comparable" ou à un "point de référence normatif défini", le taux général de 0,484 pour cent applicable à la fabrication, établi par l'article 82.04.240 du "*Revised Code of Washington*", est le point de référence normatif pertinent. Ce point de référence permet de comparer le traitement fiscal de "revenus légitimement comparables", à savoir le revenu tiré d'activités générales de fabrication et le revenu tiré d'activités de construction d'aéronefs.[1084]

7.74 Les Communautés européennes soutiennent que les États-Unis font erreur en accordant de l'importance au fait que d'autres activités spécifiques de fabrication, en dehors de la construction d'aéronefs, ont vu leur taux de l'impôt B&O ajusté.[1085] Elles font valoir que ces ajustements peuvent aussi être des subventions, mais ne sont pas en cause en l'espèce.[1086] Selon elles, il n'y a pas de règle ou norme générale régissant ces ajustements, par exemple une règle générale visant à assurer l'équité entre les taux effectifs d'imposition, comme l'ont fait valoir les États-Unis.[1087] Par conséquent, contrairement à ce que font valoir les États-Unis, les Communautés européennes affirment que la fourchette des taux d'imposition applicables à la fabrication, que ceux-ci soient nominaux ou effectifs, ne peut pas servir de point de référence normatif par rapport auquel comparer la réduction de l'impôt B&O accordée aux constructeurs d'aéronefs.[1088]

7.75 Les Communautés européennes affirment que les crédits d'impôt B&O et l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les logiciels, le matériel et les périphériques informatiques

---

[1081] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 36.
[1082] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 37.
[1083] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 37 et 38.
[1084] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 39 à 41.
[1085] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 32.
[1086] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 32, paragraphe 126.
[1087] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 32, paragraphe 118.
[1088] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 32, paragraphe 124.

constituent un abandon de recettes normalement exigibles.[1089] Étant donné que les États-Unis ne le contestent pas, elles ne s'étendent pas sur cette affirmation.

> Question de savoir s'il existe une contribution financière en ce qui concerne les mesures fiscales à propos desquelles il y a désaccord sur le point de savoir si les subventions ont été utilisées par Boeing

7.76 Les Communautés européennes rejettent l'argument des États-Unis selon lequel l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements, l'exonération de droit d'accise sur la location à bail et l'exonération de l'impôt sur la propriété n'ont jamais été utilisées par Boeing. Même si les subventions n'ont jamais été utilisées, les Communautés européennes font valoir que les mesures fiscales sont obligatoires et qu'à l'heure actuelle les constructeurs d'avions superéconomiques y ont droit ou sont admis à en bénéficier. Par conséquent, ces mesures constituent une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.[1090] Les Communautés européennes notent que contrairement à ce qu'affirment les États-Unis, Boeing "remplit les conditions requises pour bénéficier" des mesures fiscales en cause, qu'elle fasse usage de ces mesures ou pas.[1091]

7.77 Plus particulièrement, les Communautés européennes rejettent l'argument des États-Unis selon lequel l'*exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements* ne constitue pas une contribution financière parce que Boeing n'a pas tiré parti de cette exonération fiscale, et ne le fera jamais, étant donné qu'elle n'a construit ni loué aucun nouveau bâtiment ni aucune nouvelle installation en ce qui concerne son avion "superéconomique", le 787.[1092] Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis n'ont fourni aucun élément de preuve à l'appui de leur affirmation selon laquelle Boeing n'a pas utilisé et n'utilisera pas l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements. Les pièces jointes au MSA mentionnées par les États-Unis ne démontrent pas que Boeing n'utilise que les installations existantes pour fabriquer le 787. En fait, les Communautés européennes notent que le MSA indique que le site où a lieu la fabrication consiste en des "parcelles de terrain" qui peuvent être utilisées pour construire de nouveaux bâtiments. En outre, Boeing peut choisir de démolir ses bâtiments existants pour en construire de nouveaux.[1093]

7.78 Les Communautés européennes contestent en outre l'argument des États-Unis selon lequel Boeing ne "remplit pas les conditions requises pour bénéficier" de l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation. Même si Boeing ne fait pas et ne fera pas usage des exonérations, elle "remplit" néanmoins "les conditions requises pour en bénéficier". De fait, le MSA dispose que l'État "accordera" ces exonérations à Boeing. Les exonérations fiscales sont obligatoires et offertes aux constructeurs d'"avions superéconomiques" jusqu'en 2024. Les incitations seraient immédiatement accordées à Boeing une fois prise la décision de construire de nouveaux bâtiments. Par conséquent, les exonérations sont des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC parce que les recettes qui seront abandonnées dans l'avenir constituent une contribution financière dès lors qu'il existe un droit ou une admission au bénéfice de l'allégement fiscal.[1094]

[1089] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 130.

[1090] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 82, et observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 239, paragraphe 339.

[1091] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 239, paragraphes 335 et 336.

[1092] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 503.

[1093] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 239.

[1094] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 239 et deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 82 et note de bas de page 127.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.79 Enfin, les Communautés européennes notent que la feuille de calcul élaborée par l'Administration fiscale de l'État de Washington, et sur laquelle les États-Unis s'appuient pour quantifier les montants des subventions, indique que Boeing reçoit un crédit d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété payés "sur la nouvelle construction relative à l'avion 7E7" à Everett. Selon les Communautés européennes, cette construction remplit aussi les conditions requises pour bénéficier de l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation.[1095]

7.80 En ce qui concerne *l'exonération du droit d'accise sur la location à bail* et *l'exonération de l'impôt sur la propriété*, les Communautés européennes font valoir que Boeing peut réaliser des transactions de vente-cession-bail avec un district portuaire.[1096] Boeing pourrait démolir ses installations existantes pour construire de nouveaux bâtiments et réaliser des transactions de vente-cession-bail en ce qui concerne ces nouveaux bâtiments.[1097] En fait, le MSA envisage en particulier des transactions de vente-cession-bail entre Boeing et un district portuaire et le Project Olympus Restatement of Commitments (Rappel des engagements dans le cadre du projet Olympus) dispose que "{l}e port d'Everett achètera environ 9 acres de terrain appartenant à Boeing et conclura avec celle-ci une cession-bail sur 20 ans".[1098] Par conséquent, selon les Communautés européennes, ces documents ne peuvent servir de base pour conclure que Boeing ne loue pas d'installations à un district portuaire.[1099]

7.81 Enfin, les Communautés européennes font valoir que Boeing peut demander à bénéficier du crédit d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété de l'État de Washington *et* de l'exonération du droit d'accise sur la location à bail *et* de l'exonération de l'impôt sur la propriété.[1100] Selon elles, Boeing peut choisir chaque année de demander soit le crédit d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété, soit les exonérations du droit d'accise sur la location à bail et de l'impôt sur la propriété.[1101] De plus, Boeing pourrait créer deux personnes morales différentes, l'une admissible au bénéfice du crédit d'impôt B&O et l'autre admissible au bénéfice des exonérations du droit d'accise sur la location à bail et de l'impôt sur la propriété, ce qui fait qu'elle demanderait à bénéficier des trois mesures fiscales la même année.[1102]

Recettes qui seront abandonnées dans l'avenir

7.82 Dans leur calcul des montants des subventions, les Communautés européennes incluent les recettes qui seront abandonnées dans l'avenir. Elles rejettent l'argument des États-Unis selon lequel l'article 1.1 a) 1) ii) prescrit que le montant d'une contribution financière soit limité aux recettes qui ont effectivement été abandonnées dans le passé. Selon les Communautés européennes, cet argument repose sur une erreur fondamentale. L'article 1.1 ne traite pas de la question du montant des subventions.[1103] Le seul point qu'aborde l'article 1.1 a) 1) est l'*existence* d'une contribution financière, et non pas son montant. La question du montant d'une subvention ne se pose que dans le contexte de

[1095] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 239, paragraphe 337. Washington State Department of Revenue Final HB 2294 Fiscal Note – 20-Year Spreadsheet, pièce US-184.
[1096] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 239, paragraphe 333.
[1097] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 239, paragraphe 333.
[1098] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 125, et observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 239, paragraphe 338.
[1099] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 239, paragraphe 338.
[1100] Réponse des Communautés européennes à la question n° 363, paragraphes 166 à 174.
[1101] Réponse des Communautés européennes à la question n° 363, paragraphes 169 à 172.
[1102] Réponse des Communautés européennes à la question n° 363, paragraphe 173.
[1103] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 45.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

l'examen des effets défavorables.[1104] Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis font erreur en affirmant que l'article 1.1 a) 1) ii) est rédigé au passé. L'article 1.1 a) 1) ii) dispose qu'une contribution financière existe dans le cas suivant: "government revenue that *is* otherwise due *is* foregone or not collected" (des recettes publiques normalement exigibles *sont* abandonnées ou ne *sont* pas perçues).[1105] Si cette disposition était au passé, elle ferait référence à "des recettes publiques normalement exigibles qui *ont été* abandonnées ou n'*ont* pas *été* perçues". Cette interprétation est confirmée par les versions espagnole et française de l'Accord SMC.[1106]

7.83 Selon les Communautés européennes, le facteur important visé à l'article 1.1 a) 1) ii) est la question de savoir si un droit à la contribution financière existe, plutôt que celle de savoir à quel moment l'abandon de recettes a effectivement lieu.[1107] Si tel n'était pas le cas, les Membres ne pourraient jamais contester des programmes de subventions, mais seulement des applications individuelles de ces programmes.[1108] Les Communautés européennes font valoir que la distinction établie par les États-Unis entre le droit légal à une contribution financière et le moment réel auquel le transfert a lieu est artificielle et ne figure pas dans l'Accord SMC.[1109] Elles soutiennent que la comparaison que font les États-Unis entre l'article 1.1 a) 1) ii) et l'article 1.1 a) 1) i), qui fait référence à des "transferts directs *potentiels* de fonds", n'étaye pas leur argument. En avançant cet argument, les États-Unis tentent d'assimiler le terme "potentiel" à "futur", alors qu'en fait il est équivalent à "possible".[1110]

Argument subsidiaire

7.84 Les Communautés européennes font valoir que si le Groupe spécial devait conclure que les mesures fiscales prévues par le HB 2294 ne supposent pas l'abandon de recettes normalement exigibles, ces mesures, conjointement avec le MSA, constituent un transfert direct potentiel de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[1111] Elles disent expressément que le Groupe spécial n'a pas besoin d'examiner cette question s'il approuve leur argument principal selon lequel il y a une contribution financière en liaison avec chaque mesure fiscale au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.[1112]

7.85 Les Communautés européennes font observer que le MSA garantit tous les engagements consignés dans l'ensemble d'incitations en faveur de Boeing, y compris les mesures fiscales régies par le HB 2294. Leur argument selon lequel il y a une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1 i) s'articule autour de l'article 10.4 du MSA, dont la partie pertinente dispose ce qui suit[1113]:

> "10.4 **Exécution intégrale de l'Accord**. Les Parties publiques et Boeing affirment chacune conclure le présent accord sur la base de certains objectifs et de certaines attentes, décrits plus précisément ci-après dans le présent article 10.4. En outre, les Parties publiques et Boeing reconnaissent et conviennent chacune qu'il n'est pas

[1104] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 48.
[1105] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 50.
[1106] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 50.
[1107] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 51.
[1108] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 51.
[1109] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 53.
[1110] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 52.
[1111] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 130 et 151; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 55, 67 et note de bas de page 100. Voir aussi la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 75, note de bas de page 118 et paragraphes 83, 91 et 117.
[1112] Réponse des Communautés européennes à la question n° 124, paragraphe 84.
[1113] MSA, pièce EC-58.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

possible de prédire, d'envisager ni de prévoir tous les changements, circonstances ou éventualités susceptibles d'influer sur l'exécution ou la mise en œuvre du présent accord. Par conséquent, afin de préserver la base sur laquelle l'Accord est conclu, les Parties publiques et Boeing approuvent chacune les clauses et conditions énoncées au présent article 10.4.

10.4.1 Les Parties publiques reconnaissent et conviennent chacune que Boeing a conclu le présent accord en comptant bien sur la totalité des engagements et obligations contractés par elles au titre du présent accord, en bloc et sans exception, en s'attendant raisonnablement à bénéficier de tous les avantages découlant de ces engagements et obligations. Par conséquent, chaque Partie publique déclare, garantit et stipule à Boeing qu'en cas de modification de la loi, ou de tout autre acte, événement ou circonstance, qui aurait pour résultat de restreindre, contrarier, compromettre ou empêcher fondamentalement, dans le contexte du projet Olympus, l'exécution intégrale, après la date d'entrée en vigueur, de l'un quelconque ou de la totalité des engagements et obligations contractés par les Parties publiques concernées, celles-ci feront toutes un effort maximal pour accorder à Boeing, et, dans la mesure permise par la loi, accorderont à Boeing, une exemption de la loi ainsi modifiée ou, sinon, un autre engagement ou une autre obligation acceptable pour Boeing et ayant un effet économique équivalent à celui de l'engagement ainsi amoindri ou supprimé. Si les Parties publiques concernées n'accordent pas cette exemption ou cet autre engagement, ce manquement constituera une atteinte grave au présent accord …

…

10.4.3 Les Parties publiques et Boeing reconnaissent et conviennent chacune … iii) que les clauses et conditions énoncées au présent article 10.4 sont un élément essentiel du présent accord et sont censées être appliquées dans toute la mesure possible."

7.86 Les Communautés européennes font valoir que, du fait de cette disposition du MSA, chacune des subventions alléguées "telles qu'elles sont promises à Boeing en vertu du MSA dans le cadre du projet Olympus, se traduit par une contribution financière au sens d'un transfert direct potentiel de fonds".[1114] Par conséquent, nous interprétons l'argument des Communautés européennes comme étant que les mesures pertinentes qui constituent un "transfert direct potentiel de fonds" sont le HB 2294 associé au MSA.[1115]

7.87 Les Communautés européennes estiment que l'article 10.4.1 du MSA se traduit par un transfert direct potentiel de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC parce qu'il garantit à Boeing l'exécution de tous les engagements consignés dans l'"ensemble d'incitations en faveur de Boeing", ou l'octroi d'une mesure corrective "ayant un effet économique équivalent" à celui de ces incitations.[1116] Par conséquent, selon les Communautés européennes, il y a un transfert direct potentiel de fonds en liaison avec chacun des engagements et obligations souscrits en vertu du MSA,

[1114] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 55.

[1115] Voir la réponse des Communautés européennes à la question n° 124, dans laquelle les Communautés européennes décrivent leur allégation subsidiaire comme suit: "L'article 10.4.1 du MSA donne lieu à un transfert direct potentiel de fonds en liaison avec chacun des engagements et obligations découlant du MSA en cause en l'espèce".

[1116] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 205.

qui inclut les mesures fiscales prévues par le HB 2294. En fait, le MSA garantit que Boeing recevra une subvention de 4 milliards de dollars, quelle qu'en soit la forme.[1117]

7.88 Les Communautés européennes rejettent l'argument des États-Unis selon lequel l'article 10.4.1 n'est qu'une clause d'"effort maximal" qui encourage les parties à respecter leurs engagements dans la mesure permise par la loi. Selon elle, cette interprétation est "absurde et contraire au sens courant du texte de la clause … {et} priverait complètement de sens {cette} clause".[1118] Les Communautés européennes font valoir que l'article 10.4.1 est une *garantie* qui établit que si quelque chose devait se produire qui amoindrirait l'une des obligations des Parties publiques au titre du MSA, ces dernières seraient tenues d'accorder à Boeing une exemption de la modification de la loi ou, si cela n'était pas possible, la valeur économique intégrale de l'obligation ou de l'engagement perdu. Les Communautés européennes notent que le simple déploiement d'un "effort maximal" ne délierait pas les Parties publiques de leur engagement d'accorder à Boeing une autre obligation ou un autre engagement ayant un effet économique équivalent conformément à l'article 10.4.1.[1119] Si un événement devait déclencher la garantie prévue à l'article 10.4.1, les Parties publiques au contrat ne pourraient pas s'acquitter de leur obligation au titre de cet article en se bornant à alléguer qu'elles ont fait un "effort maximal" pour accorder quelque chose ayant un effet économique équivalent, mais n'ont pas pu y parvenir.[1120] Si cela devait se produire, Boeing aurait un motif valable pour invoquer un manquement aux obligations contractuelles parce que l'article 10.4.1 dispose que si la garantie n'est pas honorée, "ce manquement constituera une atteinte grave au présent accord". L'article 11.2.1 du MSA dispose qu'en cas de violation de l'accord, Boeing pourra demander "l'exécution spécifique de l'un quelconque des … engagements … ou pourra recevoir des dommages-intérêts".[1121] Par conséquent, si les Parties publiques ne sont pas en mesure de tenir l'un des engagements garantis par le MSA, comme la fourniture des incitations fiscales de l'État de Washington, un engagement ayant un effet économique équivalent devra être accordé à Boeing, ou celle-ci pourra recevoir des dommages-intérêts pour manquement aux obligations contractuelles. Par conséquent, les abattements fiscaux, tels qu'ils ont été promis à Boeing en vertu du MSA, "se traduisent par une contribution financière au sens d'un transfert direct potentiel de fonds".[1122] Par ailleurs, les Communautés européennes notent que l'article 10.6.6 du MSA, et non l'article 10.4.1, est la clause d'"effort maximal" du MSA parce qu'il dispose ce qui suit:

> "10.6.6 Les parties conviennent de faire un effort maximal pour exécuter tous les engagements dans toute la mesure autorisée par les lois actuelles et en pleine conformité avec les lois et dispositions constitutionnelles applicables."[1123]

Par conséquent, s'il était simplement une clause d'"effort maximal", l'article 10.4.1 serait complètement dénué de sens à la lumière de l'article 10.6.6.[1124] Enfin, il ressort clairement du reste du texte de l'article 10.4 que l'article 10.4.1 est une garantie plutôt qu'une clause d'"effort maximal". L'article 10.4 dispose que son but est de "préserver la base sur laquelle {le MSA} est conclu", c'est-à-dire de préserver les attentes des parties, y compris le fait que Boeing "s'attend{ait}

[1117] Déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 32.
[1118] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 203.
[1119] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 43, paragraphe 145.
[1120] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 43, paragraphe 145.
[1121] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 43, paragraphe 145.
[1122] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 55.
[1123] MSA, pièce EC-58, et deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 208.
[1124] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 208.

raisonnablement à bénéficier de tous les avantages" découlant des engagements souscrits par les Parties publiques. En outre, l'article 10.4.3 dispose que l'article 10.4 est "un élément essentiel de l'accord et {est} censé{} être appliqué{} dans toute la mesure possible".[1125]

7.89 Les Communautés européennes reconnaissent que l'article 10.4.1 garantit les obligations consignées dans le MSA, ou prévoit un engagement ayant un effet économique équivalent, "dans la mesure permise par la loi".[1126] Or, selon elles, cela impose simplement aux Parties publiques de ne pas agir contrairement à la loi en appliquant la garantie. Les Communautés européennes notent que les engagements pris par les autorités publiques dans le cadre de contrats avec des sociétés privées sont limités par les constitutions et les lois applicables dans la plupart, voire l'ensemble, des juridictions des Membres de l'OMC. Contrairement à ce que font valoir les États-Unis, indiquer ce fait dans le contrat ne rend pas un engagement, comme celui qui figure à l'article 10.4.1, "d'ordre purement conjectural".[1127] En outre, les Communautés européennes font valoir qu'"étant donné que les Parties publiques ont le pouvoir de faire ou de modifier les lois des États et les lois locales il apparaît que la disposition "dans la mesure permise par la loi" aurait peu d'effet dans la pratique".[1128] Par ailleurs, il n'est pas nécessaire que l'autre obligation ou engagement ayant un effet économique équivalent soit obligatoirement édicté par le corps législatif.[1129]

7.90 À propos de l'interprétation correcte du "transfert direct potentiel de fonds" visé à l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC, les Communautés européennes et les États-Unis conviennent qu'il doit y avoir des "circonstances présentement définies et faisant l'objet d'engagements – c'est-à-dire un événement déclencheur défini" qui donne lieu au transfert direct de fonds.[1130] Cependant, bien que les États-Unis fassent valoir que la conséquence de l'événement déclencheur *doit* être un transfert direct de fonds, les Communautés européennes soutiennent que quand l'événement déclencheur rend nécessaire le transfert d'argent *ou* de quelque chose d'autre que de l'argent, au choix des autorités publiques, cela ne peut pas ne pas relever d'un "transfert direct potentiel de fonds".[1131] Elles notent que *l'une* des mesures correctives dont Boeing pourrait bénéficier en cas de manquement à la garantie prévue dans le MSA est un transfert direct de fonds d'un montant égal à la valeur de l'obligation ou de l'engagement amoindri ou supprimé.[1132] Par conséquent, l'article 10.4.1 aboutit à un transfert direct potentiel de fonds. Selon les Communautés européennes, l'affirmation des États-Unis selon laquelle un "transfert direct potentiel de fonds" n'existe que quand il est certain que le bénéficiaire de la contribution financière alléguée recevra un transfert direct de fonds si l'événement déclencheur se produit "conduit à un résultat absurde".[1133] Selon l'interprétation des États-Unis il serait très facile pour les Membres de contourner les disciplines de l'Accord SMC parce qu'ils pourraient simplement associer une action possible, ne comportant pas de transfert de fonds, à une mesure qui serait autrement un transfert direct potentiel de fonds.[1134] Par exemple, les pouvoirs

[1125] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 207.
[1126] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 206.
[1127] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 124, paragraphe 49.
[1128] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 206.
[1129] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 43, paragraphe 146.
[1130] Voir les observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 124, paragraphe 52.
[1131] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 124, paragraphes 52 et 53.
[1132] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 43, paragraphe 147.
[1133] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 124, paragraphe 56.
[1134] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 124, paragraphe 56.

publics pourraient garantir un prêt en s'engageant à transférer des fonds au créancier, ou à transférer quelque chose d'autre ayant une valeur, comme un terrain, en cas de non-remboursement de la part de l'emprunteur. Les Communautés européennes rejettent l'affirmation des États-Unis selon laquelle ajouter l'option d'un transfert de terres en cas de non-remboursement fait sortir la garantie du champ d'application de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[1135]

7.91 En réponse à l'argument des États-Unis selon lequel ce qu'une Partie publique accorderait, le cas échéant, au titre de la garantie prévue à l'article 10.4.1, de même que ce qu'un tribunal pourrait imposer, le cas échéant, à titre de mesure corrective, est "d'ordre purement conjectural", les Communautés européennes soutiennent que c'est précisément l'incertitude quant à l'éventualité d'un transfert direct de fonds qui fait de la garantie un transfert direct potentiel de fonds.[1136] Elles font observer que lorsqu'il est certain qu'un transfert de fonds aura lieu, cela est défini comme un transfert direct de fonds au titre de l'article 1.1 a) 1) i), plutôt que comme un transfert direct potentiel de fonds.[1137] Pour étayer cette interprétation, elles notent que la définition de "potentiel" donnée par le dictionnaire est "*possible* par opposition à réel", ce qui représente une ample marge d'incertitude quant à l'éventualité d'un transfert de fonds. En outre, les Communautés européennes citent le Groupe spécial *Brésil – Aéronefs*, qui a émis l'avis suivant: "si le point de savoir si une mesure est un "transfert direct potentiel de fonds" dépendait du degré de vraisemblance ou de probabilité qu'un versement interviendra par la suite, les auteurs de l'Accord auraient alors certainement choisi un adjectif donnant davantage l'idée d'une forte probabilité que l'adjectif "potentiel"".[1138]

7.92 Enfin, les Communautés européennes font observer que l'objet et le but de l'Accord SMC sont "d'imposer des disciplines multilatérales pour les subventions qui faussent les échanges internationaux" et qu'un type de distorsion est le transfert du risque d'une partie privée aux pouvoirs publics par le biais d'un transfert direct potentiel de fonds. Cela ressort clairement de l'exemple fourni à l'article 1.1 a) 1) i), à savoir une garantie de prêt.[1139] Les Communautés européennes font valoir que l'article 10.4.1 transfère de Boeing aux pouvoirs publics le risque de non-respect des engagements des Parties publiques au titre du MSA et il n'y a donc aucune raison de traiter cet article différemment d'une garantie de prêt.[1140]

> Question de savoir s'il existe un avantage pour Boeing en liaison avec chacune des mesures

7.93 Les Communautés européennes font valoir que chacune des mesures fiscales que prévoit le HB 2294 confère un avantage à la division des LCA de Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC parce que Boeing n'est pas tenue de verser quoi que ce soit en échange. Il résulte de ces mesures fiscales que Boeing reçoit des avantages à des conditions autres que celles du marché.[1141] Dans leurs arguments concernant l'existence d'un avantage, les Communautés européennes s'appuient

[1135] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 124, paragraphe 56.
[1136] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 43, paragraphe 147.
[1137] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 43, paragraphe 147.
[1138] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 124, paragraphe 87.
[1139] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 124, paragraphe 89.
[1140] En fait, les Communautés européennes notent que l'article 10.4.1 transfère le risque directement du bénéficiaire de la subvention aux pouvoirs publics, tandis qu'une garantie de prêt transfère le risque d'une manière moins directe d'une tierce partie aux pouvoirs publics.
[1141] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 133 et 138.

sur l'affaire *États-Unis – FSC*, dans laquelle le Groupe spécial a été d'avis que l'abandon de certaines taxes qui auraient été normalement exigibles "confér{ait} manifestement un avantage".[1142]

7.94 Les Communautés européennes estiment en outre que la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington accordée aux fabricants de composants d'aéronefs commerciaux confère un avantage à la division des LCA de Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[1143] À cet égard, elles s'appuient sur une analyse de la transmission. Les arguments des Communautés européennes concernant la transmission sont exposés à partir du paragraphe 7.221 du présent rapport, dans la section qui a trait au montant de la subvention, pour les raisons indiquées au paragraphe 7.214 du présent rapport. Les Communautés européennes ne font valoir qu'il y a transmission à propos d'aucune des autres mesures fiscales prévues par le HB 2294.[1144]

Arguments des États-Unis

Question de savoir s'il existe une contribution financière en liaison avec chacune des mesures

7.95 Les États-Unis contestent que la réduction d'impôt B&O accordée à Boeing, l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements, l'exonération du droit d'accise sur la location à bail et l'exonération de l'impôt sur la propriété constituent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.

7.96 Selon les États-Unis, l'Organe d'appel a été d'avis que, pour analyser si des recettes normalement exigibles ont été abandonnées conformément à l'article 1.1 a) 1) ii), il doit y avoir un "point de référence normatif défini permettant de faire une comparaison".[1145] En outre, ce point de référence normatif est constitué par les "propres règles fiscales du Membre". Par conséquent, ce qui est normalement exigible dépend "des règles en matière d'imposition que chaque Membre choisit d'établir pour lui-même".[1146] L'Organe d'appel a fait observer qu'il pouvait être difficile de déterminer le point de référence pertinent quand le régime fiscal d'un Membre était "divers et complexe". Dans toute analyse, "il faut qu'il y ait une base rationnelle pour comparer le traitement fiscal des revenus visés par la mesure contestée et le traitement fiscal de certains autres revenus".[1147] Lorsqu'il n'est pas possible de qualifier une mesure fiscale d'exception à une règle générale, il est nécessaire de comparer le traitement fiscal de "revenus légitimement comparables".[1148]

Question de savoir s'il existe une contribution financière en ce qui concerne les mesures fiscales dont les parties conviennent qu'elles ont été utilisées par Boeing

7.97 Appliquant les indications de l'Organe d'appel à la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington, les États-Unis font valoir que le point de référence approprié est "la fourchette des taux nominaux de l'impôt B&O que l'État applique à toutes les catégories d'activités économiques visées par l'impôt B&O".[1149] Ils font observer que le système de l'impôt B&O consiste à imposer des impôts sur des catégories d'activités. Il y a quatre grandes classes d'activités associées à des taux d'imposition (dont la fabrication, imposée au taux de 0,484 pour cent). Cependant, ces quatre catégories sont à leur tour subdivisées en 36 autres catégories, qui ont chacune leur propre taux d'imposition, allant de

[1142] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 137.
[1143] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 133 et 135.
[1144] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 69.
[1145] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 443.
[1146] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 444.
[1147] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 445.
[1148] Réponse des États-Unis à la question n° 32, paragraphe 81.
[1149] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 450 et 451.

3,3 pour cent à 0,138 pour cent.[1150] Les États-Unis font valoir que, compte tenu des taux variables appliqués aux différentes activités économiques, il n'y a pas de taux d'imposition général dans le cadre du système de l'impôt B&O. Le taux de 0,484 pour cent applicable à la fabrication n'est qu'un taux dans un système de taux multiples et il n'y a pas de base rationnelle pour l'utiliser en tant que comparateur. En fait, 60 pour cent du revenu total au titre de la fabrication imposable dans l'État est soumis à un taux d'imposition ajusté.[1151] Par conséquent, le point de référence normatif est la fourchette des taux de l'impôt B&O qui existent pour différentes activités économiques.[1152] Étant donné que le taux d'imposition réduit applicable aux constructeurs aérospatiaux se situe dans la fourchette de l'ensemble des taux de l'impôt B&O (plusieurs activités économiques sont imposées au taux plus faible de 0,138 pour cent), aucune recette "normalement exigible" n'a été abandonnée. L'ajustement au taux applicable aux constructeurs d'aéronefs est compatible avec le traitement de revenus légitimement comparables.[1153]

7.98 Il apparaît en outre que les États-Unis laissent entendre dans leur première communication écrite que le "taux d'imposition effectif moyen" pour toutes les entreprises de l'État de Washington est un point de référence normatif approprié.[1154] Cependant, dans leurs réponses à une question du Groupe spécial, les États-Unis précisent qu'ils ne font pas valoir que le taux d'imposition effectif moyen est un point de référence approprié. Ils donnent plutôt des informations sur l'incidence de la réduction de l'impôt B&O sur le taux d'imposition effectif payé par les constructeurs aérospatiaux afin de confirmer à nouveau la conclusion selon laquelle la réduction de l'impôt B&O ne se traduit pas par l'abandon de recettes normalement exigibles.[1155] En particulier, les États-Unis donnent de nombreuses informations concernant la "pyramidalisation" de l'impôt B&O.[1156] En substance, la notion de "pyramidalisation" fait référence à la situation dans laquelle les biens et services qui sont utilisés comme intrants à des stades plus avancés de la production sont imposés plusieurs fois à mesure qu'ils progressent dans la chaîne de production. Il en résulte un taux d'imposition effectif de plus en plus élevé pour chaque entreprise de la chaîne, parce que la valeur brute du produit à chaque stade inclut les impôts payés sur les produits intermédiaires. Par conséquent, l'impôt s'accumule, ou "pyramidalise", à mesure qu'il progresse dans la chaîne de production.[1157] Selon les États-Unis, la construction aérospatiale comprend souvent des étapes multiples. Par conséquent, le taux d'imposition "effectif" (qui tient compte de la pyramidalisation) payé par le secteur de la construction aérospatiale est beaucoup plus élevé que dans d'autres secteurs. Les États-Unis soutiennent que le but de la réduction d'impôt inscrite dans le HB 2294 était de réduire cette inégalité. À la suite de cette réduction d'impôt, le taux effectif payé par les constructeurs aérospatiaux reste légèrement supérieur au taux effectif moyen de l'impôt B&O.[1158] Par conséquent, cela confirme à nouveau que le taux de l'impôt B&O pour la construction aérospatiale est compatible avec le traitement fiscal accordé à des revenus comparables dans l'État de Washington et ne se traduit pas par un abandon de recettes.[1159]

[1150] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 451.
[1151] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 136.
[1152] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 452; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 135.
[1153] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 135.
[1154] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 460 et 461.
[1155] Réponse des États-Unis à la question n° 32, paragraphe 81.
[1156] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 455 à 461.
[1157] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 456.
[1158] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 459 à 461, et deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 137.
[1159] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 137.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.99 Les États-Unis ne contestent pas qu'une contribution financière existe au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) en liaison avec les crédits d'impôt B&O et avec l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les logiciels, le matériel et les périphériques informatiques.[1160]

> Question de savoir s'il existe une contribution financière en ce qui concerne les mesures fiscales à propos desquelles il y a désaccord sur le point de savoir si les subventions ont été utilisées par Boeing

7.100 À propos de l'*exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements*, les États-Unis font valoir qu'il ne s'agit pas d'une contribution financière parce que Boeing "n'a pas utilisé et n'utilisera pas cette exonération fiscale".[1161] L'exonération s'applique dans le cas où un fabricant d'avions superéconomiques construit de *nouveaux* bâtiments ou loue de tels bâtiments, pour mener à bien ses activités de fabrication. Boeing n'a rien fait de cela. Elle a plutôt décidé d'utiliser ses installations existantes d'Everett pour procéder à l'assemblage du 787. Les États-Unis font valoir que Boeing ne prévoit pas de construire ou de louer de tels bâtiments à l'avenir. Par conséquent, Boeing n'est pas admissible au bénéfice de ces exonérations fiscales ou ne remplit pas les conditions requises pour en bénéficier, et l'État de Washington n'a abandonné aucune recette y relative. De ce fait, il n'y a pas de contribution financière au sens de l'article premier de l'Accord SMC.[1162]

7.101 À l'appui de leur argument selon lequel Boeing n'a pas tiré et ne tirera pas avantage de l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements, les États-Unis mentionnent le MSA, y compris les pièces qui y sont jointes, et le Mémorandum d'accord, qui "consacrent la décision de Boeing d'établir ses activités relatives au 787 dans ses installations existantes d'Everett".[1163] Par ailleurs, les États-Unis font référence à la feuille de calcul de l'Administration fiscale de l'État de Washington, qui estime le coût pour les pouvoirs publics des mesures fiscales que prévoit le HB 2294. L'Administration estime que ce coût sera nul en ce qui concerne l'exonération fiscale pour les services de construction et les équipements.[1164]

7.102 Les États-Unis font valoir qu'il n'y a pas de contribution financière à Boeing résultant de *l'exonération du droit d'accise sur la location à bail* ou de *l'exonération de l'impôt sur la propriété*, ni par conséquent de subvention incompatible avec les règles de l'OMC.[1165] Selon eux, la raison en est que Boeing n'a utilisé et n'utilisera aucune de ces exonérations. Celles-ci ne s'appliquent qu'aux intérêts à bail des installations du district portuaire utilisées par les constructeurs d'avions superéconomiques et aux biens des locataires de ces installations. Boeing a décidé d'utiliser ses installations existantes pour la construction du 787 plutôt que de louer des biens publics.[1166] On trouve des éléments de preuve à cet égard dans le MSA et le Mémorandum d'accord. Par conséquent, Boeing ne remplit pas les conditions requises pour bénéficier des allégements fiscaux.[1167]

7.103 Les États-Unis font observer que "bien que l'Accord-cadre sur le site stipule que le port d'Everett achètera 9 acres de terrain et conclura avec Boeing une cession-bail de ce terrain, cela, en fait, ne s'est pas produit. Boeing n'a pas conclu, et nous informe qu'elle n'a pas l'intention de conclure, d'arrangement de vente-cession-bail pour ses installations d'assemblage du 787".[1168] Par conséquent,

---

[1160] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 492 et 499.
[1161] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 503.
[1162] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 503 à 505, et réponse des États-Unis à la question n° 239, paragraphes 398 et 400.
[1163] Réponse des États-Unis à la question n° 239, paragraphe 396.
[1164] Réponse des États-Unis à la question n° 239, paragraphe 399.
[1165] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 508.
[1166] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 507.
[1167] Réponse des États-Unis à la question n° 239, paragraphes 396 à 398.
[1168] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 508.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

l'État de Washington n'a abandonné aucune recette par suite des dispositions du HB 2294 concernant les exonérations du droit d'accise sur la location à bail ou de l'impôt sur la propriété, et il n'y a pas de contribution financière.[1169] On trouve d'autres éléments de preuve à cet égard dans la feuille de calcul de l'Administration fiscale de l'État de Washington qui présente une estimation sur 20 ans du coût pour les pouvoirs publics de mesures fiscales inscrites dans le HB 2294. L'Administration estime que le coût des exonérations du droit d'accise sur la location à bail et de l'impôt sur la propriété sera nul.[1170]

7.104 Enfin, les États-Unis notent qu'il n'est pas possible pour Boeing de demander le crédit d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété *et* l'exonération du droit d'accise sur la location à bail *et* l'exonération de l'impôt sur la propriété.[1171] La raison en est que les articles 13 et 14 du HB 2294, qui sont les dispositions concernant l'exonération du droit d'accise sur la location à bail et l'exonération de l'impôt sur la propriété, disposent tous deux qu'"{u}ne personne qui se prévaut du crédit prévu à l'article 15 de la présente loi {le crédit d'impôt B&O sur la propriété} n'est pas admissible au bénéfice de l'exonération prévue par le présent article". Par suite de cette disposition, Boeing ne peut pas tirer avantage des trois mesures à la fois au cours d'une même année. Par conséquent, selon les États-Unis, la quantification, par les Communautés européennes, des montants des subventions est erronée parce qu'elle attribue chaque année une valeur non nulle à chacune des trois mesures jusqu'en 2024. Les États-Unis concluent que "la quantification par les CE des subventions alléguées suppose que Boeing se prévaudra et s'est prévalue chaque année du crédit d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété, de l'exonération du droit d'accise sur la location à bail et de l'exonération de l'impôt sur la propriété … cela serait illégal et est factuellement inexact".[1172]

Recettes qui seront abandonnées dans l'avenir

7.105 En plus de leur argument selon lequel l'État de Washington n'a pas abandonné de recettes normalement exigibles, les États-Unis font valoir qu'en tout état de cause, quand la contribution financière associée à une subvention alléguée est l'abandon de recettes publiques au sens de l'article 1.1 a) 1) ii), le montant de la contribution financière doit être limité aux recettes qui ont *effectivement* été abandonnées.[1173] Les recettes que les pouvoirs publics pourront potentiellement abandonner dans l'avenir ne constituent pas une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii).[1174] En réponse à une question du Groupe spécial, les États-Unis précisent qu'à leur avis l'article 1.1 a) 1) ii) traite de l'existence plutôt que du montant d'une subvention.[1175] Ils font valoir que, dans le cas où la contribution financière d'une subvention alléguée consiste en des recettes publiques qui seront abandonnées dans l'avenir, cela ne répond pas à la définition d'une subvention qui figure à l'article premier. Les États-Unis indiquent ensuite, en réponse à la même question, que "{l}e point de savoir si une mesure se traduit par une contribution financière est l'un des éléments de l'analyse du point de savoir s'il y a une subvention et quel en est le montant. Parce qu'elles ne peuvent être considérées comme une contribution financière, les recettes qui pourront être abandonnées dans l'avenir ne peuvent être considérées comme une subvention ni être incluses dans le montant de la subvention".[1176]

[1169] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 508.
[1170] Réponse des États-Unis à la question n° 239, paragraphe 399.
[1171] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 363.
[1172] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 363, paragraphe 182.
[1173] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 462.
[1174] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 462.
[1175] Réponse des États-Unis à la question n° 125, paragraphe 47. En outre, et plus généralement, voir les réponses des parties à la question n° 1.
[1176] Réponse des États-Unis à la question n° 125, paragraphe 47.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.106 Les États-Unis font valoir que les recettes qui seront abandonnées dans l'avenir ne peuvent constituer une contribution financière parce que l'article 1.1 a) 1) ii) dispose qu'une contribution financière existe quand "des recettes publiques normalement exigibles sont *abandonnées* ou ne sont *pas perçues*". Cette phrase est au passé et ne fait référence qu'aux recettes qui ont *déjà* été abandonnées ou n'ont pas été perçues.[1177] L'article 1.1 a) 1) ii) ne mentionne pas les recettes que les pouvoirs publics peuvent choisir d'abandonner ou de ne pas percevoir dans l'avenir. Les États-Unis mettent cela en contraste avec le libellé de l'article 1.1 a) 1) i), qui prévoit des "transferts directs *potentiels* de fonds ou de passif". Ils font valoir que ce libellé prévoit clairement une contribution financière se produisant dans l'avenir, par opposition au libellé de l'article 1.1 a) 1) ii), qui n'est pas prospectif.[1178]

7.107 En réponse à une question du Groupe spécial, les États-Unis reconnaissent que les mesures prescrivant l'abandon de recettes normalement exigibles peuvent être contestées "en tant que telles" dans le cadre du mécanisme de règlement des différends de l'OMC, comme cela s'est produit dans l'affaire *États-Unis – FSC*.[1179] Cependant, dans la même réponse, ils insistent sur le fait qu'"aucune contribution financière n'existe au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) à moins que les pouvoirs publics n'aient abandonné des recettes".[1180]

Argument subsidiaire

7.108 Les États-Unis rejettent l'argument présenté à titre subsidiaire par les Communautés européennes, selon lequel un transfert direct potentiel de fonds existe au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. L'article 10.4.1 du MSA ne donne pas à Boeing la "garantie" qu'elle sera exemptée de toute modification de la loi ou bénéficiera d'une mesure corrective ayant un "effet économique équivalent". Cet article est plutôt, simplement, une clause d'"effort maximal" qui encourage les parties à l'accord à respecter leurs engagements dans la mesure permise par la loi.[1181] Cela s'explique par le fait que l'engagement pris par les Parties publiques à l'article 10.4.1 est subordonné aux conditions relatives à l'"effort maximal" et à "la mesure permise par la loi". Par conséquent, l'article 10.4.1 "n'a pas de valeur économique indépendante".[1182]

7.109 À propos de la "condition relative à la mesure permise par la loi", les États-Unis font valoir que les Parties publiques au MSA n'ont pas le pouvoir d'adopter unilatéralement des modifications des lois de l'État de Washington, ni de garantir un transfert direct potentiel de fonds. Au plus, les Parties publiques peuvent promettre de faire un effort maximal pour susciter des modifications des lois au moyen des processus qui produisent ces lois. Elles ne peuvent pas promettre de faire plus, et ne le promettraient pas.[1183]

7.110 Selon les États-Unis, le dictionnaire définit le terme "potentiel" comme signifiant "possible par opposition à réel; qui peut arriver ou se produire; latent".[1184] Cela indique une possibilité future fondée sur une capacité ou un état actuel, et non un "manque de certitude" ou un résultat d'ordre purement conjectural. L'inclusion du synonyme "latent" dans la définition du dictionnaire rend la chose encore plus claire.[1185] Par conséquent, pour établir qu'une mesure constitue un transfert direct

[1177] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 463.
[1178] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 464.
[1179] Réponse des États-Unis à la question n° 31, paragraphe 80.
[1180] Réponse des États-Unis à la question n° 31, paragraphe 80.
[1181] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 587 et 588.
[1182] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 588.
[1183] Réponse des États-Unis à la question n° 43, paragraphe 118.
[1184] Réponse des États-Unis à la question n° 124, paragraphe 36, et observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 124, paragraphe 64.
[1185] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 124, paragraphe 64.

potentiel de fonds conformément à l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC, il est nécessaire de démontrer qu'il y a certaines circonstances présentement définies et faisant l'objet d'engagements dans lesquelles le bénéficiaire de la contribution financière alléguée est assuré de recevoir un transfert direct de fonds de la part de l'autorité qui accorde la subvention.[1186] Tel n'est pas le cas avec le MSA, qui prévoit simplement une contribution financière future possible, d'ordre conjectural. L'article 10.4.1 ne garantit à Boeing aucune sorte de versement ou de transfert de fonds. La raison en est que cet article est assorti des conditions relatives à l'"effort maximal" et à "la mesure permise par la loi". En outre, un transfert direct de fonds n'est que l'un des moyens possibles par lesquels les Parties publiques peuvent s'acquitter de l'obligation prévue à l'article 10.4.1.[1187] Par ailleurs, si les Parties publiques ne respectaient pas l'un des engagements souscrits dans le cadre du MSA ou ne proposaient pas de solution de remplacement, Boeing pourrait engager une action civile en justice. Les États-Unis font valoir que le résultat d'une telle action est "totalement indéterminé" et même les Communautés européennes admettent que "l'une des mesures correctives que Boeing peut retirer d'une action au titre de l'article 10.4.1 est un transfert direct de fonds".[1188] Par conséquent, selon les États-Unis, "il n'y a pas de circonstances définies dans lesquelles Boeing est assuré de quoi que ce soit, *a fortiori* d'un transfert direct de fonds, pas plus qu'il n'y a quelque autre garantie qu'elle recevra de tels fonds".[1189] Les États-Unis comparent cela à l'exemple d'un transfert direct potentiel de fonds donné à l'article 1.1 a) 1) i), à savoir une garantie de prêt. Une garantie de prêt est un instrument financier courant qui décrit des éventualités bien définies et stipule que dans le cas où l'une de ces éventualités se présente, le garant est tenu de transférer des fonds au bénéficiaire de la garantie de prêt. Autrement dit, il y a un engagement actuel de transférer des fonds dans certaines circonstances définies.[1190] En revanche, l'article 10.4.1 ne contient pas d'engagement de ce type. Les États-Unis précisent qu'ils ne considèrent pas que le degré de probabilité d'un transfert futur soit pertinent. Ce qui est pertinent par contre, c'est de savoir s'il y a des circonstances définies dans lesquelles un transfert direct de fonds est requis.[1191]

7.111 Enfin, les États-Unis font observer que l'article 10.4.1 du MSA prévoit un effort maximal pour remplacer une obligation ou un engagement compromis par une autre "obligation" ou un autre "engagement", sans spécifier ce que doit être cette obligation ou cet engagement. Par conséquent, il est impossible d'évaluer par avance si une "obligation" ou un "engagement" futur possible serait un transfert direct potentiel de fonds conférant un avantage.[1192] Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de supposer non seulement qu'un transfert futur d'une certaine sorte *se produira*, mais aussi que la mesure de remplacement prendra la forme d'une subvention pouvant donner lieu à une action, ou au moins d'une contribution financière visée par l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC. Les Communautés européennes n'ont pas démontré qu'une telle hypothèse était fondée.[1193]

[1186] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 124, paragraphe 64.
[1187] Réponse des États-Unis à la question n° 124, paragraphe 40.
[1188] Réponse des États-Unis à la question n° 124, paragraphe 41.
[1189] Réponse des États-Unis à la question n° 124, paragraphe 44.
[1190] Réponse des États-Unis à la question n° 124, paragraphe 42; observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 124, paragraphe 65.
[1191] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 124, paragraphe 67.
[1192] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 124, paragraphe 72.
[1193] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 124, paragraphe 72.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Question de savoir s'il existe un avantage pour Boeing en liaison avec chacune des mesures

7.112 Les États-Unis ne contestent pas que si les mesures fiscales sont chacune une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC, alors chacune confère un avantage à Boeing.[1194] Les États-Unis n'admettent pas que l'avantage résultant de la réduction de l'impôt B&O accordée aux fabricants de composants soit transmis à Boeing. Leurs arguments à cet égard sont résumés à partir du paragraphe 7.238 du présent rapport, dans la section concernant le montant de la subvention, pour les raisons indiquées au paragraphe 7.214 du présent rapport.

Arguments des tierces parties

Australie

7.113 L'Australie note que le système de l'impôt B&O de l'État de Washington consiste en des taux d'imposition par secteur.[1195] S'appuyant sur les indications données par l'Organe d'appel dans les affaires *États-Unis – FSC* et *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, elle estime que, pour évaluer si la réduction de l'impôt B&O constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC, le Groupe spécial doit comparer "des contribuables se trouvant dans des situations similaires (c'est-à-dire d'autres secteurs dont les activités économiques ont une complexité/un niveau de valeur ajoutée similaire)".[1196] La question essentielle est de savoir si les mesures fiscales "représentent une dérogation" aux règles fiscales qui s'appliqueraient "normalement" à ce secteur. Un facteur qu'il est pertinent pour le Groupe spécial d'examiner en procédant à la comparaison au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) est la conception de la mesure considérée ou la "forme essentielle et la justification présentée pour ces mesures afin d'évaluer la nature du rapport entre la mesure en cause et le régime fiscal général".[1197] Dans le contexte de la présente affaire, l'Australie fait valoir que le Groupe spécial doit examiner la réduction des taux de l'impôt B&O de l'État de Washington dans le contexte de l'ensemble d'incitations en faveur de Boeing.[1198]

7.114 À propos de l'analyse de l'avantage résultant des subventions fiscales, l'Australie affirme que les Communautés européennes ont négligé de procéder à une comparaison pour déterminer si les conditions de la contribution financière étaient plus avantageuses que celles qui pouvaient être obtenues sur le marché.[1199] Les Communautés européennes affirment simplement que l'aide fiscale ne peut, par définition, pas être obtenue sur le marché et concluent par conséquent que cette aide constitue un avantage à des conditions autres que celles du marché.[1200] L'Australie fait valoir que

[1194] Voir la réponse des États-Unis à la question n° 13, paragraphe 26, dans laquelle les États-Unis admettent que le crédit d'impôt B&O pour les logiciels et le matériel informatiques est une subvention spécifique; la réponse des États-Unis à la question n° 14, paragraphes 31 et 32, dans laquelle les États-Unis admettent que les crédits d'impôt B&O pour le développement préproduction et pour les impôts sur la propriété sont des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC; la réponse des États-Unis à la question n° 13, paragraphe 27, dans laquelle les États-Unis admettent que l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour l'équipement informatique est une subvention. À propos de l'exonération fiscale pour les services de construction et les équipements, l'exonération du droit d'accise sur la location à bail et l'exonération de l'impôt sur la propriété, les États-Unis font valoir qu'aucune contribution financière n'existe et n'abordent pas la question de l'avantage.

[1195] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 5.

[1196] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 8.

[1197] Communication écrite de l'Australie, paragraphes 8 et 9.

[1198] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 9.

[1199] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 37.

[1200] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 38.

pour évaluer si une incitation fiscale confère un avantage, il faut effectuer une comparaison avec des points de repère du marché, à savoir les impôts qui seraient normalement exigibles.[1201]

Évaluation par le Groupe spécial

Question de savoir s'il existe une contribution financière en liaison avec chacune des mesures

7.115 La question dont nous sommes saisis consiste à savoir si les mesures fiscales adoptées dans le cadre du HB 2294 constituent une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC, qui dispose ce qui suit:

> "1.1 Aux fins du présent accord, une subvention sera réputée exister:
>
> a) 1) s'il y a une contribution financière des pouvoirs publics ou de tout organisme public du ressort territorial d'un Membre (dénommés dans le présent accord les "pouvoirs publics"), c'est-à-dire dans les cas où:
>
> …
>
> ii) des recettes publiques normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues (par exemple dans le cas des incitations fiscales telles que les crédits d'impôt)."

7.116 Dans l'affaire *États-Unis – FSC*, l'Organe d'appel a été d'avis que, pour déterminer si des recettes "normalement exigibles" ont été abandonnées, il fallait faire une comparaison entre les recettes que l'on s'était effectivement procurées et celles que l'on se serait "normalement" procurées. Le Groupe spécial et l'Organe d'appel sont convenus que pour déterminer ce qui aurait été normalement exigible, la base de comparaison devait être constituée par "les règles en matière d'imposition appliquées par le Membre en question".[1202]

7.117 Le Groupe spécial a appliqué un critère "en l'absence de" pour déterminer si des recettes qui étaient "normalement exigibles" avaient été abandonnées. Cela a consisté notamment à examiner la situation qui aurait existé en l'absence de la mesure en question et à déterminer si les obligations fiscales auraient été plus élevées sans cette mesure.[1203] L'Organe d'appel a exprimé des réserves sur la question de savoir si le critère "en l'absence de" était un critère général approprié qui devrait s'appliquer dans toutes les situations.[1204]

7.118 L'Organe d'appel a tenu le raisonnement suivant:

> "{L}e terme "abandonnées" donne à penser que les pouvoirs publics ont renoncé à un droit de se procurer des recettes qu'ils auraient "normalement" pu se procurer. Cela ne peut pas, cependant, être un droit abstrait, car les pouvoirs publics pourraient, en théorie, imposer *toutes* les recettes. Il doit donc y avoir un point de référence normatif défini permettant de faire une comparaison entre les recettes que l'on s'est effectivement procurées et les recettes que l'on se serait "normalement" procurées …
>
> Le Groupe spécial a constaté que l'expression "normalement exigibles" établissait un critère "en l'absence de", selon lequel la base de comparaison appropriée pour

[1201] Réponse de l'Australie à la question n° 10.
[1202] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC*, paragraphe 90.
[1203] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC*, paragraphe 7.45.
[1204] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC*, paragraphe 91.

> déterminer si des recettes étaient "normalement exigibles" était "la situation qui existerait en l'absence des mesures en question". En l'espèce, ce critère juridique constitue une bonne base de comparaison parce qu'il n'est pas difficile d'établir de quelle façon les revenus … seraient imposés "en l'absence de" la mesure contestée. Toutefois, nous avons certaines réserves importantes quant à l'application d'un quelconque critère juridique, comme le critère "en l'absence de", à la place des termes d'un traité eux-mêmes … Nous pensons qu'il ne serait pas difficile de contourner un tel critère … Nous notons, par conséquent, que, bien que le critère "en l'absence de" retenu par le Groupe spécial fonctionne en l'espèce, il pourrait ne pas fonctionner dans d'autres cas."[1205]

7.119 Dans la procédure de mise en conformité correspondante, l'Organe d'appel a précisé qu'il pouvait y avoir des situations dans lesquelles il était possible d'appliquer un critère "en l'absence de", à savoir quand la mesure en cause était une "exception" à une règle "générale" d'imposition.[1206] Cependant, un groupe spécial n'est pas toujours tenu de définir la règle "générale" d'imposition. Dans de nombreuses situations, il peut être difficile de le faire.[1207] Dans de telles circonstances:

> "{L}es groupes spéciaux devraient chercher à comparer le traitement fiscal de revenus légitimement comparables pour déterminer si la mesure contestée entraîne l'abandon de recettes "normalement exigibles", en relation avec les revenus en question …
>
> {L}e point de repère normatif pour déterminer si les recettes abandonnées sont normalement exigibles doit permettre une comparaison du traitement fiscal de revenus comparables, entre les mains de contribuables dans des situations semblables."[1208]

7.120 Par conséquent, l'analyse de l'Organe d'appel indique que dans les cas où il est possible d'identifier une règle générale d'imposition appliquée par le Membre en question, un critère "en l'absence de" peut être appliqué. Dans les autres situations, la mesure fiscale contestée devrait être comparée au traitement appliqué à des revenus comparables de contribuables placés dans des circonstances comparables dans la juridiction en cause.

> Question de savoir s'il existe une contribution financière en ce qui concerne les mesures fiscales dont les parties conviennent qu'elles ont été utilisées par Boeing

7.121 Lorsqu'on applique les indications données par l'Organe d'appel à la *réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington*, un examen des éléments de preuve présentés au Groupe spécial révèle qu'il y a effectivement un taux général d'imposition applicable aux activités de fabrication dans l'État de Washington et que la réduction fiscale dont bénéficient les activités de construction aéronautique constitue une exception à cette règle.

7.122 L'article 82.04.240 du *Revised Code of Washington*, intitulé "Impôt applicable aux fabricants", dispose ce qui suit:

> "*Pour toutes les personnes* se livrant dans cet État à des activités de fabrication, *à l'exception* des personnes imposables en tant que fabricants en vertu d'autres dispositions du présent chapitre, le montant de l'impôt relatif à ces activités sera égal

---

[1205] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC*, paragraphes 90 et 91.
[1206] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 91.
[1207] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 91.
[1208] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphes 91 et 98.

> à la valeur des produits fabriqués, y compris les sous-produits, multipliée par un taux de 0,484 pour cent."[1209]

7.123 Par conséquent, tel qu'il est libellé, le code fiscal de l'État de Washington établit une règle générale qui s'applique à "toutes les personnes se livrant … à des activités de fabrication". Il prévoit en outre certaines exceptions à cette règle, qui sont énoncées dans d'autres dispositions du même chapitre. Ces exceptions consistent notamment en des taux d'imposition moindres pour les fabricants de matières semi-conductrices, les fabricants de farine de blé et les fabricants de biodiesel et d'alcool carburant, par exemple.

7.124 Des dispositions similaires s'appliquent en ce qui concerne les impôts sur les activités de vente en gros et de vente au détail. L'article 82.04.270 du Revised Code of Washington dispose ce qui suit:

> "*Pour toutes les personnes* se livrant dans cet État à des activités de vente en gros, *à l'exception* des personnes imposables en tant que grossistes en vertu d'autres dispositions du présent chapitre, le montant de l'impôt relatif à ces activités sera égal au produit brut des ventes réalisées dans le cadre de ces activités, multiplié par un taux de 0,484 pour cent."[1210]

De même, l'article 82.04.250 du Revised Code of Washington dispose ce qui suit:

> "1) *Pour toutes les personnes* se livrant dans cet État à des activités de vente au détail, *à l'exception* des personnes imposables en application du {HB 2294}, de l'article 82.04.272 ou de la sous-section 2) de la présente section, le montant de l'impôt relatif à ces activités sera égal au produit brut des ventes réalisées dans le cadre de ces activités, multiplié par un taux de 0,471 pour cent."[1211]

7.125 Le HB 2294 a pour effet d'inclure la construction d'aéronefs commerciaux, ainsi que la fabrication des composants de ces aéronefs, dans la liste des activités qui sont soumises à un taux d'imposition différent du taux de 0,484 pour cent. Il inclut aussi les ventes en gros et au détail réalisées par ces fabricants dans le champ des exceptions aux taux de 0,484 pour cent et de 0,471 pour cent respectivement.

7.126 La terminologie employée dans le HB 2294 tend à confirmer l'idée qu'il y a un taux général d'imposition applicable aux activités de fabrication et que les écarts par rapport à ce taux sont une exception. Par exemple, à l'article 16 2) a) et b) du HB 2294, le taux d'imposition applicable aux fabricants d'aéronefs commerciaux et de composants pour ces aéronefs est appelé "taux d'imposition préférentiel".[1212] Cela confirme à nouveau qu'il y a un taux normal dont le taux applicable à la fabrication d'aéronefs s'écarte pour privilégier ces fabricants.

7.127 En outre, l'article 16 du HB 2294 établit que les constructeurs aérospatiaux qui font usage du "taux d'imposition préférentiel" doivent soumettre un rapport annuel afin de fournir à l'assemblée législative des "renseignements sur la manière dont l'incitation fiscale est utilisée". L'article 16 b) dispose que si un fabricant omet de soumettre un rapport annuel:

[1209] Wash. Rev. Code § 82.04.240 (2004), pièce EC-83. (pas d'italique dans l'original)
[1210] Wash. Rev. Code § 82.04.270 (2004), pièce EC-88. (pas d'italique dans l'original)
[1211] Wash. Rev. Code § 82.04.250 (2003), pièce EC-87. (pas d'italique dans l'original)
[1212] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> "{L}'administration déclarera que le montant des impôts … réduit dans le cas du taux préférentiel de l'impôt sur les activités, est immédiatement exigible et payable pour l'année considérée."[1213]

Cela confirme à nouveau la conclusion selon laquelle le taux réduit est un taux exceptionnel, et si certaines prescriptions ne sont pas respectées, le montant à hauteur duquel les impôts ont été réduits doit être remboursé. Le Final Bill Report concernant le HB 2294 rappelle l'obligation de remboursement mais comporte une déclaration plus explicite selon laquelle le taux réduit est un écart par rapport au taux généralement applicable. En particulier, il prévoit que si les prescriptions en matière de rapport ne sont pas respectées, des "impôts complets" seront immédiatement exigibles et payables.[1214] Le MSA emploie également la terminologie "impôts complets".[1215] Étant donné la structure du code fiscal de l'État de Washington, nous interprétons la référence à des "impôts complets" comme étant une référence au taux généralement applicable aux fabricants, défini à l'article 82.04.240 du *Revised Code of Washington*, qui était aussi applicable aux constructeurs d'aéronefs avant l'adoption du HB 2294, à savoir 0,484 pour cent (et 0,471 pour cent en ce qui concerne les activités de vente au détail).

7.128 Outre la terminologie utilisée dans le HB 2294, il y a divers autres documents produits par l'État de Washington qui utilisent une formulation similaire. Par exemple, l'article 458-20-136 du *Washington Administrative Code* (Code administratif de l'État de Washington), qui "explique l'application des impôts … sur les activités (B&O) aux fabricants", qualifie les taux de l'impôt B&O qui diffèrent du taux de 0,484 pour cent de "taux/classes spéciaux de l'impôt B&O applicables aux fabricants qui se livrent à certaines activités de fabrication".[1216] En outre, dans la réponse de l'État de Washington au questionnaire juridique relatif au projet Olympus, le taux d'imposition réduit applicable aux fabricants d'aéronefs commerciaux et de composants est qualifié de "taux préférentiel de l'impôt B&O".[1217]

7.129 Les communications écrites des États-Unis et un certain nombre de documents produits par l'État de Washington font référence à "quatre classes d'activités et taux d'imposition principaux" ou à "quatre classes fiscales principales", à savoir la fabrication, la vente en gros, la vente au détail et les services.[1218] Ces quatre taux "représentent 90 pour cent du montant total de l'impôt B&O à acquitter".[1219] Cela confirme que le taux de l'impôt B&O applicable à la fabrication est un taux normal et que l'utiliser comme point de repère dans l'analyse au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) n'équivaut pas à choisir de manière aléatoire l'une des 36 classes d'activités possibles, comme l'ont proposé les États-Unis.

7.130 Pour tenter de réfuter un argument des Communautés européennes concernant la spécificité, les États-Unis ont présenté un extrait d'une étude réalisée par l'Administration fiscale de l'État de Washington, intitulée "A Study of Tax Exemptions, Exclusions, Deductions, Deferrals, Differential Rates and Credits for Major Washington State and Local Taxes" (Étude des exonérations, exclusions, déductions, reports, taux différenciés et crédits d'impôt concernant les principaux impôts perçus par

---

[1213] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54.

[1214] Final Bill Report, HB 2294, non daté, pièce EC-90, page 3.

[1215] Pièce B-1 jointe au MSA. Exhibits to the Project Olympus Master Site Development and Location Agreement Between the Boeing Company and the State of Washington, County of Snohomish, City of Everett and Certain Other Governmental Units and Authorities of or in the State of Washington, 19 December 2003 ("pièces jointes au MSA"), pièce EC-59.

[1216] Wash. Admin. Code § 458-20-136 (2000), pièce EC-80, s5.

[1217] Schedule 2 to Project Olympus Master Site Agreement, Project Olympus Legal Questionnaire Washington State Response, 3 October 2003, pièce EC-91, page 3.

[1218] Voir par exemple Business and Occupation Tax, RCW 82.04, pièce US-179, et la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 430.

[1219] Business and Occupation Tax, RCW 82.04, pièce US-179.

les autorités locales et l'État de Washington).[1220] Cette étude décrit chacun des "taux d'imposition différenciés" dans le cadre du système de l'impôt B&O. À propos du taux d'imposition applicable aux constructeurs d'aéronefs commerciaux, le document dispose ce qui suit (pas d'italique dans l'original):

> "Un *taux d'imposition préférentiel* est prévu pour les fabricants d'aéronefs commerciaux ou de composants d'aéronefs commerciaux. Par rapport au *taux général d'imposition de 0,484 pour cent applicable à la fabrication*, cette disposition règlementaire prévoit une réduction en deux temps du taux d'imposition."[1221]

Il apparaît aussi que l'étude répond au critère "en l'absence de" examiné dans les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – FSC*:

> "Si l'exonération était supprimée, les économies réalisées par le contribuable seraient-elles considérées comme un supplément de recettes?
>
> Oui; si la branche de production reste dans cet État et que l'assemblage final de l'avion superéconomique a lieu ici."[1222]

Autrement dit, en l'absence de l'exonération accordée aux constructeurs d'aéronefs, des recettes fiscales accrues seraient normalement exigibles par l'État.

7.131 Dans sa description des autres taux différenciés de l'impôt B&O, le même document de l'Administration fiscale continue de faire référence au taux d'imposition "normal" ou "général" de 0,484 pour cent applicable à la fabrication.[1223]

7.132 Par conséquent, la législation de l'État de Washington et les documents produits par les services de l'État confirment l'argument des Communautés européennes selon lequel il y a un taux général ou "normal" de l'impôt B&O de 0,484 pour cent applicable aux activités de fabrication et de vente en gros et selon lequel les écarts par rapport à ce taux sont une exception ou un taux "préférentiel". Par ailleurs, le texte du *Revised Code of Washington* et certains des autres éléments de preuve examinés dans le cadre de l'analyse qui précède, y compris l'article 16 du HB 2294, indiquent que le taux réduit en deçà de 0,471 pour cent en ce qui concerne les ventes au détail est aussi un "taux préférentiel".

7.133 Dans ces circonstances, où il n'est pas difficile d'identifier une règle générale d'imposition et des exceptions à cette règle, les indications données par l'Organe d'appel portent à croire qu'un critère "en l'absence de" peut être appliqué. La question pertinente est de savoir si, "en l'absence de" la réduction d'impôt contestée, un taux de l'impôt B&O plus élevé s'appliquerait normalement aux fabricants d'aéronefs commerciaux et de leurs composants. La réponse à cette question est affirmative. Le taux normal est de 0,484 pour cent pour les activités de fabrication et de vente en gros et de 0,471 pour les activités de vente au détail. Si un "taux préférentiel" n'avait pas été introduit par le HB 2294, les constructeurs d'aéronefs seraient soumis aux taux de 0,484 pour cent pour la fabrication et la vente en gros et de 0,471 pour cent pour les ventes au détail. Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les réductions des taux de l'impôt B&O constituent l'abandon de recettes normalement exigibles et, par conséquent, sont une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.

[1220] Business and Occupation Tax - Differential Tax Rates, pièce US-191. Voir aussi la réponse des États-Unis à la question n° 365.

[1221] Business and Occupation Tax – Differential Tax Rates, pièce US-191, description de l'article 82.04.260(13).

[1222] Business and Occupation Tax – Differential Tax Rates, pièce US-191, description de l'article 82.04.260(13).

[1223] Business and Occupation Tax - Differential Tax Rates, pièce US-191.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.134 Le Groupe spécial n'est pas convaincu par l'argument des États-Unis selon lequel il n'y a pas de fondement rationnel justifiant d'utiliser le taux de 0,484 pour cent comme point de référence normatif en ce qui concerne le taux d'imposition des activités de fabrication. Au lieu de n'être qu'un taux dans une fourchette de taux, comme le font valoir les États-Unis, les éléments de preuve révèlent qu'il s'agit du taux normal pour la fabrication, qui s'applique à moins d'une exception.

7.135 Les États-Unis préconisent d'utiliser l'analyse proposée par l'Organe d'appel quand il n'y a pas de règle générale d'imposition, c'est-à-dire de comparer le traitement fiscal de revenus légitimement comparables. À cet effet, ils préconisent d'utiliser la fourchette des taux nominaux de l'impôt B&O comme "point de référence normatif défini". L'utilisation d'un tel "point de référence normatif défini" pose un problème, à savoir que, par définition, chaque taux d'un système fiscal à taux multiples se situe dans la fourchette des taux de ce système fiscal. L'approche des États-Unis donne à penser qu'en cas de modification d'un taux d'imposition le nouveau taux, tant qu'il sera égal ou supérieur au taux le plus bas du système de l'impôt B&O de l'État de Washington, se situera dans la "fourchette" des taux d'imposition. En conséquence, l'approche préconisée par les États-Unis fait que le taux de l'impôt B&O le plus bas à un moment donné quelconque devient la "règle générale" aux fins d'une analyse au titre de l'article 1.1 a) 1) ii). Par conséquent, en préconisant que la fourchette des taux nominaux de l'impôt B&O soit le point de référence normatif défini, les États-Unis font valoir effectivement que le taux de 0,138 pour cent, taux existant le plus bas de l'impôt B&O sur les activités de fabrication au moment où ils ont présenté leurs communications, doit être le point de référence. Ils n'expliquent pas pourquoi ce taux de 0,138 pour cent est "normatif", ni où il est "défini".[1224]

7.136 En outre, il est difficile de conclure que la fourchette des taux de l'impôt B&O est un point de référence "normatif défini". Ce n'est pas un point de référence "défini" parce qu'à mesure que de nouveaux taux sont établis, le point de référence change. Ce n'est pas non plus un point de référence "normatif" parce qu'il n'a rien de prescriptif. Que ce soit dans les articles du code fiscal de l'État de Washington ou dans les documents produits par l'État de Washington et présentés par les parties en tant que pièces, il n'y a aucun élément de preuve indiquant que les taux de l'impôt B&O doivent toujours se situer entre 0,138 pour cent et 3,3 pour cent (fourchette réelle des taux d'imposition des activités de fabrication en vigueur au moment où les parties ont présenté leurs communications).

7.137 Les États-Unis n'avancent leurs arguments concernant le taux effectif moyen de l'impôt B&O que pour étayer leur conclusion selon laquelle aucune recette normalement exigible n'a été abandonnée. Nous sommes parvenus à la conclusion inverse et aucune considération du taux effectif moyen de l'impôt B&O ne modifie notre décision. Les États-Unis admettent eux-mêmes que le taux effectif moyen de l'impôt B&O n'est pas un point de référence normatif auquel confronter le traitement fiscal accordé à des revenus légitimement comparables. Par conséquent, la question de savoir si la réduction de l'impôt B&O applicable à la construction d'aéronefs rapproche ou non le taux effectif d'imposition payé par ces constructeurs du taux d'imposition effectif moyen n'est pas pertinente pour l'analyse requise dans le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – FSC*.

7.138 Nous notons l'argument des États-Unis selon lequel 60 pour cent du total des revenus imposables dans l'État de Washington sont soumis à un taux d'imposition ajusté. Cependant, comme les Communautés européennes le font observer, ce calcul inclut l'industrie aérospatiale, industrie de

[1224] Nous notons qu'au moment où les États-Unis ont présenté leurs communications écrites, le taux nominal le plus bas de l'impôt B&O était de 0,138 pour cent. Or, les États-Unis indiquent au paragraphe 431 de leur première communication écrite qu'au 1er juillet 2006 la fabrication des fruits et légumes frais et la fabrication des produits laitiers devaient être exonérées d'impôt. Cela est une illustration supplémentaire de la nature problématique de l'argument des États-Unis. Le résultat de la modification est que la limite inférieure de la fourchette des taux nominaux de l'impôt B&O est de zéro pour cent. Par conséquent, chaque taux d'imposition se situe dans la fourchette et il n'est jamais possible qu'une réduction fiscale constitue une contribution financière.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

fabrication la plus importante de l'État de Washington, qui est soumise à un taux d'imposition ajusté.[1225] À l'inverse, dans leurs calculs, les Communautés européennes excluent le secteur aérospatial, qui vaut 36 milliards de dollars[1226], et constatent que, l'industrie aérospatiale étant exclue, 20 pour cent des revenus provenant de la fabrication sont soumis à un taux de l'impôt B&O ajusté.[1227] Autrement dit, si le HB 2294 n'avait pas ajusté le taux pour la construction aérospatiale, environ 80 pour cent des activités de fabrication de l'État de Washington seraient soumises au taux d'imposition de 0,484 pour cent. Par conséquent, les affirmations des États-Unis ne modifient pas notre constatation selon laquelle les réductions des taux de l'impôt B&O constituent l'abandon de recettes normalement exigibles au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.

7.139 Les États-Unis ne contestent pas que les *crédits d'impôt B&O* et l'*exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les logiciels, le matériel et les périphériques informatiques* ont été demandés par Boeing et que chacun constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC. Nous notons que le système de crédits d'impôt B&O fonctionne par soustraction d'un montant directement du montant total de l'impôt B&O dû par le contribuable. En outre, dans le système fiscal de l'État de Washington, en l'absence de l'exonération, la taxe sur les ventes ou celle sur l'utilisation serait normalement payée sur les équipements informatiques utilisés par un constructeur d'aéronefs. Pour ces raisons, nous constatons que chaque mesure, à savoir les crédits d'impôt B&O et l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les logiciels, le matériel et les périphériques informatiques, est une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.

> Question de savoir s'il existe une contribution financière en ce qui concerne les mesures fiscales à propos desquelles il y a désaccord sur le point de savoir si les subventions ont été utilisées par Boeing

7.140 À propos de l'*exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements*, les États-Unis font valoir qu'il ne s'agit pas d'une contribution financière parce que Boeing n'a pas utilisé et n'utilisera pas cette exonération, fait que les Communautés européennes contestent.

7.141 S'agissant d'évaluer si Boeing a réellement fait usage de l'exonération, le principal point de désaccord entre les parties est la question de savoir si Boeing a construit de nouveaux bâtiments devant servir à la fabrication du 787 qui la rendraient admissible au bénéfice de l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements. Nous approuvons l'argument des Communautés européennes selon lequel le choix de Boeing d'utiliser son site existant d'Everett pour l'assemblage du 787 n'est pas décisif pour la question. La raison en est, comme le notent les Communautés européennes, que Boeing pourrait construire de nouveaux bâtiments sur les "parcelles de terrain" qui font partie du site choisi par Boeing pour la fabrication du 787.[1228]

7.142 L'estimation des Communautés européennes selon laquelle l'avantage conféré à Boeing sur la période 2004-2005 par l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements a été de 9,6 millions de dollars est tirée de la présentation de

[1225] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 32, paragraphe 125.
[1226] Ce chiffre est confirmé dans le document Washington State Aerospace Industry Overview, site Web de l'État de Washington, pièce EC-1322.
[1227] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 32, paragraphe 125.
[1228] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 239.

septembre 2003 de l'État de Washington.[1229] Cette présentation, préparée avant que Boeing ait décidé de s'implanter dans l'État de Washington, souligne les avantages que confère à Boeing l'implantation à Everett ou à Moses Lake.[1230] Dans le contexte de l'examen des avantages associés au site d'Everett, l'État estime que Boeing demandera une exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation d'un montant de 9,6 millions de dollars, partant de l'hypothèse que Boeing investira dans un nouveau hangar de peinture.[1231] Bien qu'il s'agisse simplement d'une hypothèse au sujet des futures décisions de Boeing en matière de construction, le début de la présentation comprend une déclaration selon laquelle "nous avons travaillé avec Boeing au cours des deux derniers mois pour fournir des renseignements détaillés sur Moses Lake et Everett, mieux connaître les besoins du programme et du site du 7E7 et mettre au point un programme de collaboration efficace afin de faire du 7E7 un succès".[1232] Cela révèle que l'estimation de l'État est fondée sur une indication donnée par Boeing des besoins en matière de site pour une installation d'assemblage du 787.

7.143 Cependant, les États-Unis présentent une feuille de calcul élaborée par l'Administration fiscale de l'État de Washington (pièce US-184), intitulée "HB 2294 Fiscal Note – 20 Year Spreadsheet" (Relevé fiscal au titre du HB 2294 – Feuille de calcul sur 20 ans), qui a été mise à jour le 1er novembre 2005 et présente par conséquent des estimations plus récentes, par comparaison avec la présentation de septembre 2003, du montant des incitations fiscales demandées par Boeing.[1233] En outre, à la différence de la présentation de 2003, la feuille de calcul de l'Administration fiscale est postérieure à la signature du MSA et a été mise à jour après 2004, qui est l'une des années au cours desquelles, selon les allégations des Communautés européennes, l'exonération fiscale a conféré un avantage à Boeing. Cette feuille de calcul, dont il apparaît qu'elle tente d'estimer l'incidence fiscale totale du HB 2294, ne contient aucun montant correspondant à une exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation à Everett. Elle indique un montant de zéro dollar sous la rubrique "exonération de la taxe sur les ventes pour la construction de nouveaux bâtiments (Moses Lake)". Si Boeing a réellement demandé l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction, il serait raisonnable de s'attendre à ce que cela apparaisse dans la feuille de calcul de

[1229] En ce qui concerne l'estimation de 9,6 millions de dollars, voir State and Local Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-27. La source de cette estimation est le document Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC, pièce EC-65. La pièce EC-65 présente à la page 54 les hypothèses sur lesquelles est fondée l'estimation concernant la demande d'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation à Everett et l'Appendice (pages non numérotées) comprend un tableau (dont l'en-tête en haut de la page est "Everett Incentives Values 9/16/2003") dans lequel est estimée l'exonération des taxes sur les ventes au détail et sur l'utilisation ("Retail Sales Tax (RST) and Use Exemption: Construction of new buildings for manufacture of Comm Air"), sur la base de l'hypothèse d'un nouveau hangar de peinture. Selon cette estimation, l'exonération fiscale apportera à Boeing un avantage de 3,7 millions de dollars en 2004 et de 5,8 millions de dollars en 2005.

[1230] Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC, pièce EC-65. Voir par exemple la table des matières, page 2, qui indique que la présentation expose en détail les "avantages et actions" concernant à la fois Everett et Moses Lake.

[1231] Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC, pièce EC-65. La pièce EC-65 présente à la page 54 les hypothèses sur lesquelles est fondée l'estimation concernant la demande d'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation à Everett et l'Appendice (pages non numérotées) comprend un tableau (dont l'en-tête en haut de la page est "Everett Incentives Values 9/16/2003") dans lequel est estimée l'exonération des taxes sur les ventes au détail et sur l'utilisation ("Retail Sales Tax (RST) and Use Exemption: Construction of new buildings for manufacture of Comm Air"), sur la base de l'hypothèse d'un nouveau hangar de peinture.

[1232] Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC, pièce EC-65, page 3.

[1233] La deuxième page du document Final HB 2294 Fiscal Note – 20 Year Spreadsheet de l'Administration fiscale de l'État de Washington, pièce US-184, comporte en bas à gauche la date de mise à jour (à savoir le 11.1.05, que nous présumons écrite sous la forme mois/jour/année, selon l'usage aux États-Unis).

l'Administration fiscale. Outre cet élément de preuve, nous nous appuyons aussi sur la déclaration faite par les États-Unis dans leur première communication écrite, selon laquelle "Boeing n'a pas utilisé … cette exonération fiscale … {et} Boeing nous informe qu'elle ne prévoit pas de construire de tels bâtiments {c'est-à-dire des bâtiments auxquels s'applique l'exonération fiscale} à l'avenir".[1234]

7.144 Par conséquent, après avoir examiné tous les éléments de preuve, nous acceptons la position des États-Unis selon laquelle Boeing n'a pas demandé l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements. Nous reconnaissons que la feuille de calcul de l'Administration fiscale indique que le crédit d'impôt B&O a été demandé par Boeing pour des taxes payées sur une "nouvelle construction relative à l'avion 7E7" et que les Communautés européennes font valoir que cette "nouvelle construction" rendrait Boeing admissible au bénéfice de l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements.[1235] Cependant, la "nouvelle construction" peut faire référence à une "rénovation" ou une "expansion" des bâtiments existants, à laquelle le crédit d'impôt B&O s'applique, contrairement à l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements. En définitive, étant donné que les autres incitations fiscales prévues dans le HB 2294 qui ont apporté des avantages à Boeing apparaissent toutes dans la feuille de calcul de l'Administration fiscale, nous concluons que l'absence d'estimation concernant l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction à Everett confirme que cette exonération n'a pas été demandée par Boeing.

7.145 À propos de *l'exonération du droit d'accise sur la location à bail* et de *l'exonération de l'impôt sur la propriété*, la position des Communautés européennes est qu'un arrangement de vente-cession-bail existe ou existera entre Boeing et un district portuaire, habilitant ainsi Boeing à demander l'exonération du droit d'accise sur la location à bail et l'exonération de l'impôt sur la propriété. À cet égard, les Communautés européennes s'appuient sur le MSA, qui dispose que, si Boeing le demande, le port d'Everett, dans la mesure où il en a la capacité financière, conclura un arrangement de vente-cession-bail avec Boeing.[1236] En outre, les Communautés européennes se réfèrent au "Restatement of Commitments" (Rappel des engagements), annexé au MSA, qui dispose que "le port d'Everett achètera environ 9 acres de terrain appartenant à Boeing et conclura avec celle-ci une cession-bail sur 20 ans".[1237]

7.146 Nous ne sommes pas convaincus que les sections du MSA et son annexe sur lesquelles s'appuient les Communautés européennes établissent que Boeing et un district portuaire ont conclu un arrangement de vente-cession-bail. L'article 5.2.2 du MSA envisage la possibilité qu'une transaction de vente-cession-bail ait lieu, mais n'impose pas un tel arrangement ni n'établit qu'un tel arrangement est en vigueur. Le "Rappel des engagements", qui est joint en tant qu'annexe 3 au MSA, est plus prescriptif dans son libellé, et indique que le port d'Everett *achètera* les terrains de Boeing et conclura avec celle-ci une cession-bail des terrains.[1238] Cependant, le "Rappel des engagements" est en fait la communication du gouverneur de l'État de Washington qui décrit l'offre de l'État pour l'implantation des installations de fabrication du Boeing 787.[1239] Cette communication dresse la liste des avantages que présente pour Boeing le choix d'implanter les installations d'assemblage du 787 à Everett, et l'une

[1234] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 504.
[1235] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 239, paragraphe 239.
[1236] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 239, paragraphe 338, et MSA, article 5.2.2, pièce EC-58.
[1237] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 125, et Project Olympus Master Site Agreement, Restatement of Commitments, 10 November 2003, pièce EC-71, page 6.
[1238] Schedule 3 to Project Olympus Master Site Agreement, Restatement of Commitments, 10 November 2003, pièce EC-71, page 6.
[1239] Schedule 3 to Project Olympus Master Site Agreement, Restatement of Commitments, 10 November 2003, pièce EC-71, voir la page 1.

des "actions {de l'État} visant à soutenir le 7E7 Dreamliner" qui sont énumérées est que le port d'Everett conclura un arrangement de vente-cession-bail avec Boeing.[1240] Alors que Boeing n'avait pas encore décidé de s'implanter dans l'État de Washington et attendu que la section pertinente de la communication se présente comme une offre ou une liste de possibilités, le Rappel des engagements ne représente pas un accord entre Boeing et le port d'Everett en vue de la conclusion d'une transaction de vente-cession-bail.[1241]

7.147 À notre avis, nous ne disposons pas d'éléments de preuve suffisants pour conclure que Boeing a conclu un arrangement locatif avec une autorité portuaire et qu'elle bénéficie par conséquent de l'exonération du droit d'accise sur la location à bail ou de l'exonération de l'impôt sur la propriété. La feuille de calcul de l'Administration fiscale de l'État de Washington, sur laquelle les Communautés européennes s'appuient en la tenant pour la source de renseignements la plus récente pour quantifier le montant des autres mesures fiscales, comme les crédits d'impôt B&O, attribue un montant nul aux deux exonérations fiscales.[1242] En outre, les États-Unis font, dans leurs communications écrites, une déclaration selon laquelle "Boeing n'a pas conclu, et nous informe qu'elle n'a pas l'intention de conclure, d'arrangement de vente-cession-bail pour ses installations d'assemblage du 787".[1243]

7.148 Bien que nous acceptions le point de vue des Communautés européennes selon lequel Boeing pourrait potentiellement conclure une transaction de vente-cession-bail en vertu du MSA, compte tenu de la feuille de calcul de l'Administration fiscale et de la déclaration des États-Unis concernant les actions de Boeing, nous ne sommes pas convaincus que Boeing participe en fait à un tel arrangement locatif. En outre, nous avons accepté les arguments et éléments de preuve sur lesquels s'appuie les Communautés européennes et qui démontrent que Boeing a reçu le crédit d'impôt B&O sur la propriété depuis le moment où les crédits d'impôt et les exonérations fiscales ont été disponibles, en 2005, jusqu'à la fin de 2006. Étant donné que les articles 13 et 14 du HB 2294, qui prévoient les exonérations du droit d'accise sur la location à bail et de l'impôt sur la propriété, disposent tous deux qu'"une personne qui se prévaut du {crédit d'impôt sur la propriété} n'est pas admissible au bénéfice de l'exonération prévue par le présent article", la position défendue par les Communautés européennes n'est pas, en fait, juridiquement possible. Si, comme les Communautés européennes l'ont démontré, Boeing a reçu le crédit d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété depuis le moment où les incitations fiscales ont été disponibles jusqu'à la dernière année pertinente pour notre analyse du préjudice grave (2006)[1244], il n'est pas possible en vertu du HB 2294 que Boeing ait aussi bénéficié des exonérations du droit d'accise sur la location à bail et de l'impôt sur la propriété pendant les mêmes années. Il apparaît que les Communautés européennes reconnaissent ce fait dans la pièce EC-27, dans laquelle elles font valoir que Boeing bénéficie des exonérations du droit d'accise sur la location à bail et de l'impôt sur la propriété mais ne reçoit pas le crédit d'impôt B&O sur la propriété parce que "les articles 13 et 14 du HB 2294 disposent qu'une entité se prévalant du crédit

[1240] Schedule 3 to Project Olympus Master Site Agreement, Restatement of Commitments, 10 November 2003, pièce EC-71, pages 5 et 6.

[1241] De même, nous notons que le document Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC, pièce EC-65, envisage la possibilité d'un arrangement de vente-cession-bail entre Boeing et une autorité portuaire. Cependant, la présentation a été préparée alors que Boeing n'avait pas encore décidé de s'implanter à Everett et elle expose un certain nombre de scénarios pour quantifier les avantages que présente pour Boeing l'implantation à Everett ou à Moses Lake, y compris le scénario dans lequel Boeing participe à un arrangement de vente-cession-bail. Par conséquent, la présentation ne démontre pas que Boeing a réellement choisi de conclure une telle transaction locative.

[1242] Washington State Department of Revenue Final HB 2294 Fiscal Note – 20-Year Spreadsheet, pièce US-184. Voir la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 68, pour un exemple du fait que les Communautés européennes s'appuient sur la pièce US-184 en tant que source de renseignements la plus courante pour ce qui est de quantifier le montant des subventions à Boeing.

[1243] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 504.

[1244] Voir l'analyse aux paragraphes 7.1676 à 7.1679 du présent rapport.

d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété ne peut demander l'exonération du droit d'accise sur la location à bail ni l'abattement de l'impôt sur la propriété".[1245] Cependant, lorsqu'elles mettent à jour leur quantification des subventions dans leur deuxième communication écrite afin de rendre compte de leur position révisée selon laquelle Boeing bénéficie en fait du crédit d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété, les Communautés européennes n'ajustent pas la quantification des exonérations fiscales de manière à rendre compte de l'impossibilité de recevoir simultanément les trois subventions.[1246]

7.149 Par conséquent, la situation qui se présente à nous est qu'alors que le HB 2294 prévoit une exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements, une exonération du droit d'accise sur la location à bail et une exonération de l'impôt sur la propriété, ces exonérations n'ont pas été utilisées par Boeing (ni en fait par aucune autre entité, ce qui exclut la possibilité d'arguer que l'avantage découlant de la contribution financière est transmis à Boeing).

7.150 Les Communautés européennes tentent de démontrer que chacune des mesures que prévoit le HB 2294 satisfait à la définition d'une subvention donnée à l'article premier aux fins de leurs allégations de préjudice grave et de subventions prohibées. De l'avis du Groupe spécial, l'allégation de préjudice grave des Communautés européennes repose sur l'utilisation des subventions en cause par une entité particulière, à savoir Boeing. À propos des trois mesures fiscales qui n'ont jamais été utilisées, les Communautés européennes ne font pas valoir que ces mesures constituent des contributions financières dans l'abstrait. Leur position est plutôt que chaque mesure est une contribution financière *à Boeing*. Les éléments de preuve et arguments des Communautés européennes visent à démontrer que *Boeing* s'est livrée à des activités particulières liées à la propriété, comme la construction de nouveaux bâtiments et la conclusion d'un accord de vente-cession-bail avec une autorité portuaire. Par ailleurs, l'argumentation des Communautés européennes au regard de l'article 3 de l'Accord SMC est qu'il y a une subvention subordonnée à l'exportation accordée *à Boeing*. Les Communautés européennes présentent des éléments de preuve et des arguments pour tenter de démontrer que l'octroi d'une subvention dans le cadre du HB 2294 était subordonné aux exportations de Boeing, plutôt qu'aux exportations en général. Par conséquent, dans le contexte de l'analyse au titre de l'article 3, les Communautés européennes s'appuient, pour démontrer l'existence d'une subvention, sur les mêmes arguments que ceux qu'elle avance pour démontrer l'existence d'un préjudice grave, à savoir que *Boeing* a construit de nouveaux bâtiments devant servir à la fabrication du 787 et a conclu un accord de vente-cession-bail, ce qui la rend admissible au bénéfice des exonérations fiscales.

7.151 Par conséquent, de l'avis du Groupe spécial, l'argument des Communautés européennes n'est pas qu'une contribution financière existe dans l'abstrait, en vertu de l'existence d'une législation prévoyant un abattement fiscal qui n'a en fait jamais été utilisé. Leur argument est plutôt qu'il y a une contribution financière à une entité spécifique, à savoir *à Boeing*. Pour ces raisons, dans des circonstances où l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements, l'exonération du droit d'accise sur la location à bail et l'exonération de l'impôt sur la propriété n'ont jamais été demandées par Boeing et où en fait Boeing a pris des mesures

[1245] State and Local Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-27, note de bas de page 4.

[1246] Les Communautés européennes mettent à jour leur quantification des crédits d'impôt B&O dans leur deuxième communication écrite, paragraphe 68. Elles ne fournissent pas de mise à jour similaire en ce qui concerne l'exonération du droit d'accise sur la location à bail ou l'exonération de l'impôt sur la propriété. Nous notons que dans leur réponse à la question n° 363, aux paragraphes 166 à 174, les Communautés européennes font valoir que Boeing pouvait bénéficier simultanément des trois mesures fiscales si elle créait deux personnes morales différentes, l'une admissible au bénéfice du crédit d'impôt B&O et l'autre admissible au bénéfice des exonérations du droit d'accise sur la location à bail et de l'impôt sur la propriété. Même s'il s'agit de l'interprétation correcte du HB 2294, les Communautés européennes n'ont pas tenté de démontrer que Boeing avait effectivement créé ainsi des personnes morales différentes.

qui donnent à penser qu'elle ne demandera pas ces exonérations, le Groupe spécial constate qu'il n'y a pas de contribution financière à Boeing en liaison avec ces trois mesures.

Recettes qui seront abandonnées dans l'avenir

7.152 Nous rappelons l'argument des États-Unis selon lequel quand la contribution financière associée à une subvention alléguée est l'abandon de recettes publiques au sens de l'article 1.1 a) 1) ii), le montant de la contribution financière doit être limité aux recettes qui ont *effectivement* été abandonnées.[1247] Selon les États-Unis, les recettes que les pouvoirs publics pourront potentiellement abandonner dans l'avenir ne constituent pas une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii).[1248] Les États-Unis n'indiquent pas très clairement si leur argument sur ce point a trait à l'existence ou au montant de la subvention alléguée. En réponse à une question du Groupe spécial, ils font observer que l'article 1.1 a) 1) ii) traite de l'existence plutôt que du montant d'une subvention.[1249] Dans la même réponse, ils font valoir que dans le cas où la contribution financière d'une subvention alléguée consiste en des recettes publiques qui seront abandonnées dans l'avenir, cela ne répond pas à la définition d'une subvention qui figure à l'article premier. Ils indiquent ensuite que "{l}e point de savoir si une mesure se traduit par une contribution financière est l'un des éléments de l'analyse du point de savoir s'il y a une subvention et quel en est le montant. Parce qu'elles ne peuvent être considérées comme une contribution financière, les recettes qui pourront être abandonnées dans l'avenir ne peuvent être considérées comme une subvention ni être incluses dans le montant de la subvention".[1250] Bien que la référence constante au montant de la subvention crée une certaine confusion, l'argument des États-Unis repose purement sur l'article 1.1 a) 1) ii), dont les États-Unis admettent qu'il traite de l'existence plutôt que de la quantification d'une subvention. Par conséquent, l'argument des États-Unis est que dans le cas où des recettes seront abandonnées dans l'avenir, cela n'est pas une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC et ne peut donc constituer une subvention.

7.153 Pour commencer, nous notons qu'en faisant référence aux recettes qui seront abandonnées dans l'"avenir", les parties font référence aux recettes qui seront abandonnées après 2006. Les Communautés européennes ont présenté leur première communication écrite en mars 2007. Dans le calcul des montants des subventions alléguées qui est décrit dans leur première communication écrite, les Communautés européennes traitent l'année 2006 comme le point charnière entre le "passé" et l'"avenir".[1251] Par conséquent, les calculs des Communautés européennes pour la période postérieure à 2006 sont des estimations des contributions financières qui devraient être reçues dans l'"avenir" et à propos desquelles il n'y a pas d'éléments de preuve versés au dossier pour indiquer que les subventions ont effectivement été reçues. Par conséquent, aux fins du présent différend, la période postérieure à 2006 est traitée comme l'"avenir".

7.154 Nous ne jugeons pas nécessaire de résoudre la question de savoir si les recettes qui seront abandonnées après 2006 constituent une contribution financière. Le Groupe spécial doit examiner si les mesures prévues par le HB 2294 sont des subventions afin d'évaluer les allégations formulées par

[1247] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 462.
[1248] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 462.
[1249] Réponse des États-Unis à la question n° 125, paragraphe 47. En outre, et plus généralement, voir les réponses des parties à la question n° 1.
[1250] Réponse des États-Unis à la question n° 125, paragraphe 47.
[1251] Voir, par exemple, Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division, pièce EC-17, dans laquelle les Communautés européennes subdivisent leurs calculs des valeurs des subventions en une colonne "past amounts" (Montants passés) (1989-2006) et une colonne "future amounts" (Montants futurs) (2007-2024). Nous notons que, dans leur réponse à la question n° 311, les Communautés européennes disent que, parce que 2007 n'est plus une année à venir, le Groupe spécial pourrait envisager d'inclure les subventions reçues en 2007 dans l'analyse du préjudice grave actuel. Cependant, pour évaluer l'allégation de préjudice grave actuel, le Groupe spécial évalue les effets des subventions jusqu'en 2006, plutôt que d'étendre l'analyse à 2007.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

les Communautés européennes en matière de préjudice grave et au titre de l'article 3. Comme cela est expliqué dans les paragraphes qui suivent, dans les circonstances de la présente affaire, le Groupe spécial ne s'appuie pas sur les abattements fiscaux qui seront reçus après 2006 pour évaluer l'allégation de préjudice grave actuel des Communautés européennes. En outre, étant donné que le Groupe spécial a décidé d'appliquer le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne l'aspect de l'allégation de préjudice grave des Communautés européennes fondé sur l'existence d'une menace, il n'est pas nécessaire qu'il résolve la question de savoir si les recettes qui seront abandonnées dans l'avenir constituent une contribution financière aux fins de l'analyse de la menace de préjudice grave. Enfin, étant donné que le Groupe spécial a constaté que les Communautés européennes n'avaient pas établi le bien-fondé de leur allégation au titre de l'article 3 en ce qui concerne le HB 2294[1252], il n'est pas nécessaire qu'il détermine si les réductions fiscales postérieures à 2006 sont des subventions aux fins de cette allégation. En conclusion, il n'est pas nécessaire que le Groupe spécial se prononce sur la question de savoir si les recettes qui seront abandonnées après 2006 constituent une contribution financière.

7.155 Le Groupe spécial note que dans leur analyse du préjudice grave "actuel", les Communautés européennes s'appuient sur les montants postérieurs à 2006 d'une seule manière. En particulier, dans le cadre de l'imputation des montants de subvention dans le temps à laquelle procède l'ITR pour estimer l'"importance" des subventions par LCA, les Communautés européennes imputent la valeur des subventions récurrentes qui réduisent les coûts marginaux unitaires de Boeing, à savoir les réductions des impôts B&O de l'État de Washington et de la ville d'Everett, la renonciation aux redevances d'atterrissage de l'avion-cargo gros porteur 747 ("le LCF 747") et les mesures FSC/ETI, à l'année de commande d'un LCA, même si Boeing ne reçoit les subventions qu'au moment de la livraison.[1253] Pour imputer les subventions récurrentes réduisant les coûts marginaux de cette manière, les Communautés européennes considèrent que l'année de la commande est antérieure de trois ans à celle de la livraison.[1254] Par conséquent, elles imputent les subventions récurrentes réduisant le coût marginal unitaire à l'année antérieure de trois ans à celle de la réception des subventions.[1255] Comme cela est indiqué aux paragraphes 7.1676 à 7.1679 du présent rapport, le Groupe spécial juge approprié d'évaluer l'allégation de préjudice grave actuel formulée par les Communautés européennes en examinant les effets des subventions sur la période de 2004 à 2006. La méthode employée par les Communautés européennes pour imputer les subventions dans le temps est telle que les seuls montants postérieurs à 2006 qui seraient imputés à la période de 2004 à 2006 sont les montants des subventions récurrentes réduisant le coût marginal unitaire qui devraient être reçues au cours des années 2007, 2008 et 2009 (c'est-à-dire jusqu'à trois ans après 2006). En ce qui concerne les subventions autres que les subventions récurrentes réduisant le coût marginal unitaire, l'"importance" annuelle de ces subventions est soit le "montant de la subvention au cours de la même année" (pour les subventions récurrentes qui accroissent le flux de liquidités hors exploitation de

[1252] Voir le paragraphe 7.1590 du présent rapport.

[1253] Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division, pièce EC-17, tableau 4, "Subsidy Magnitude by Subsidy Program", page 1.

[1254] International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 February 2007, pièce EC-13, paragraphes 4 à 7 et 35.

[1255] Cela est confirmé par le tableau 4 figurant dans International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 February 2007, pièce EC-13. Le tableau 4 indique que l'utilisation par les Communautés européennes des subventions reçues après 2006 dans leur analyse du préjudice grave actuel se limite aux subventions récurrentes qui réduisent le coût marginal unitaire de Boeing, à savoir la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington, la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett, la renonciation aux redevances d'atterrissage du LCF 747 dans l'État de Washington et les mesures FSC/ETI. La colonne du tableau 4 intitulée "derivation of subsidy magnitude" (Origine de l'importance de la subvention) indique que pour les subventions récurrentes qui réduisent le coût marginal unitaire de Boeing, le "montant de la subvention dans trois ans" représente l'importance de la subvention pour chaque année.

Boeing), soit le montant résultant de l'imputation des subventions non récurrentes sur une période de plusieurs années commençant l'année de réception de la subvention.[1256]

7.156 Il en résulte que, si la méthode d'imputation des subventions dans le temps employée par les Communautés européennes était acceptée, l'utilisation des montants postérieurs à 2006 dans l'analyse du préjudice grave actuel serait limitée à certaines "subventions" (la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington, la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett, la renonciation aux redevances d'atterrissage du LCF 747 dans l'État de Washington et les mesures FSC/ETI) qui devraient être reçues en 2007, 2008 et 2009. Les Communautés européennes ne s'appuient pas sur les montants postérieurs à 2006 qu'elles ont calculés pour d'autres subventions et d'autres années (c'est-à-dire les montants calculés pour la période de 2010 à 2024) dans leur allégation de préjudice grave actuel.[1257] Étant donné notre constatation selon laquelle les Communautés européennes n'ont pas démontré que la renonciation aux redevances d'atterrissage du LCF 747 était une subvention[1258] et traitent le montant des subventions FSC/ETI attendu après 2006 comme étant égal à zéro dollar[1259], si le Groupe spécial devait appliquer la méthode des Communautés européennes pour procéder à l'analyse du préjudice grave actuel, les seuls montants de subvention postérieurs à 2006 qui seraient incorporés dans l'analyse seraient les réductions de l'impôt B&O qui devraient être reçues entre 2007 et 2009.

7.157 Or le Groupe spécial n'estime pas nécessaire de parvenir à une "importance" des subventions par aéronef dans son analyse du préjudice grave. C'est afin de calculer cette "importance" que les Communautés européennes imputent les subventions qui réduisent le coût marginal unitaire comme elles le font.[1260] Dans son analyse du préjudice grave actuel, le Groupe spécial examine les effets des réductions des impôts B&O et FSC/ETI en examinant les économies d'impôt que Boeing a effectivement réalisées entre 2004 et 2006 du fait des livraisons d'aéronefs effectuées pendant cette période.[1261] Contrairement à ce qui se passe dans l'analyse du préjudice grave des Communautés européennes, les économies d'impôt qui seront réalisées après 2006 ne jouent aucun rôle dans l'analyse du Groupe spécial. Par conséquent, pour examiner l'allégation de préjudice grave actuel des Communautés européennes, il n'est pas nécessaire de déterminer si les recettes qui seront abandonnées dans l'"avenir" constituent une contribution financière parce que les économies d'impôt qui seront réalisées après 2006 ne jouent aucun rôle dans l'analyse du Groupe spécial.

[1256] International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 February 2007, pièce EC-13, tableau 4. La référence au tableau 6 dans la colonne "Origine de l'importance de la subvention" du tableau 4 est une référence aux tableaux qui imputent les subventions non récurrentes sur une période de plusieurs années.

[1257] Les Communautés européennes confirment que tel est le cas dans leur réponse à la question n° 372, paragraphe 262. Voir aussi la réponse des Communautés européennes à la question n° 76, paragraphe 291, dans laquelle ces dernières disent ce qui suit:

"… Cette colonne "Montants futurs" est présentée à des fins récapitulatives. Les Communautés européennes ne s'appuient pas sur tous les montants annuels futurs en tant qu'éléments de preuve pour établir le bien-fondé de leur allégation de préjudice grave actuel et de menace de préjudice grave … ."

En outre, dans leur réponse à la question n° 310, les Communautés européennes disent que "les données pour 2011 à 2024 ne sont pas directement pertinentes pour l'allégation de préjudice grave actuel et de menace de préjudice grave formulée par les Communautés européennes" (elles s'appuient sur une "période de référence" de 2007 à 2010 pour leur argumentation concernant la menace de préjudice grave, expliquant pourquoi elles considèrent les valeurs des subventions pour la période allant jusqu'en 2010 comme pertinentes pour leurs arguments en matière de préjudice grave).

[1258] Voir l'analyse qui commence au paragraphe 7.501.

[1259] International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 February 2007, pièce EC-13, qui indique que le montant de la mesure FSC/ETI attendu après 2006 est de zéro dollar.

[1260] Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division, pièce EC-17, tableau 4, "Subsidy Magnitude by Subsidy Program".

[1261] Voir les paragraphes 7.1812 et 7.1813 du présent rapport.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.158 En conclusion, les recettes qui seront abandonnées après 2006 ne jouent aucun rôle dans l'analyse par le Groupe spécial des arguments des parties concernant le préjudice grave actuel, et le Groupe spécial applique le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne la menace de préjudice grave.[1262] Par ailleurs, le Groupe spécial ne retient pas l'allégation formulée par les Communautés européennes au titre de l'article 3 en ce qui concerne les mesures prévues par le HB 2294.[1263] Pour ces raisons, le Groupe spécial ne juge pas nécessaire de déterminer si les recettes qui seront abandonnées dans l'"avenir" peuvent constituer une contribution financière.

Argument subsidiaire

7.159 Les Communautés européennes formulent ce qu'elles appellent un "argument subsidiaire", qu'elles demandent au Groupe spécial de n'examiner que dans le cas où celui-ci conclurait qu'il n'existe pas de contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) en ce qui concerne l'une quelconque des mesures prévues par le HB 2294.[1264] Étant donné notre conclusion selon laquelle l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements, l'exonération du droit d'accise sur la location à bail et l'exonération de l'impôt sur la propriété ne constituent pas des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) ii), il est nécessaire que le Groupe spécial évalue l'"argument subsidiaire" des Communautés européennes.

7.160 À propos de l'"argument subsidiaire", le principal point de désaccord entre les parties porte sur la question de savoir si un "transfert direct potentiel de fonds" ne peut exister que quand un transfert direct de fonds est rendu nécessaire par la réalisation d'un "événement déclencheur" ou d'une condition, ou si son existence peut être constatée dans le cas où un transfert direct potentiel de fonds est l'une des conséquences possibles parmi plusieurs autres de la réalisation d'une condition prédéfinie. Les rapports antérieurs de groupes spéciaux et de l'Organe d'appel qui ont traité de la signification d'un transfert direct potentiel de fonds ne fournissent aucune indication sur ce point. En fait, les rapports antérieurs mettent l'accent sur la signification de l'avantage découlant d'un transfert direct potentiel de fonds.[1265]

7.161 Il apparaît que les parties conviennent que si les Parties publiques au MSA n'honorent pas les engagements "garantis" dans le cadre du MSA, un transfert direct de fonds n'est que l'un des résultats potentiels. En fait, les termes de l'article 10.4.1 prévoient que si un engagement n'est pas honoré, les Parties publiques fourniront quelque chose "ayant un effet économique équivalent" à celui de l'engagement qui a été renié. Par conséquent, le MSA ne dit pas même explicitement qu'un transfert de fonds à Boeing est l'une des conséquences possibles de l'incapacité des pouvoirs publics de tenir l'un de leurs engagements initiaux. Cependant, étant donné l'accent mis sur l'"effet économique" de la mesure corrective, il est concevable que l'une des manières dont les Parties publiques pourraient satisfaire à l'article 10.4.1 du MSA consiste à transférer directement des fonds à Boeing.

7.162 En ce qui concerne l'argument des États-Unis selon lequel l'article 10.4.1 n'impose pas d'obligation aux Parties publiques parce qu'il est subordonné aux conditions relatives à l'"effort maximal" et à "la mesure permise par la loi", nous notons que le fait que les Parties publiques n'accordent pas un engagement ou une obligation ayant un effet économique équivalent est considéré comme une infraction au MSA, qu'un effort maximal ait été fait ou non et que la loi ait limité ou non les engagements de remplacement que les pouvoirs publics pouvaient accorder. En effet, l'article 10.4.1 du MSA dispose que les Parties publiques *accorderont* à Boeing "une exemption de la

[1262] Voir le paragraphe 7.1851 du présent rapport.
[1263] Voir le paragraphe 7.1590 du présent rapport.
[1264] Réponse des Communautés européennes à la question n° 124, paragraphe 84.
[1265] Rapport du Groupe spécial *Brésil – Aéronefs*, paragraphes 7.68 et 7.69; rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Aéronefs*, paragraphe 157, et rapport du Groupe spécial *Canada – Crédits et garanties pour les aéronefs*, paragraphes 7.344 et 7.345.

loi ainsi modifiée ou, sinon, un autre engagement ou une autre obligation acceptable pour Boeing et ayant un effet économique équivalent à celui de l'engagement ainsi amoindri ou supprimé". Le fait de ne pas accorder une telle exemption ou un tel engagement "constituera une atteinte grave" au MSA. Par conséquent, les conditions relatives à l'"effort maximal" ou à la "mesure permise par la loi" ne sont pas un moyen de délier les pouvoirs publics de leur obligation, en vertu de l'article 10.4.1, d'accorder un engagement ayant un effet économique équivalent. Pour ces raisons, nous ne sommes pas convaincus par le point de vue des États-Unis selon lequel l'article 10.4.1 du MSA ne fait aucunement obligation aux Parties publiques d'accorder un transfert direct de fonds ou quelque autre engagement ayant un effet économique équivalent à celui de l'obligation amoindrie ou supprimée.

7.163 Par conséquent, à notre avis, l'article 10.4.1 du MSA représente la promesse faite par les Parties publiques d'accorder à Boeing un transfert direct de fonds ou un nombre quelconque d'autres mesures correctives possibles d'une certaine valeur économique s'il ne leur était pas possible de tenir un engagement pris dans le cadre du MSA. Les Communautés européennes laissent entendre que parce que l'article 11.2.1 du MSA prévoit explicitement que Boeing peut engager une action en dommages-intérêts en cas d'infraction au MSA, y compris à l'engagement pris à l'article 10.4.1, cela confirme l'idée qu'il y a un transfert direct potentiel de fonds. Cependant, même si l'article 11.2.1 et l'article 10.4.1 étaient considérés ensemble comme les dispositions qui créent un transfert direct potentiel de fonds, cela ne changerait pas la question principale qui se pose par rapport aux affirmations des parties, c'est-à-dire la question de savoir si un transfert direct de fonds, en tant que l'une des conséquences possibles du respect d'une condition prédéfinie, est suffisant pour répondre à la définition d'une contribution financière qui figure à l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Que l'article 10.4.1 du MSA soit considéré seul ou conjointement avec l'article 11.2.1, nous notons que le fait de ne pas accorder les incitations fiscales indiquées dans le MSA *peut* donner lieu à un transfert direct de fonds (en l'occurrence, sous la forme de l'engagement ayant un effet économique équivalent accordé par les Parties publiques ou si Boeing poursuit les Parties publiques en justice et obtient des dommages-intérêts). Cependant, Boeing n'est en aucune circonstance assurée de recevoir un transfert direct de fonds quand l'éventualité évoquée à l'article 10.4.1 du MSA se présente.

7.164 À cet égard, nous notons que la définition de "potential" (potentiel) est " *possible* as opposed to actual, capable of coming into being or action; latent" (*possible* par opposition à réel, qui peut arriver ou se produire; latent).[1266] Il n'apparaît pas que cette définition, telle qu'elle est libellée, exclut du champ d'application de l'article 1.1 a) 1 i) de l'Accord SMC le transfert possible de fonds mentionné par les Communautés européennes. Cependant, accepter les affirmations des Communautés européennes sur ce point supposerait une interprétation large du transfert direct potentiel de fonds. La position des Communautés européennes est essentiellement que chaque fois qu'il y a une possibilité que les pouvoirs publics transfèrent des fonds dans l'avenir, lorsqu'un événement déclencheur défini se produit, il s'agit d'une contribution financière. Les indications contextuelles fournies par l'exemple de "transfert direct potentiel" donné à l'article 1.1 a) 1) i), à savoir une garantie de prêt, portent à croire que tel n'était pas le but recherché. Une garantie de prêt est l'engagement pris par les pouvoirs publics d'assumer la responsabilité d'un prêt quand un ensemble défini de circonstances surviennent. Par conséquent l'exemple choisi à l'article 1.1 a) 1) i) donne à penser que la simple *possibilité* que les pouvoirs publics puissent transférer des fonds lorsqu'une condition prédéfinie est remplie ne sera pas suffisante pour répondre à la définition d'une contribution financière. Selon nous, un transfert direct potentiel de fonds est une "possibilité" créée par l'incertitude quant à la survenue de l'événement déclencheur et non par l'incertitude quant à la réalisation du transfert de fonds une fois l'événement prédéfini survenu.

[1266] *Shorter Oxford English Dictionary*, L. Brown (ed.) (Clarendon Press, 1993), volume II, page 2302. Cela est confirmé par le *Webster's New Encyclopedic Dictionary* (Könemann, 1993), page 788, qui donne comme définition de "potential" (potentiel) "capable of becoming real ... something that can develop or become actual" (capable de devenir réel … quelque chose qui peut survenir ou devenir réel).

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.165 La nature générale de la constatation que recherchent les Communautés européennes est mise en lumière par le fait que la disposition du MSA qui, selon leurs allégations, promet un possible transfert de fonds ne mentionne pas même explicitement cette possibilité. En revanche, elle dispose qu'un "engagement ou une ... obligation" d'une certaine valeur économique sera accordé à Boeing. Si le Groupe spécial conclut qu'il s'agit d'un transfert direct potentiel de fonds, il pourra être possible de constater, par exemple, que chaque fois que les pouvoirs publics font une promesse générale de fournir une aide ou un soutien à une branche de production, lorsqu'un événement déclencheur défini se produit, une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) existe. Cela tient à ce que l'un des moyens possibles de fournir une aide à une branche de production passe par un transfert direct de fonds. En outre, si le Groupe spécial devait accepter l'argument des Communautés européennes selon lequel la disposition du MSA indiquant que Boeing peut engager une action en dommages-intérêts contre les pouvoirs publics pour manquement aux obligations contractuelles vient aussi à l'appui d'une constatation de l'existence d'un transfert direct potentiel de fonds, cela tendrait à indiquer que chaque fois que les pouvoirs publics concluent un contrat, un transfert direct potentiel de fonds existe parce qu'il est presque toujours possible, que cela soit prévu explicitement ou non, de demander des dommages-intérêts pour manquement aux obligations contractuelles.

7.166 Par conséquent, le Groupe spécial a des doutes considérables quant à savoir si l'expression "transfert direct potentiel de fonds" qui figure à l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC est aussi générale que le laissent entendre les Communautés européennes. En tout état de cause, nous ne jugeons pas nécessaire d'établir les limites extrêmes du sens de cette expression parce que, comme nous le verrons dans la sous-section suivante du rapport, les Communautés européennes n'ont pas démontré qu'un avantage existait pour Boeing au sens de l'article 1.1 b) en ce qui concerne le transfert direct potentiel de fonds allégué.

7.167 Pour ces raisons, le Groupe spécial ne juge pas nécessaire de déterminer s'il existe une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC en liaison avec les mesures dont il n'est pas constaté qu'elles constituent une contribution financière sous la forme décrite à l'article 1.1 a) 1) ii). Même s'il existe un transfert direct potentiel de fonds, les Communautés européennes n'ont pas démontré que celui-ci conférait un avantage.

> Question de savoir s'il existe un avantage en liaison avec chacune des mesures dont il a été constaté qu'elles donnaient lieu à une contribution financière

7.168 L'analyse de l'avantage au titre de l'article premier de l'Accord SMC nécessite une comparaison avec le marché; le bénéficiaire doit recevoir une "contribution financière à des conditions plus favorables que celles auxquelles il a accès sur le marché".[1267]

7.169 Dans les cas où il a été constaté qu'une contribution financière existait sous la forme de l'abandon de recettes normalement exigibles, il n'a pas été difficile de conclure à l'existence d'un avantage. Dans l'affaire *États-Unis – FSC*, par exemple, le Groupe spécial a noté que les États-Unis n'avaient pas contesté la question de l'avantage. Il a dit ce qui suit:

> "À notre avis, la contribution financière confère manifestement un avantage, dans la mesure où les FSC comme leurs sociétés mères ne doivent pas nécessairement payer certains impôts qui seraient normalement exigibles."[1268]

7.170 Dans la procédure de mise en conformité dans le cadre de la même affaire, le Groupe spécial a tenu un raisonnement similaire et a constaté que le bénéficiaire était "mieux loti qu'en l'absence de la contribution, c'est-à-dire que s'il avait été … assujetti aux règles fiscales normalement applicables aux

[1267] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 158.
[1268] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC*, paragraphe 7.103.

États-Unis".[1269] Le Groupe spécial *Canada – Automobiles* a aussi constaté que l'existence d'un avantage était facilement établie une fois qu'il avait été déterminé que des recettes normalement exigibles avaient été abandonnées.[1270] À notre avis, l'allégement fiscal pertinent est essentiellement un cadeau des pouvoirs publics, ou une dérogation à des obligations exigibles, et il est clair que le marché ne fait pas de tels cadeaux.

7.171 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que pour ce qui est des mesures fiscales dont il a constaté qu'elles constituaient une contribution financière, un avantage est conféré.

7.172 La transmission alléguée de l'avantage découlant de la réduction de l'impôt B&O des fabricants de composants des LCA à Boeing est analysée dans la section concernant le montant de la subvention reçue par Boeing au titre de l'impôt B&O, qui commence au paragraphe 7.260 du présent rapport, pour les raisons exposées au paragraphe 7.214.

7.173 À propos de l'argument subsidiaire des Communautés européennes, à savoir que les mesures fiscales et le MSA donnent lieu à un transfert direct potentiel de fonds, le Groupe spécial note qu'aux termes de l'article 1.1 a) 1) i), un "transfert direct potentiel de fonds" est distinct d'un "transfert direct de fonds". Par conséquent, un transfert direct potentiel de fonds doit donner lieu à un avantage qui est différent de l'avantage qui résulte d'un transfert direct de fonds. Autrement dit, l'avantage doit résulter du transfert direct potentiel de fonds en soi, et non être dû à un transfert direct de fonds susceptible finalement de se produire.

7.174 Cette approche est conforme à celle qu'ont adoptée les groupes spéciaux antérieurs qui ont examiné la question, par exemple les groupes spéciaux *Brésil – Aéronefs* et *Canada – Crédits et garanties pour les aéronefs*.[1271] Ces groupes spéciaux se sont appuyés sur le texte de l'article 14 de l'Accord SMC, qui fournit des indications pour le calcul de l'avantage dans le contexte des droits compensateurs. En particulier, ils ont noté que l'article 14 c) disposait ce qui suit:

> "Une garantie de prêt accordée par les pouvoirs publics ne sera pas considérée comme conférant un avantage, à moins qu'il n'y ait une différence entre le montant que l'entreprise bénéficiaire de la garantie paie sur le prêt garanti par les pouvoirs publics et celui qu'elle paierait sur un prêt commercial comparable en l'absence de garantie des pouvoirs publics. Dans ce cas, l'avantage correspondra à la différence entre ces deux montants, ajustée pour tenir compte des différences de commissions."

7.175 En l'espèce, les affirmations des parties concernant l'article 10.4.1 du MSA portent presque exclusivement sur le sens du "transfert direct potentiel de fonds" figurant à l'article 1.1 a) 1) i). Les Communautés européennes ne font référence à un avantage que dans le contexte de leur argument selon lequel la "garantie" de l'article 10.4.1 devrait être considérée comme un transfert direct potentiel de fonds étant donné qu'une garantie de prêt est ainsi considérée. Elles font valoir ce qui suit:

> "{L}'objet et le but de l'Accord SMC sont d'imposer des disciplines multilatérales pour les subventions qui faussent les échanges internationaux de marchandises, et un type d'effet de distorsion des échanges qu'ont les "transferts directs potentiels de fonds" est le transfert du risque aux pouvoirs publics. Cela ressort clairement, là encore, de l'exemple des garanties de prêt, où le risque de non-remboursement d'un prêt est transféré du créancier (c'est-à-dire une tierce partie) aux pouvoirs publics, ce

---

[1269] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 8.46.
[1270] Rapport du Groupe spécial *Canada – Automobiles,* paragraphe 10.165.
[1271] Rapport du Groupe spécial *Brésil – Aéronefs,* paragraphes 7.68 et 7.69; rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Aéronefs*, paragraphe 157, et rapport du Groupe spécial *Canada – Crédits et garanties pour les aéronefs*, paragraphes 7.344 et 7.345.

> qui confère indirectement un avantage à l'emprunteur (c'est-à-dire le bénéficiaire de la subvention). En l'espèce, l'article 10.4.1 du Project Olympus MSA transfère le risque de non-respect des engagements des Parties publiques de Boeing (c'est-à-dire le bénéficiaire de la subvention) aux pouvoirs publics, *ce qui confère directement un avantage* à Boeing."[1272]

7.176 Les Communautés européennes ne font pas référence à un avantage dans le contexte d'une démonstration de l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b). Cependant, comme c'est la seule référence qu'elles font à un avantage, nous supposons qu'il s'agit de leur opinion en ce qui concerne l'article 1.1 b).

7.177 Dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a constaté qu'une analyse de l'avantage au titre de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC nécessitait d'examiner si la contribution financière en cause, de par ses conditions, accordait au bénéficiaire un meilleur traitement que celui auquel il avait accès sur le marché. Selon les Communautés européennes, l'avantage pertinent résultant pour Boeing du transfert direct potentiel de fonds est le transfert du risque de non-respect des dispositions du MSA de Boeing aux pouvoirs publics. D'une manière similaire, les Communautés européennes laissent entendre que dans le cas d'une *garantie de prêt*, l'avantage pertinent est le transfert du risque de non-remboursement du créancier aux pouvoirs publics.[1273] Cependant, comme cela est indiqué à l'article 14 c) de l'Accord SMC, on détermine si une garantie de prêt accordée par les pouvoirs publics confère ou non un avantage en comparant les conditions du prêt garanti par les pouvoirs publics avec celles d'un prêt commercial comparable en l'absence de garantie des pouvoirs publics. Par conséquent, l'interprétation que font les Communautés européennes de l'avantage résultant d'une garantie de prêt ne concorde pas avec la manière dont le terme avantage est utilisé dans l'Accord SMC. En outre, à notre avis, même si l'engagement au titre de l'article 10.4.1 du MSA transfère le risque de non-respect des dispositions du MSA de Boeing aux pouvoirs publics, cela ne nous convainc pas qu'il existe un avantage au sens de l'article 1.1 b) en liaison avec le transfert direct potentiel de fonds. Les Communautés européennes ne présentent pas de points de vue ni d'éléments de preuve concernant l'existence ou la nature d'un point de repère du marché approprié par rapport auquel évaluer les conditions de la contribution financière en cause. Démontrer simplement que les pouvoirs publics ont promis d'accorder un transfert direct de fonds ou une autre mesure corrective au cas où ils ne respecteraient pas leurs engagements dans le cadre du MSA n'est pas suffisant pour prouver que la promesse en soi, plutôt que la mesure corrective qui peut en fin de compte être accordée, confère un avantage à Boeing. Dans ces circonstances, nous ne pouvons pas conclure qu'un avantage a été conféré au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

7.178 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que même s'il pouvait être constaté que les mesures fiscales considérées conjointement avec le MSA constituent un transfert direct potentiel de fonds, les Communautés européennes n'ont pas démontré qu'il existait un avantage.

7.179 Le Groupe spécial constate que la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington, les crédits d'impôt B&O pour le développement préproduction, pour les logiciels et le matériel informatiques et pour les impôts sur la propriété, ainsi que les exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les logiciels, le matériel et les périphériques informatiques, sont des subventions accordées à Boeing au sens de l'article premier de l'Accord SMC.

7.180 Le Groupe spécial constate que l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements, l'exonération du droit d'accise sur la location à bail et l'exonération de l'impôt sur la propriété ne sont pas des subventions accordées à Boeing.

[1272] Réponse des Communautés européennes à la question n° 124, paragraphe 89. (pas d'italique dans l'original)

[1273] Réponse des Communautés européennes à la question n° 124, paragraphe 89.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

iv) Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC

Arguments des Communautés européennes

7.181 Les Communautés européennes font valoir que chacune des mesures fiscales prévues par le HB 2294 est spécifique *de jure* au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC ou, à titre subsidiaire, est spécifique *de facto* au titre de l'article 2.1 c). En outre, compte tenu de leur allégation selon laquelle les incitations fiscales au titre du HB 2294 sont non seulement des subventions qui causent des effets défavorables, mais aussi des subventions prohibées au titre de l'article 3 de l'Accord SMC, les Communautés européennes soutiennent que les subventions sont réputées spécifiques au titre de l'article 2.3 de l'Accord SMC.[1274]

7.182 Selon les Communautés européennes, le HB 2294 est la législation pertinente à examiner au regard de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Il limite expressément les mesures fiscales à une branche de production (l'industrie aérospatiale) ou à un groupe d'entreprises (les entreprises prenant part à la production et à la vente d'aéronefs commerciaux ou de leurs composants).[1275] S'agissant de l'exonération du droit d'accise sur la location à bail et de l'exonération de l'impôt sur la propriété, les Communautés européennes font valoir que seuls les constructeurs d'"avions superéconomiques" peuvent bénéficier de ces exonérations et que Boeing est le seul constructeur de ce type dans l'État de Washington.[1276] Pour étayer leur argument selon lequel le HB 2294 est spécifique, elles notent que le préambule du HB 2294 dispose que la loi a pour objet de "retenir et d'attirer l'industrie aérospatiale dans l'État de Washington".[1277] En outre, en concluant le MSA avec Boeing, l'État de Washington a expressément limité à Boeing la possibilité de bénéficier des allégements fiscaux.[1278]

7.183 Les Communautés européennes rejettent l'argument des États-Unis selon lequel le fait que d'autres activités de fabrication tirent avantage de taux ajustés de l'impôt B&O ou que d'autres secteurs bénéficient de crédits d'impôt B&O implique que les réductions et crédits d'impôt accordés à l'industrie aérospatiale ne peuvent pas être spécifiques. Selon les Communautés européennes, une analyse correcte du point de savoir si les réductions du taux d'imposition et les crédits d'impôt au titre du HB 2294 sont spécifiques implique de ne pas tenir compte des réductions du taux de l'impôt B&O et des crédits d'impôt B&O accordés à d'autres secteurs.[1279] Cela tient au fait que l'article 2.1 de l'Accord SMC définit la spécificité par référence à "une subvention". Par conséquent, l'analyse de la spécificité concerne exclusivement la subvention en cause, à savoir le HB 2294, et ne prévoit pas de référence à une autre législation ou à d'autres actes de l'autorité qui accorde la subvention.[1280] Les Communautés européennes font valoir que les autres réductions du taux d'imposition ou crédits d'impôt peuvent en soi constituer des subventions spécifiques, mais ne sont pas en cause dans le présent différend.[1281]

7.184 Si le Groupe spécial considère que les mesures fiscales au titre du HB2294 ne sont pas spécifiques *de jure* au sens de l'article 2.1 a), les Communautés européennes font valoir, à titre subsidiaire, qu'elles sont spécifiques *de facto* à une entreprise (Boeing), à une branche de production (l'industrie aérospatiale) ou à un groupe d'entreprises (les entreprises prenant part à la production et à

[1274] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 144.
[1275] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 139; Communautés européennes, pièce EC-1286.
[1276] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 85.
[1277] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 139.
[1278] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 142.
[1279] Réponse des Communautés européennes à la question n° 34, paragraphe 104.
[1280] Réponse des Communautés européennes à la question n° 34, paragraphe 104.
[1281] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 73, et observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 233, paragraphe 320.

la vente d'avions commerciaux ou leurs composants), au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.[1282] La raison en est que "en fait" seuls les fabricants, détaillants et grossistes d'aéronefs commerciaux et de composants d'aéronefs commerciaux, ou, dans le cas des exonérations du droit d'accise sur la location à bail et de l'impôt sur la propriété, seuls les constructeurs d'"avions superéconomiques", peuvent tirer profit des incitations fiscales prévues par le HB 2294.[1283] En outre, d'après les Communautés européennes, Boeing et les fabricants de composants de l'État de Washington bénéficieront de l'ensemble des réductions et crédits d'impôt B&O.[1284]

7.185 Les Communautés européennes font aussi valoir que les subventions sont spécifiques *de facto* parce qu'on a adopté le HB 2294 en pensant à Boeing.[1285] Les incitations fiscales étaient subordonnées à l'établissement, dans l'État de Washington, d'une installation d'assemblage final d'avions commerciaux ayant la capacité de produire 36 avions "superéconomiques" par an. Les Communautés européennes font valoir que la définition d'un "avion superéconomique" figurant dans le HB 2294 correspond aux spécifications du 787.[1286]

7.186 Les Communautés européennes estiment que le fait que l'État de Washington a garanti spécifiquement à Boeing l'octroi des mesures fiscales dans le cadre du MSA indique que les réductions sont spécifiques *de facto* au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.[1287]

Arguments des États-Unis

7.187 Les États-Unis admettent que le crédit d'impôt pour les logiciels et le matériel informatiques est spécifique "puisqu'il s'applique uniquement aux constructeurs d'avions commerciaux".[1288] En outre, bien que leur première communication écrite ne soit pas claire sur ce point[1289], en réponse à une question du Groupe spécial, les États-Unis confirment que l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour l'équipement informatique est une subvention spécifique.[1290] S'agissant de l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements, de l'exonération du droit d'accise sur la location à bail et l'exonération de l'impôt sur la propriété, les États-Unis font uniquement valoir qu'elles ne sont pas des contributions financières. Ils n'abordent pas la question de la spécificité.

7.188 Cependant, les États-Unis font valoir que la réduction de l'impôt B&O et les crédits d'impôt B&O accordés par l'État de Washington pour le développement préproduction et pour les impôts sur la propriété ne sont spécifiques ni *de jure* ni *de facto*.[1291] Ils rejettent l'argument des Communautés européennes selon lequel l'analyse de la spécificité est limitée à un examen de la subvention en cause. Selon les États-Unis, bien que la mesure en cause soit le HB 2294, il n'y a aucun fondement logique, dans le texte de l'Accord SMC ou dans des rapports antérieurs de groupes spéciaux ou de l'Organe d'appel, qui permette de limiter les éléments de preuve concernant la spécificité à la mesure en cause.[1292]

[1282] Summary of the European Communities' Specificity Arguments, pièce EC-1286.
[1283] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 65, 74 et 85.
[1284] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 65 et 74.
[1285] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 66.
[1286] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 66.
[1287] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 66.
[1288] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 484, note de bas de page 660; réponse des États-Unis à la question n° 13, paragraphe 26.
[1289] Voir la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 500.
[1290] Réponse des États-Unis à la question n° 13, paragraphe 27.
[1291] Réponse des États-Unis à la question n° 233, paragraphes 385 et 386.
[1292] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 34, paragraphe 116.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.189 La position des États-Unis est que l'analyse de la spécificité devrait être effectuée dans le contexte de la structure fiscale globale de l'État de Washington et à la lumière du traitement qu'il accorde à toutes les catégories d'activités économiques.[1293] Selon les États-Unis, le régime de l'impôt B&O est un système à taux multiples et l'État a accordé des réductions de l'impôt B&O à diverses activités économiques.[1294] Par conséquent, la réduction du taux de l'impôt B&O applicable à la construction aérospatiale n'est pas spécifique au sens de l'Accord SMC.[1295] En outre, en ce qui concerne les crédits d'impôt B&O, des crédits similaires sont accordés à diverses autres activités économiques dans l'État. Par exemple, des crédits d'impôt B&O sont accordés:

a) aux entreprises des zones rurales remplissant les conditions requises qui créent de nouveaux emplois;

b) aux fonderies d'aluminium, qui sont admissibles au bénéfice des crédits d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété;

c) aux petites entreprises;

d) aux entreprises menant certaines activités de services internationales;

e) aux entreprises de haute technologie menant des activités de recherche et développement; et

f) aux entreprises qui fournissent certains programmes de formation professionnelle.[1296]

Évaluation par le Groupe spécial

7.190 L'argument principal des Communautés européennes concernant chacune des mesures fiscales au titre du HB 2294 est qu'elles sont spécifiques au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. L'article 2.1 a) est axé sur la question de savoir si l'autorité qui accorde la subvention, ou la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit, limite expressément à "certaines entreprises" telles que définies dans le texte introductif de l'article 2 la possibilité de bénéficier d'une subvention. Selon le sens ordinaire du terme "explicit" (exprès), ce n'est pas le simple fait de limiter la possibilité de bénéficier d'une subvention qui la rendra spécifique au sens de l'article 2.1 a). Au contraire, la limitation doit "distinctly express all that is meant; leaving nothing merely implied or suggested" (exprimer distinctement tout ce qui est signifié; en ne laissant rien de simplement sous-entendu ou suggéré). La limitation doit être "unambiguous" (sans ambiguïté) et "clear" (claire).[1297] S'agissant d'autres parties de l'Accord SMC, comme l'article 3, qui fait référence à la subordination aux exportations "en droit ou en fait", les groupes spéciaux et l'Organe d'appel ont établi une distinction entre les analyses *de jure* et *de facto* en indiquant qu'une analyse *de jure* devrait se limiter au texte de

[1293] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 482.

[1294] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 482 et 483; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 140.

[1295] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 483; réponse des États-Unis à la question n° 233, paragraphe 385.

[1296] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 495.

[1297] *Shorter Oxford English Dictionary*, L. Brown (éd.) (Clarendon Press, 1993), volume I, page 888. Cela est confirmé par le *Webster's New Encyclopedic Dictionary* (Könemann, 1993), page 353, qui indique que le terme "explicit" (exprès) signifie "so clear in statement that there is no doubt about the meaning ... such verbal plainness and distinctness that there is no room for doubt or difficulty in understanding" (énoncé avec tant de clarté qu'il n'y a aucun doute sur le sens … formulé si clairement et si distinctement qu'il n'y a pas de place pour le doute ni de difficulté de compréhension).

la législation ou de l'instrument pertinent en cause.[1298] Bien que l'article 2.1 a) de l'Accord SMC ne fasse pas spécifiquement référence à la spécificité "en droit" ou "*de jure*", nous notons que l'article 2.1 c) fait référence à la spécificité "en fait", peut-être comme moyen de distinguer l'analyse prescrite au titre de l'article 2.1 c) de celle prescrite au titre de l'article 2.1 a). Toutefois, étant donné que l'article 2.1 a) dispose que "{d}ans les cas où l'autorité qui accorde la subvention, ou la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit, limite expressément {…} la possibilité de bénéficier de la subvention", il est clair qu'on peut trouver la limitation expresse soit dans la législation en vertu de laquelle l'autorité qui accorde la subvention agit, soit dans d'autres déclarations ou moyens par lesquels l'autorité qui accorde la subvention exprime sa volonté.

7.191 En examinant le sens de la spécificité, nous rappelons que, dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, le Groupe spécial a indiqué que mis à part la prescription assez générale selon laquelle l'autorité qui accorde la subvention ou la législation en vertu de laquelle elle agit limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention, l'"article 2 de l'Accord SMC n'indiqu{ait} pas avec précision quand une constatation de "spécificité" {pouvait} être établie".[1299] La décision du Groupe spécial dans l'affaire *États-Unis – Coton upland* dispose que l'analyse de la spécificité cherche à déterminer dans quelle mesure une subvention est "assez largement disponible" dans toute une économie. Elle suggère qu'il existe un certain point de basculement, variable selon le cas, où la possibilité de bénéficier de la subvention en cause n'est plus considérée comme étant limitée à "certaines entreprises" mais est, au contraire, "assez largement disponible" dans toute une économie pour être non spécifique.

7.192 Selon les indications données dans l'affaire *États-Unis – Coton upland,* et à la lumière du sens ordinaire du terme "explicit" (exprès), une constatation de spécificité au titre de l'article 2.1 a) exige l'établissement de l'existence d'une limitation, dans le texte de la législation ou d'autres déclarations ou moyens par lesquels l'autorité qui accorde la subvention exprime sa volonté, qui restreint expressément et sans ambiguïté à "certaines entreprises" la possibilité de bénéficier d'une subvention, et a ainsi pour conséquence que cette subvention n'est pas "assez largement disponible dans toute une économie".

7.193 Lors de l'examen des faits de la cause en l'espèce, il est important de noter, pour commencer, que nous sommes confrontés à une situation dans laquelle chacune des parties au différend a une approche conceptuelle différente de la question de la spécificité. En particulier, les Communautés européennes affirment définitivement, en réponse à une question du Groupe spécial, que l'analyse de la spécificité doit être limitée à l'examen du HB 2294, la législation modificatrice au moyen de laquelle les incitations fiscales accordées au secteur aérospatial ont été instituées.[1300] Elles rejettent l'argument des États-Unis selon lequel les réductions de l'impôt B&O et les crédits d'impôt B&O dans d'autres secteurs devraient être pris en considération et selon lequel l'analyse de la spécificité devrait être effectuée dans le contexte de l'ensemble du régime de l'impôt B&O.[1301] En d'autres termes, la portée de l'analyse de la spécificité, selon l'argument des Communautés européennes, est déterminée par la définition donnée par la partie plaignante de la mesure au moyen de laquelle une subvention est instituée. En revanche, les États-Unis font valoir que rien dans l'Accord SMC ni dans les rapports antérieurs de règlement des différends ne justifie de limiter les éléments de preuve concernant la spécificité à la mesure elle-même.[1302]

[1298] Voir, par exemple, le rapport du Groupe spécial *Canada – Automobiles*, paragraphe 10.179 et le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 167.

[1299] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland,* paragraphe 7.1139.

[1300] Réponse des Communautés européennes à la question n° 34, paragraphe 104.

[1301] Réponse des Communautés européennes à la question n° 34, paragraphe 105.

[1302] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 34, paragraphe 116.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.194 Comme point de départ de l'analyse de la spécificité *de jure*, nous jugeons nécessaire d'examiner le libellé du HB 2294. L'examen du HB 2294 conforte l'avis des Communautés européennes selon lequel les mesures fiscales prévues par le HB 2294 dont nous avons constaté qu'elles étaient des subventions sont spécifiques. Le HB 2294 est intitulé "Aerospace Industry – Tax Incentives" (Industrie aérospatiale – Incitations fiscales), ce qui laisse entendre que tous abattements fiscaux accordés en vertu de cette législation sont limités à l'industrie aérospatiale.[1303] En outre, l'article premier du HB 2294, clause générale énonçant le but de la législation, dispose que "… les habitants de l'État ont profité de la présence de l'industrie aérospatiale dans l'État de Washington … il est dans l'intérêt du public d'encourager le maintien de la présence de cette branche de production par l'octroi d'incitations fiscales".[1304] Cela vient étayer encore davantage l'idée que les mesures fiscales étaient censées être limitées à l'industrie aérospatiale.

7.195 Le HB 2294 limite aussi expressément à l'industrie aérospatiale ou à certaines entreprises appartenant à cette branche de production chaque mesure fiscale dont nous avons constaté qu'elle constituait une subvention. Par exemple, les articles 3 et 4 du HB 2294 sont les dispositions pertinentes qui modifient le *Revised Code of Washington* en instituant la réduction du taux de l'impôt B&O en cause dans la présente procédure. Ces deux articles énoncent les dispositions pertinentes du *Revised Code of Washington* dans leur intégralité et introduisent les modifications, dont le texte est souligné, aux articles 3 13) et 4 13), qui commencent tous deux comme suit:

> "À compter du 1er octobre 2005, pour toutes les personnes prenant part, dans cet État, à des activités de fabrication d'avions commerciaux ou de leurs composants, le montant de l'impôt relatif à cette activité sera …"[1305]

Viennent ensuite les réductions pertinentes du taux de l'impôt B&O. En outre, le crédit d'impôt pour les logiciels et le matériel informatiques est institué par l'article 8 du HB 2294. Cet article dispose expressément que le crédit d'impôt qu'il institue est uniquement disponible pour les programmes informatiques servant à la "conception et au développement d'avions commerciaux" par un "constructeur d'avions commerciaux".[1306] Les articles 7 et 15 limitent expressément aux fabricants d'avions commerciaux ou de leurs composants le crédit d'impôt pour le développement préproduction et le crédit d'impôt sur la propriété. Enfin, le libellé du HB 2294 indique que l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour le matériel, les logiciels et les périphériques informatiques s'applique aux fabricants ou aux transformateurs à façon d'avions commerciaux ou de leurs composants.

7.196 Par conséquent, d'après le HB 2294 tel qu'il est libellé, les subventions fiscales sont expressément et sans ambiguïté limitées aux entreprises qui fabriquent des avions commerciaux ou leurs composants. Il s'agit d'une limitation à "certaines entreprises" au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Des groupes spéciaux antérieurs qui ont examiné le sens de l'expression "certaines entreprises" figurant dans le texte introductif de l'article 2 sont convenus qu'une "branche de production" pouvait généralement être désignée selon le type de produits qu'elle fabrique, lesquels pouvaient comprendre une vaste gamme de produits finals, plutôt qu'un type spécifique de produit.[1307] Par exemple, on doit pouvoir parler de "branche de production d'acier", de "branche de production textile" ou de "branche de production des télécommunications".[1308] Par conséquent, il est compatible avec ce raisonnement

---

[1303] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54.
[1304] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54.
[1305] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54.
[1306] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54.
[1307] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphes 7.120 et 7.121.
[1308] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphes 7.120 et 7.121.

de constater que, d'après le HB 2294 tel qu'il est libellé, les mesures fiscales sont limitées à une "branche de production" au sens de l'article 2, à savoir l'industrie aérospatiale. De même, on peut considérer qu'elles sont limitées à un "groupe d'entreprises", à savoir les entreprises qui fabriquent des avions commerciaux ou leurs composants.

7.197 Par conséquent, l'examen de la législation modifiant le *Revised Code of Washington*, à savoir le HB 2294, isolément du reste du système fiscal de l'État de Washington, étaye la constatation selon laquelle les subventions fiscales sont spécifiques *de jure* au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. La possibilité de bénéficier des subventions est expressément et sans ambiguïté limitée à une branche de production ou à un groupe d'entreprises. Cependant, nous ne pensons pas qu'il soit approprié d'arrêter là l'analyse. Il y a un certain nombre de problèmes avec l'approche des Communautés européennes consistant à restreindre l'analyse de la spécificité à la mesure au moyen de laquelle la subvention est instituée, à savoir la législation modificatrice, au lieu de prendre en considération l'ensemble de la législation fiscale en vertu de laquelle l'autorité qui accorde la subvention agit. En particulier, l'approche défendue par les Communautés européennes peut donner lieu à des résultats anormaux. Par exemple, si l'autorité accordant la subvention instituait une subvention largement disponible au moyen d'un seul texte législatif, selon l'approche des Communautés européennes, cette subvention ne serait pas spécifique au sens de l'article 2. Cependant, si l'autorité accordant la subvention instituait exactement la même subvention largement disponible, mais l'accordait à chaque branche de production en adoptant des textes législatifs distincts, cela pourrait donner lieu à une constatation de spécificité si le plaignant identifiait la mesure contestée comme étant un seul de ces textes législatifs.

7.198 Par conséquent, nous ne pouvons pas accepter l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle l'analyse de la spécificité doit être limitée à la législation modificatrice au moyen de laquelle la subvention est instituée. Comme les États-Unis l'indiquent dans leurs communications, les Communautés européennes confondent peut-être la "question relative à un élément d'une allégation (le point de savoir si une mesure est une subvention) et celle concernant les éléments de preuve (ce qu'il faut montrer pour établir le bien-fondé de l'allégation)".[1309] Lorsqu'on limite l'analyse de la spécificité à la législation modificatrice, au lieu de prendre en considération l'ensemble de la législation fiscale de l'État de Washington, des renseignements précieux susceptibles d'aider à déterminer si une subvention est dûment qualifiée ou non de spécifique peuvent ne pas être pris en compte. En outre, l'approche défendue par les Communautés européennes implique que l'analyse de la spécificité dépend de la manière dont la partie plaignante choisit de définir la mesure qu'elle conteste.

7.199 S'agissant de la *réduction de l'impôt B&O* pour la construction d'aéronefs, bien que nous ayons constaté qu'elle constituait une subvention, il est possible qu'elle soit un élément d'une subvention plus vaste accordée à d'autres branches de production au moyen de modifications distinctes du code fiscal de l'État de Washington. À notre avis, il est nécessaire d'examiner le système de l'impôt B&O dans son ensemble, en particulier la législation et les documents produits par l'autorité qui accorde la subvention, afin de déterminer si la subvention en cause est expressément limitée à certaines entreprises ou si elle est largement disponible. Par conséquent, nous jugeons approprié d'examiner le *Revised Code of Washington* dans son ensemble, et non simplement la législation modificatrice, le HB 2294, pour analyser si la réduction du taux de l'impôt B&O est spécifique au sens de l'article 2.1 a). Ce faisant, nous notons que, bien qu'elles affirment catégoriquement, en réponse à la question n° 34, que seule la réduction de l'impôt B&O au titre du HB 2294 devrait être prise en considération dans l'analyse de la spécificité, les Communautés européennes nuancent quelque peu cet argument en faisant des affirmations au sujet d'autres taux

[1309] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 34, paragraphe 116.

d'imposition différenciés, à savoir en suggérant que peut-être les taux d'imposition différenciés qui s'appliquent à d'autres secteurs sont aussi individuellement des subventions spécifiques.

7.200 L'argument des États-Unis concernant la spécificité *de jure* est, en substance, que, lorsqu'elle est examinée dans le contexte plus large du régime de l'impôt B&O de l'État de Washington, il est évident que la réduction d'impôt mise en œuvre au moyen du HB 2294 n'est pas une subvention spécifique. Cela tient au fait qu'en vertu du régime de l'impôt B&O différentes activités économiques sont soumises à des taux d'imposition différents et que la construction aérospatiale est simplement l'une des nombreuses activités économiques qui ont leur propre taux d'imposition.[1310] Ces taux peuvent être ajustés périodiquement et il n'existe pas de taux d'imposition généralement applicable.[1311] Bien que cela n'ait pas été indiqué explicitement dans le cadre de leurs vues sur la spécificité *de jure*, l'argument des États-Unis semble être le même que celui qu'ils avancent en ce qui concerne la spécificité *de facto*, à savoir que l'État de Washington a accordé des réductions similaires à diverses autres activités économiques et que, par conséquent, si la réduction dont bénéficie l'industrie aérospatiale est une subvention, elle n'est pas spécifique.

7.201 Il est possible que la réduction de l'impôt B&O accordée à l'industrie aérospatiale soit un élément d'une subvention plus vaste accordée à diverses branches de production, de sorte que la subvention est "assez largement disponible" dans toute l'économie de l'État de Washington pour être non spécifique. Cependant, mis à part un paragraphe exposant leurs vues sur la spécificité *de jure*, les États-Unis ont fourni peu de renseignements sur la base desquels le Groupe spécial pourrait tirer la conclusion qu'ils demandent.[1312]

7.202 Il ressort clairement du texte du *Revised Code of Washington* qu'il existe certaines différences dans les taux de l'impôt B&O applicables dans les secteurs de la fabrication, du commerce de détail et du commerce de gros dans l'État de Washington. Nous rappelons notre conclusion antérieure selon laquelle il existe un taux général de l'impôt B&O pour les activités de fabrication. Il existe toutefois certaines exceptions à ce taux. En particulier, outre les constructeurs d'aéronefs, les activités de fabrication suivantes sont soumises à un taux d'imposition différencié[1313]:

a) la transformation du froment en farine, de l'orge en orge perlé, des fèves de soja en huile de soja, du canola en huile de canola ou des graines de tournesol en huile de tournesol, la transformation de fruits de mer crus, du biodiesel/de l'alcool carburant, la transformation ou le concassage des pois secs et la transformation des produits périssables à base de viande (0,138 pour cent);

b) la fabrication de matières semi-conductrices et d'assemblages de combustible nucléaire (0,275 pour cent);

c) la fabrication d'aluminium et de systèmes d'énergie solaire (0,2904 pour cent);

d) la fabrication liée aux fruits et légumes frais et aux produits laitiers (exonérée)[1314];

e) la transformation du bois et la fabrication des produits du bois (0,4235 pour cent jusqu'au 30 juin 2007 et 0,2904 pour cent jusqu'au 30 juin 2024).

[1310] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 482 et 483.

[1311] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 34, paragraphe 117.

[1312] Voir la réponse des États-Unis à la question n° 233, paragraphe 385.

[1313] Voir RCW 82.04.260, pièce US-181, HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce US-54, s3; Business and Occupation Tax, RCW 82.04, pièce US-179, RCW 82.04.294, pièce US-188, RCW 82.04.2909, pièce US-189.

[1314] Voir la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 431, note de bas de page 588.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.203 De même, nous rappelons notre conclusion selon laquelle il existe un taux d'imposition général de 0,484 pour cent pour les activités de commerce de gros et de 0,471 pour cent pour le commerce de détail. Ces taux généraux font aussi l'objet de certaines exceptions. En plus du commerce de gros et de détail d'aéronefs commerciaux, un taux d'imposition différencié s'applique[1315]:

a) au commerce de gros et à la revente de médicaments délivrés sur ordonnance, au commerce de gros de produits périssables à base de viande (0,138 pour cent);

b) au commerce de gros de systèmes d'énergie solaire et d'aluminium, dans les cas où ils sont fabriqués par le vendeur (0,2904 pour cent);

c) au commerce de gros ou de détail d'assemblages de combustible nucléaire, dans les cas où ils sont fabriqués par le vendeur (0,275 pour cent);

d) au commerce de détail d'équipements de transport inter-États (0,484 pour cent);

e) au commerce de gros de produits laitiers, de fruits et de légumes frais, dans les cas où ils sont produits par le vendeur et où l'acheteur transporte les marchandises hors de l'État (exonéré).[1316]

7.204 Ces renseignements confortent l'argument des États-Unis selon lequel l'industrie aérospatiale n'est pas la seule à bénéficier d'une exception aux taux d'imposition généraux pour les activités de fabrication, de commerce de détail et de commerce de gros. Cependant, les affirmations des États-Unis concernant la raison pour laquelle cela devrait donner lieu à une constatation de non-spécificité au titre de l'article 2.1 a) sont assez vagues. En particulier, comme l'indiquent les Communautés européennes, on ne sait pas très bien pourquoi les taux préférentiels de l'impôt B&O accordés à d'autres branches de production ne devraient pas être considérés comme des subventions spécifiques distinctes accordées aux branches de production concernées. Nous avons constaté qu'en adoptant le HB 2294, l'État de Washington a accordé une subvention et que, d'après le HB 2294 tel qu'il est libellé, la subvention est limitée à l'industrie aérospatiale. L'examen du *Revised Code of Washington* dans son ensemble montre clairement qu'à plusieurs reprises des taux différenciés, également expressément limités à certaines entreprises, ont été institués. Les affirmations des États-Unis semblent indiquer que le taux d'imposition réduit qui s'applique aux constructeurs d'avions fait, en réalité, partie d'une subvention plus vaste, qui a été accordée à diverses autres branches de production, et qui est "assez largement disponible" dans toute l'économie de l'État de Washington pour être non spécifique.

7.205 Si les taux différenciés de l'impôt B&O étaient véritablement appliqués dans le cadre d'un programme commun de subventions, on pourrait raisonnablement s'attendre à ce que certains liens existent entre les diverses réductions d'impôt, par exemple en ce qui concerne la date de leur introduction, leur but ou leurs niveaux.[1317] Cependant, mis à part une affirmation selon laquelle les réductions d'impôt ont été mises en œuvre pour remédier aux inégalités résultant de la "pyramidalisation", les États-Unis n'ont fourni au Groupe spécial aucun élément de preuve indiquant que les réductions accordées à des branches de production distinctes font partie d'un programme de

[1315] Voir RCW 82.04.260, pièce US-181, HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce US-54, s3; Business and Occupation Tax, RCW 82.04, pièce US-179, RCW 82.04.294, pièce US-188, RCW 82.04.2909, pièce US-189.

[1316] Voir la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 431, note de bas de page 588.

[1317] En réalité, l'USDOC examine des facteurs similaires pour déterminer si deux ou plusieurs programmes de subventions distincts sont "totalement liés" et peuvent, par conséquent, être traités comme un programme unique aux fins de la spécificité (voir le document G/SCM/N/1/USA/1/Suppl.4, 29 mars 1999, § 351.502 c)).

réductions d'impôt plus vaste, généralement disponible et explicite. En réalité, certains des éléments de preuve présentés par les États-Unis vont à l'encontre de cet argument. Par exemple, la pièce US-191 montre que les taux d'imposition différenciés ont été institués à des dates très diverses et dans des buts très différents. En outre, bien qu'un certain nombre de pièces présentées par les États-Unis comprennent des déclarations selon lesquelles la "pyramidalisation" est un problème lié à l'impôt B&O[1318], les pièces n'indiquent pas que des réductions d'impôt ont été introduites pour remédier à ce problème, comme l'affirment les États-Unis. Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que la réduction de l'impôt B&O accordée à l'industrie aérospatiale au titre du HB 2294 est une subvention qui est spécifique au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

7.206 S'agissant des *crédits d'impôt B&O pour le développement préproduction et pour les impôts sur la propriété*, lorsque nous considérons plus généralement le système de l'impôt B&O de l'État de Washington, nous notons que les États-Unis font valoir que les subventions ne sont pas spécifiques parce que "l'État de Washington a accordé des crédits *similaires* à diverses autres activités économiques exercées dans l'État".[1319] Ils fournissent une liste succincte de ces crédits d'impôt. Ils donnent une description sommaire de ces crédits, dont certains sont toutefois corroborés par des pièces.[1320]

7.207 Les affirmations des États-Unis concernant la raison pour laquelle l'octroi de crédits d'impôt B&O à d'autres branches de production justifie de conclure que les deux crédits en question accordés au secteur aérospatial sont non spécifiques sont assez vagues. En particulier, on ne sait pas très bien pourquoi les États-Unis admettent que le crédit d'impôt pour les logiciels et le matériel informatiques est spécifique et n'admettent pas qu'il en va de même pour les crédits d'impôt pour le développement préproduction et pour les impôts sur la propriété. On peut présumer que cela tient au fait que le crédit d'impôt pour les logiciels et le matériel informatiques n'a pas été jugé assez "similaire" aux crédits accordés à d'autres secteurs. Pourtant, les similarités existant entre les deux autres crédits d'impôt au titre du HB 2294 et les crédits accordés à d'autres secteurs de l'économie n'ont pas été mises en lumière par les États-Unis et ne ressortent pas clairement des renseignements fournis à leur sujet.

7.208 Aucun des crédits d'impôt accordés aux autres secteurs n'est directement lié au développement préproduction. Par exemple, pour bénéficier du crédit d'impôt B&O pour les entreprises des zones rurales qui créent de nouveaux emplois, il n'est pas exigé de créer des emplois dans le domaine du développement préproduction.[1321] Les États-Unis mentionnent un crédit d'impôt, accordé aux fonderies d'aluminium, qui porte sur les impôts sur la propriété payés.[1322] Cependant, aucun renseignement détaillé n'est fourni au sujet du degré de similarité entre les conditions afférentes à ce crédit d'impôt sur la propriété et celles afférentes au crédit d'impôt sur la propriété accordé à l'industrie aérospatiale.

7.209 En tout état de cause, les États-Unis n'indiquent pas clairement pourquoi toute similarité entre les crédits d'impôt accordés à d'autres secteurs et ceux accordés au titre des articles 7 et 15 du HB 2294 est essentielle pour l'analyse de la spécificité. Leur argument semble aller dans le même sens que leurs affirmations au sujet de la réduction du taux de l'impôt B&O, à savoir que les crédits d'impôt relatifs à la préproduction et aux impôts sur la propriété font partie d'une subvention largement disponible plus vaste. Les États-Unis n'expliquent pas pourquoi les divers crédits d'impôt,

[1318] Voir par exemple, Business and Occupation Tax, RCW 82.04, pièce US-179, et Washington State Tax Structure Study 2002, Volume 1, pièce US-180.

[1319] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 495. (pas d'italique dans l'original)

[1320] Voir la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 495; la réponse des États-Unis à la question n° 233, paragraphe 386, et les documents Rural Area Business and Occupation Tax Credit for New Employees, pièce US-196, et B&O Tax Credits Website, pièce US-197.

[1321] Voir le document Rural Area Business and Occupation Tax Credit for New Employees, pièce US-196.

[1322] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 495, et pièce US-197, page 2.

y compris les deux qui sont accordés à l'industrie aérospatiale, font partie du même programme de subventions, au lieu que chaque crédit d'impôt constitue une subvention distincte et spécifique.

7.210 En principe, il est possible que, bien qu'il soit expressément limité au secteur aérospatial, le HB 2294 soit simplement une mesure au moyen de laquelle une subvention plus généralement disponible est mise en œuvre. Toutefois, les affirmations et éléments de preuve présentés par les États-Unis ne sont pas suffisants pour que nous parvenions à cette conclusion. Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que le crédit d'impôt B&O pour le développement préproduction et le crédit d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété sont des subventions spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

7.211 S'agissant des subventions fiscales dont les États-Unis ne contestent pas la spécificité, à savoir le *crédit d'impôt pour les logiciels et le matériel informatiques,* et l'*exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour le matériel, les logiciels et les périphériques informatiques*, nous rappelons qu'un examen du HB 2294 isolément du reste du système fiscal de l'État de Washington étaye la constatation selon laquelle les subventions fiscales sont spécifiques *de jure* au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Considérer plus généralement le système fiscal dans son ensemble au lieu de restreindre l'analyse de la spécificité au libellé du HB 2294 n'indique pas que les subventions sont non spécifiques. Aucune des deux parties ne fait d'affirmations ou ne renvoie le Groupe spécial à des éléments de preuve justifiant que celui-ci s'écarte de la conclusion selon laquelle les subventions sont spécifiques *de jure*. Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que le crédit d'impôt B&O pour les logiciels et le matériel informatiques ainsi que l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour le matériel, les logiciels et les périphériques informatiques sont des subventions spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

7.212 En conclusion, le Groupe spécial constate que la réduction de l'impôt B&O, les trois crédits d'impôt B&O et l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les logiciels, le matériel et les périphériques informatiques sont spécifiques au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Au vu de cette conclusion, il n'est pas nécessaire que le Groupe spécial examine l'argument présenté à titre subsidiaire par les Communautés européennes, à savoir que chacune des mesures fiscales est spécifique au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC. En outre, étant donné que nous avons conclu qu'aucune contribution financière n'a été accordée à Boeing en ce qui concerne l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements, l'exonération du droit d'accise sur la location à bail et l'exonération de l'impôt sur la propriété, le Groupe spécial n'a pas besoin d'examiner les arguments des Communautés européennes concernant la spécificité pour ce qui est de ces mesures.

v) Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing

7.213 Les Communautés européennes incluent leurs arguments concernant le montant des subventions dans leurs vues concernant l'existence des subventions, en particulier dans leurs vues sur la contribution financière. Selon le Groupe spécial, il n'est pas nécessaire de calculer le montant d'une subvention au titre de l'article premier de l'Accord SMC. Toutefois, pour plus de commodité, nous faisons figurer notre raisonnement et nos conclusions concernant les montants des subventions à la suite de l'analyse effectuée au regard de l'article premier pour chaque subvention. Cela permet de conserver la structure des arguments choisie par les parties. Toutefois, à notre avis, les constatations relatives au montant sont décrites à juste titre comme faisant partie de l'analyse relative au préjudice grave.

7.214 Les Communautés européennes formulent des allégations de "transmission" en ce qui concerne trois des subventions en cause, à savoir la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington et les deux mesures contestées prises par l'État du Kansas. Selon le Groupe spécial, ainsi qu'il est expliqué aux paragraphes 7.281 à 7.288 du présent rapport, la nécessité de démontrer l'existence d'une

RCC supprimés, comme indiqué [***]

"transmission" découle des articles 5 et 6 de l'Accord SMC. En particulier, on procède à une analyse de la transmission afin d'identifier le produit subventionné en cause au titre de l'article 6 de l'Accord SMC. L'analyse de la transmission est étroitement liée au calcul du montant de chaque subvention, dont le but est de démontrer dans quelle mesure le produit subventionné tire avantage de la subvention. Par conséquent, nous faisons figurer nos constatations concernant la transmission dans les sections du rapport relatives à la quantification des montants des subventions, même si nous considérons que tant la transmission que le montant sont des questions qui sont pertinentes pour l'analyse relative au préjudice grave.

Arguments des Communautés européennes

Montants reçus directement par la division des LCA de Boeing

7.215 Pour estimer les montants des mesures fiscales au titre du HB 2294, les Communautés européennes calculent des montants concernant la période de 2006 à 2024. Pour ce faire, elles se fondent sur des estimations établies à partir d'une présentation faite en septembre 2003 par l'État de Washington.[1323] Les estimations des Communautés européennes en la matière sont reproduites dans la pièce EC-27. Les Communautés européennes admettent qu'en ce qui concerne certaines subventions une feuille de calcul établie par l'Administration fiscale de l'État de Washington (intitulée "Final HB 2294 Fiscal Note – 20 Year Spreadsheet") et présentée par les États-Unis en tant que pièce US-184 est une source d'information plus à jour. Lorsqu'elles se fondent sur les estimations figurant sur la feuille de calcul de l'Administration fiscale de l'État de Washington, les Communautés européennes font observer que cette feuille de calcul n'établit pas de distinction entre le montant de chaque subvention accordée à Boeing et le montant accordé à d'autres entreprises dans la branche de production des aéronefs. Par conséquent, elles utilisent les estimations de la proportion de l'avantage qui revient à Boeing pour chaque mesure fiscale, lesquelles figurent dans la présentation de septembre 2003 de l'État de Washington.

7.216 S'agissant de la *réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington*, les Communautés européennes admettent qu'au lieu d'attribuer une valeur en dollars à la réduction de l'impôt B&O, le Groupe spécial pourrait l'évaluer sur une base *ad valorem*, rendant compte de la réduction des taux d'imposition applicables prévue par la loi.[1324] Toutefois, en admettant cela, les Communautés européennes font observer qu'exprimer ainsi la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington entraîne certaines complications.[1325] Cela est dû à leur allégation selon laquelle la réduction de l'impôt B&O accordée aux fabricants de composants est transmise à Boeing. Les Communautés européennes font observer que la valeur précise des composants utilisés dans chaque aéronef n'est pas connue et qu'il est donc difficile de convertir l'avantage résultant de la réduction de l'impôt B&O qui est transmise à Boeing en un taux *ad valorem*.[1326] Selon elles, que les subventions relatives à l'impôt B&O soient évaluées sur la base des montants annuels projetés versés par les autorités qui accordent la subvention ou sur une base *ad valorem*, le montant du subventionnement par aéronef qui en résulte reste le même.[1327] Les Communautés européennes quantifient à 2,12 milliards de dollars la valeur en dollars de l'avantage résultant pour Boeing de la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington au

[1323] Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC, pièce EC-65.

[1324] Réponse des Communautés européennes à la question n° 229, paragraphe 427.

[1325] Réponse des Communautés européennes à la question n° 229, paragraphe 430.

[1326] Réponse des Communautés européennes à la question n° 229, paragraphe 430.

[1327] Réponse des Communautés européennes à la question n° 229, paragraphe 434. Dans leur réponse à cette question, les Communautés européennes recalculent les taux de subventionnement par aéronef en se fondant sur les taux de subventionnement *ad valorem* qu'elles imputent à la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington et à la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett.

cours de la période de 2006 à 2024.[1328] Cette estimation est établie sur la base de la présentation de septembre 2003 de l'État de Washington.

7.217 Les Communautés européennes ont initialement établi leurs estimations des trois *crédits d'impôt B&O* à partir de la présentation de septembre 2003 de l'État de Washington et ont reproduit ces estimations dans la pièce EC-27. Toutefois, après la communication par les États-Unis de la feuille de calcul établie par le l'Administration fiscale de l'État de Washington, elles ont révisé leurs estimations.[1329] Elles se sont fondées sur la feuille de calcul de l'Administration fiscale et sur les estimations figurant dans la présentation de septembre 2003 de l'État de Washington selon lesquelles Boeing reçoit 65 pour cent du crédit d'impôt B&O pour le développement préproduction et 100 pour cent du crédit d'impôt pour les logiciels et le matériel informatiques. S'agissant du crédit d'impôt pour les impôts sur la propriété, les Communautés européennes ont imputé à Boeing la valeur intégrale de l'estimation figurant sur la feuille de calcul de l'Administration fiscale parce que celle-ci indiquait que le montant se rapportait à "la nouvelle construction relative à l'avion 7E7" sur le site de Boeing à Everett.[1330] Se fondant sur cette méthode, les Communautés européennes ont estimé qu'au cours de la période de 2004 à 2023, Boeing recevrait 101,3 millions de dollars de crédits d'impôt B&O pour le développement préproduction, 20,4 millions de dollars de crédits d'impôt B&O pour les logiciels et le matériel informatiques et 15,1 millions de dollars de crédits d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété.[1331]

7.218 Les Communautés européennes font observer que l'avantage résultant pour la division des LCA de Boeing de l'*exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour le matériel, les périphériques et les logiciels informatiques* s'élève sur la période de 2004 à 2024 à 120,3 millions de dollars.[1332] Elles établissent cette estimation d'après la présentation de septembre 2003 de l'État de Washington, qui estime le montant de l'exonération fiscale accordée à Boeing sur la base de l'hypothèse que Boeing recevra 80 pour cent du montant de l'exonération fiscale qui est accordée à l'ensemble de la branche de production.[1333] Les Communautés européennes font valoir que cette estimation est conforme à celle qui figure dans la feuille de calcul établie par l'Administration fiscale de l'État de Washington.[1334] Elles font valoir que dans la mesure où les États-Unis affirment qu'elles surestiment l'avantage résultant pour la division des LCA de Boeing des exonérations fiscales, elles ont déjà réduit les estimations figurant dans la présentation de septembre 2003 de l'État de Washington pour tenir compte des exonérations fiscales allant aux fournisseurs.[1335] L'argument des États-Unis selon lequel les chiffres devraient être réduits davantage en raison de l'utilisation des exonérations fiscales par d'autres sociétés n'est "absolument pas étayé".[1336]

7.219 S'agissant de l'*exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour la construction et les équipements*, les Communautés européennes estiment que l'avantage apporté à la division des LCA de Boeing au cours de la période de 2004 à 2005 s'élève à 9,6 millions de dollars et qu'au-delà de cette période le montant reçu par Boeing est égal à zéro. Elles tirent ces chiffres de la présentation

[1328] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 131.
[1329] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 68 et notes de bas de page 102 et 103.
[1330] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 68 et notes de bas de page 102 et 103.
[1331] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 68 et notes de bas de page 102 et 103.
[1332] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 76.
[1333] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 76, note de bas de page 119.
[1334] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 76, note de bas de page 119.
[1335] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 78.
[1336] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 78.

de septembre 2003 de l'État de Washington. La réponse des Communautés européennes à l'argument des États-Unis selon lequel Boeing n'a pas utilisé et n'utilisera pas cette subvention est décrite dans la section sur l'existence d'une contribution financière, qui commence au paragraphe 7.76 du présent rapport.

7.220 La quantification par les Communautés européennes de *l'exonération du droit d'accise sur la location à bail de l'État de Washington* et de *l'exonération de l'impôt sur la propriété* figure dans la pièce EC-27 et est fondée sur la présentation de septembre 2003 de l'État de Washington.[1337] Dans cette pièce, les Communautés européennes font observer que l'avantage résultant pour Boeing de l'exonération du droit d'accise sur la location à bail s'élève à 0,6 million de dollars pour la période de 2004 à 2024, tandis que l'avantage résultant pour Boeing de l'exonération de l'impôt sur la propriété au cours de la même période s'élève à 45,5 millions de dollars. En réponse à l'argument des États-Unis selon lequel Boeing n'a pas utilisé et n'utilisera pas ces exonérations fiscales, les Communautés européennes se fondent sur les mêmes affirmations que celles qui sont décrites dans la section sur l'existence d'une contribution financière, qui commence au paragraphe 7.76 du présent rapport.

Montant de l'avantage dont il est allégué qu'il est "transmis" à Boeing

7.221 En plus de faire valoir que Boeing reçoit directement l'avantage résultant de la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington, les Communautés européennes soutiennent également que l'avantage apporté par les réductions de l'impôt B&O de l'État de Washington aux fabricants de composants d'avions commerciaux est "transmis" à Boeing.[1338] En particulier, elles soutiennent que sur le montant de 1,15 milliard de dollars correspondant aux réductions de l'impôt B&O accordées aux fabricants de composants, un montant de 1,05 milliard de dollars est transmis à Boeing. Les Communautés européennes ne font pas valoir que le montant intégral de la réduction d'impôt accordée aux fournisseurs de Boeing est transmis à Boeing parce qu'elles tentent d'exclure les avantages revenant aux fabricants qui fournissent à la fois Boeing et Airbus.[1339]

7.222 Les Communautés européennes indiquent que pour établir le bien-fondé d'une allégation au titre des articles 5 et 6 de l'Accord SMC, elles doivent démontrer que l'avantage associé à la réduction d'impôt accordée aux fabricants de composants est "transmis" à Boeing.[1340] Les Communautés européennes disent, dans leur raisonnement, qu'une allégation au titre des articles 5 et 6 de l'Accord SMC nécessite une analyse du lien de causalité, à savoir une démonstration du fait que la subvention est responsable des effets défavorables allégués. Une condition préalable à la réalisation de cette analyse est que la subvention alléguée apporte effectivement des avantages au produit dont le Membre plaignant indique qu'il est subventionné.[1341] Par conséquent, il est nécessaire que les Communautés européennes prouvent que la réduction d'impôt accordée aux fabricants de composants apporte des avantages au produit en aval, les LCA de Boeing.[1342]

7.223 À l'appui de cette position, les Communautés européennes font référence à la décision de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, qu'elles interprètent comme indiquant que même si une analyse de la transmission n'est pas d'une importance capitale pour quantifier une subvention au titre de l'article 6, il est toujours nécessaire d'effectuer une telle analyse au titre des articles 5 et 6 pour démontrer que les mesures en question subventionnent effectivement le produit en

[1337] Voir la note de bas de page de la feuille de calcul figurant dans le document State and Local Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-27.
[1338] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 133 et 135.
[1339] Réponse des Communautés européennes à la question n° 234, paragraphe 437.
[1340] Réponse des Communautés européennes à la question n° 137, paragraphes 147 et 152.
[1341] Réponse des Communautés européennes à la question n° 137, paragraphe 148.
[1342] Réponse des Communautés européennes à la question n° 137.

question et pas un autre produit.[1343] Les Communautés européennes citent également la décision de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV* comme établissant le principe selon lequel pour qu'il soit satisfait à la définition d'une subvention énoncée à l'article premier de l'Accord SMC, il doit être établi que les avantages revenant à un producteur en amont sont transmis au produit en aval dont il est allégué qu'il est subventionné.[1344] Bien que ce ne soit pas tout à fait clair, il ne semble pas que le dernier argument fondé sur l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV* constitue un fondement distinct pour la prescription imposant d'établir l'existence d'une transmission. Il apparaît plutôt que les Communautés européennes font valoir que, dans le cadre de l'analyse du lien de causalité, il est nécessaire de démontrer que le produit dont il est allégué qu'il cause les effets défavorables est en fait subventionné. Pour ce faire, il faut que les éléments essentiels de la définition d'une subvention figurant à l'article premier soient présents en ce qui concerne les produits dont il est allégué qu'ils causent le préjudice grave.[1345]

7.224 Les Communautés européennes estiment qu'elles ont prouvé que les fabricants de composants transmettent à Boeing l'avantage résultant de la réduction de l'impôt B&O sous la forme d'une baisse des prix des intrants. Leurs arguments sont fondés sur les meilleurs renseignements disponibles, parce que les États-Unis ont refusé de communiquer les contrats de fourniture conclus entre Boeing et ses fournisseurs établis dans l'État de Washington.[1346] Afin de démontrer l'existence d'une transmission, les Communautés européennes présentent un modèle économique établi par le professeur assistant John Asker et complété par un rapport du professeur Wachtel.[1347] En réponse aux rapports des économistes des États-Unis et aux questions du Groupe spécial, le professeur Asker a présenté trois documents additionnels.[1348]

7.225 En se fondant sur ce modèle, le professeur Asker parvient à la conclusion qu'une subvention *ad valorem* versée à un fournisseur d'intrants est transmise au producteur en aval dans une proportion d'au moins 100 pour cent. En créant le modèle, le professeur Asker a fait un certain nombre d'hypothèses, y compris celle selon laquelle l'entreprise en aval est un monopsoniste, même si le modèle s'adapte également à une structure oligopolistique. Les fournisseurs de l'entreprise en aval ont également une puissance commerciale limitée qui découle d'une asymétrie de l'information concernant leurs coûts de production fixes ("une rente informationnelle"). Les fournisseurs ont le même coût marginal et reçoivent tous la même subvention *ad valorem*. L'acheteur d'intrants en aval invite les fournisseurs à concourir pour l'obtention de contrats de fourniture dans le cadre d'un processus d'appel d'offres et choisit le fournisseur qui offre le prix le plus bas. Le niveau de

---

[1343] Réponse des Communautés européennes à la question n° 137, paragraphe 149. Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 472.

[1344] Réponse des Communautés européennes à la question n° 137, paragraphe 151. Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 143.

[1345] Réponse des Communautés européennes à la question n° 137, paragraphe 151.

[1346] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 58, et observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 231, paragraphe 305.

[1347] Dr. Paul Wachtel, Economic Analysis: Subsidy Pass-Through and Asset Pricing Issues Relevant to Subsidies to U.S. LCA Industry, December 2006, including Dr. John Asker, On the Pass-Through of Ad Valorem Subsidies Received by Input Suppliers, 1 November 2006, pièce EC-16. La pièce indique que M. Wachtel est professeur d'économie à la Leonard N. Stern School of Business de l'Université de New York, et que M. Asker est professeur assistant d'économie à la Leonard N. Stern School of Business de l'Université de New York.

[1348] Dr. John Asker, Reply to Report of Dr. Gary Dorman and to Related Aspects of Report of Drs. Stephen D. Smith & Lorrie Brown, October 2007, pièce EC-1174, Dr. John Asker, Responses to Questions 384, 385, 393 and 394 from the DS353 Panel, 28 July 2009, pièce EC-1437, et Dr. John Asker, Comments on US Response to Panel Question 393(a), and on Related Aspects of Exhibit US-1363, 14 August 2009, pièce EC-1447.

transmission diminue avec l'augmentation du nombre de fournisseurs d'intrants. Toutefois, le modèle prévoit toujours que le niveau minimal de transmission est de 100 pour cent.[1349]

7.226 Le rapport du professeur Wachtel fournit quelques éléments de preuve indiquant que le marché de la fourniture de composants des LCA est conforme aux hypothèses du modèle. À titre d'exemple, le professeur Wachtel cite M. Thomas Friedman, selon lequel Boeing achète "des parties de produits de série" au moyen d'un processus d'appel d'offres.[1350]

7.227 En réponse à la critique formulée par les économistes des États-Unis selon laquelle les hypothèses sous-tendant le modèle économique ne correspondent pas à la réalité du marché des composants des LCA, le professeur Asker répond que certains des points soulevés par les économistes des États-Unis ne sont pas fondés et que son cadre peut facilement intégrer leurs autres points.[1351] Le professeur Asker conclut qu'"aucune des critiques … n'est problématique, que ce soit pour le cadre lui-même, ou pour son application au secteur des avions commerciaux".[1352] Toutefois, dans sa réponse, le professeur Asker reconnaît que dans au moins un cas, à savoir lorsqu'un seul sous-groupe de fournisseurs est admissible au bénéfice de la subvention, il ne peut exclure une transmission inférieure à 100 pour cent.[1353]

7.228 En réponse à une question du Groupe spécial, le professeur Asker indique qu'en l'absence de données empiriques il n'est pas possible de restreindre la fourchette de transmission à une valeur autre qu'"un peu supérieure à 100 pour cent". Il fait observer que dans des études empiriques portant sur d'autres branches de production, "une transmission supérieure à 100 pour cent est courante".[1354]

7.229 Les Communautés européennes soutiennent que la critique formulée par les États-Unis au sujet de leur modèle de transmission repose sur l'argument voulant que Boeing ne soit pas le seul acheteur des produits de ses fournisseurs.[1355] L'économiste des Communautés européennes conclut que cela n'a d'incidence sur son modèle économique que dans des circonstances très limitées et que les États-Unis n'ont pas démontré que ces circonstances existaient.[1356]

7.230 En réponse à une question du Groupe spécial concernant une structure de marché dans laquelle chaque fournisseur est un monopoleur, les Communautés européennes rejettent l'idée que cette structure de marché est appropriée dans le contexte du marché des fournisseurs de produits pour les LCA.[1357] Les Communautés européennes présentent une déclaration d'un spécialiste de la

---

[1349] Voir Dr. Paul Wachtel, Economic Analysis: Subsidy Pass-Through and Asset Pricing Issues Relevant to Subsidies to U.S. LCA Industry, December 2006, including Dr. John Asker, On the Pass-Through of Ad Valorem Subsidies Received by Input Suppliers, 1 November 2006, pièce EC-16, pour une description des hypothèses sur lesquelles le modèle est fondé.

[1350] Dr. Paul Wachtel, Economic Analysis: Subsidy Pass-Through and Asset Pricing Issues Relevant to Subsidies to U.S. LCA Industry, December 2006, including Dr. John Asker, On the Pass-Through of Ad Valorem Subsidies Received by Input Suppliers, 1 November 2006, pièce EC-16, page 3. À ce sujet, les Communautés européennes font également mention d'une déclaration figurant sur le site Web de Boeing selon laquelle "notre société souligne l'importance des appels d'offres en tant que bonnes pratiques commerciales" (Dr. John Asker, Responses to Questions 384, 385, 393 and 394 from the DS353 Panel, 28 July 2009, pièce EC-1437).

[1351] Dr. John Asker, Reply to Report of Dr. Gary Dorman and to Related Aspects of Report of Drs. Stephen D. Smith & Lorrie Brown, October 2007, pièce EC-1174, page 2.

[1352] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 59.

[1353] Voir aussi Dr. John Asker, Responses to Questions 384, 385, 393 and 394 from the DS353 Panel, 28 July 2009, pièce EC-1437, page 16.

[1354] Dr. John Asker, Reply to Report of Dr. Gary Dorman and to Related Aspects of Report of Drs. Stephen D. Smith & Lorrie Brown, October 2007, pièce EC-1174, pages 20 et 21.

[1355] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 60.

[1356] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 60.

[1357] Réponse des Communautés européennes à la question n° 393, paragraphe 547.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

passation des marchés d'Airbus, qui indique que l'existence d'un seul fournisseur disposé et apte à fournir un composant donné sur le marché des LCA est "extrêmement inhabituelle".[1358]

7.231 Outre le modèle économique, les Communautés européennes font également référence à un certain nombre de déclarations faites par le gouverneur de l'État de Washington M. Locke, dont elles font valoir qu'elles reconnaissent que les réductions du taux de l'impôt B&O sont transmises des producteurs de composants à Boeing.[1359] Par exemple, M. Locke a dit ce qui suit: "si nous pouvons réduire la charge fiscale pesant sur les fournisseurs, ces avantages seront transmis à Boeing".[1360]

7.232 Tout au long de leurs communications, les Communautés européennes indiquent à de nombreuses reprises que les États-Unis ne leur ont pas fourni les contrats conclus entre Boeing et ses fournisseurs. En outre, il est hypocrite de la part des États-Unis de faire valoir qu'il est impossible d'évaluer avec exactitude la transmission sans données empiriques, lorsque eux seuls détiennent ces données.[1361] Les États-Unis auraient pu communiquer ces renseignements aux Communautés européennes ou à leurs propres experts pour permettre qu'une telle analyse empirique soit effectuée.[1362]

Arguments des États-Unis

Montants reçus directement par la division des LCA de Boeing

7.233 Pour chacune des mesures fiscales en cause au titre du HB 2294, la position des États-Unis est que seules les recettes qui ont effectivement été abandonnées dans le passé peuvent être incluses dans la quantification.[1363]

7.234 En ce qui concerne la *réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington*, les États-Unis font valoir qu'il n'est pas en fait nécessaire d'attribuer une valeur en dollars au montant de la réduction d'impôt accordée à Boeing. La réduction d'impôt est calculée sur une base *ad valorem* et, partant, tout taux de subventionnement reste constant quels que soient les niveaux absolus du volume et des prix de vente de Boeing.[1364] En réponse au calcul d'une valeur en dollars par les Communautés européennes pour la subvention, les États-Unis se fondent dans un premier temps sur la feuille de calcul établie par l'Administration fiscale de l'État de Washington pour faire valoir que les recettes *totales* abandonnées en raison de la réduction de l'impôt B&O se sont élevées à 54,4 millions de dollars entre le 1er octobre 2005 et la fin de l'exercice 2007.[1365] En réponse à une question du Groupe spécial, étant donné que la feuille de calcul établie par l'Administration fiscale de l'État n'isole pas le montant de la réduction d'impôt que doit recevoir Boeing, mais fournit un chiffre qui estime

[1358] Réponse des Communautés européennes à la question n° 393, paragraphe 547, et déclaration de M. Philippe Alary-Tossaint concernant la concurrence entre les fournisseurs d'Airbus, 22 juillet 2009, pièce EC-1438.
[1359] Voir, par exemple, la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 96 et 135, et la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 57.
[1360] Déclaration orale non-confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 20. Voir aussi la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 57.
[1361] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 393, paragraphe 455.
[1362] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 393, paragraphe 455.
[1363] Voir, par exemple, la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 466.
[1364] Réponse des États-Unis à la question n° 229, paragraphe 374.
[1365] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 466.

l'avantage conféré à la branche de production dans son ensemble, les États-Unis estiment que le Groupe spécial devrait se fonder sur la présentation de septembre 2003 de l'État de Washington.[1366]

7.235 Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes surestiment le montant de la contribution financière *à Boeing* qui découle des *crédits d'impôt B&O de l'État de Washington*. Cela est dû au fait que les estimations des Communautés européennes comprennent les crédits d'impôt accordés à d'autres entités.[1367] Néanmoins, les États-Unis indiquent qu'ils "acceptent l'utilisation par les CE de l'estimation de l'État de Washington selon laquelle 65 pour cent de la valeur du crédit d'impôt B&O pour le développement préproduction sont accordés à Boeing … De même, les États-Unis acceptent l'estimation de l'État de Washington selon laquelle 100 pour cent de la valeur du crédit d'impôt B&O pour les logiciels et le matériel informatiques sont accordés à Boeing. Enfin, les États-Unis acceptent l'estimation des CE selon laquelle 100 pour cent des crédits d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété sont accordés à Boeing".[1368] De même, en réponse à une question du Groupe spécial, les États-Unis affirment catégoriquement qu'ils "acceptent l'estimation faite par les CE du montant des crédits d'impôt B&O pour le développement préproduction, les impôts sur la propriété et les logiciels et le matériel informatiques qui ont été reçus par Boeing".[1369]

7.236 Les États-Unis se fondent sur les estimations figurant sur la feuille de calcul de l'Administration fiscale de l'État de Washington pour quantifier le montant de l'*exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour le matériel, les périphériques et les logiciels informatiques*.[1370] Cela donne une estimation de 11,5 millions de dollars pour le montant total des recettes abandonnées en ce qui concerne cette exonération fiscale.[1371] Toutefois, seule une partie de ce montant représente l'avantage reçu par Boeing parce que d'autres fabricants d'avions et de composants d'avions ont également reçu l'exonération fiscale.[1372] Les États-Unis sont prêts à accepter l'estimation des Communautés européennes selon laquelle 80 pour cent du montant total de l'exonération sont reçus par Boeing.[1373]

7.237 La position des États-Unis est que l'*exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour la construction et les équipements*, l'*exonération du droit d'accise sur la location à bail* et l'*exonération de l'impôt sur la propriété* n'ont pas été et ne seront pas utilisées par Boeing. Par conséquent, toute quantification du montant de ces incitations fiscales accordées à Boeing devrait être égale à zéro.[1374] Les éléments de preuve et arguments sur lesquels les États-Unis se fondent pour étayer leur position selon laquelle les subventions n'ont pas été et ne seront pas utilisées par Boeing sont décrits dans la section sur l'existence d'une contribution financière, qui commence au paragraphe 7.100 du présent rapport.

Montant de l'avantage dont il est allégué qu'il est "transmis" à Boeing

7.238 S'agissant de l'argumentation des Communautés européennes relative à la transmission, la position des États-Unis concernant la pertinence d'une analyse de la transmission dans le contexte d'une allégation au titre des articles 5 et 6 concorde dans l'ensemble avec la position des Communautés européennes.[1375] Toutefois, il semble que, dans diverses communications, les

[1366] Réponse des États-Unis à la question n° 228, paragraphe 371.
[1367] Réponse des États-Unis à la question n° 235, paragraphe 392.
[1368] Réponse des États-Unis à la question n° 235, paragraphe 392.
[1369] Réponse des États-Unis à la question n° 236, paragraphe 393.
[1370] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 499.
[1371] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 499.
[1372] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 499.
[1373] Réponse des États-Unis aux questions n° 237 et 238, paragraphes 394 et 395.
[1374] Réponse des États-Unis à la question n° 239.
[1375] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 137, paragraphe 127.

États-Unis invoquent des fondements différents dans l'Accord SMC pour justifier une prescription imposant de procéder à une analyse de la transmission dans le contexte d'une affaire de préjudice grave.

7.239 Dans leur première communication écrite, les États-Unis font valoir qu'il faut démontrer l'existence d'une transmission dans la présente affaire pour prouver l'existence de la subvention:

> "{S}i le bénéficiaire d'une subvention diffère du producteur du produit dont il est allégué qu'il est subventionné et n'est pas lié à lui, une subvention n'existe que si l'avantage est transmis au producteur."[1376]

7.240 Les États-Unis invoquent l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV* à l'appui de cette thèse. Ils considèrent que même si, dans cette affaire, il s'agissait d'une décision relative à la Partie V de l'Accord SMC, la décision s'applique également à une allégation au titre de la Partie III parce que l'Organe d'appel "a exclusivement fait reposer sa conclusion sur l'article premier, qui s'applique également à une allégation concernant une subvention pouvant donner lieu à une action".[1377] Par conséquent, dans leur première communication écrite, il apparaît que les États-Unis laissent entendre que la prescription imposant de démontrer l'existence d'une transmission dans le cadre d'une allégation de préjudice grave est énoncée exclusivement à l'article premier de l'Accord SMC.[1378]

7.241 Dans leur réponse à la question n° 137, les États-Unis font valoir que la transmission est requise pour une raison différente de celle qui est mentionnée dans leur première communication écrite. Ils font valoir que lorsque le bénéficiaire d'une subvention est une tierce partie non liée au producteur du produit dont il est allégué qu'il est subventionné, il est nécessaire de démontrer l'existence d'une transmission afin de démontrer que la subvention confère un avantage au produit dont il est allégué qu'il est subventionné et entraîne les effets défavorables allégués.[1379] À cet égard, les États-Unis indiquent que l'utilisation des termes "produit similaire" et "produit subventionné" à l'article 6.3 de l'Accord SMC étaye la prescription imposant de procéder à une analyse de la transmission.[1380]

7.242 Les États-Unis soutiennent que les Communautés européennes n'ont pas prouvé la transmission de l'avantage résultant des subventions. Selon les États-Unis, les rapports établis par les professeurs Wachtel et Asker et invoqués par les Communautés européennes sont purement théoriques et reposent sur des hypothèses qui ne correspondent pas aux réalités du marché de la construction aérospatiale. En outre, les modèles ne sont pas étayés par les vérifications empiriques.[1381] Les États-Unis font valoir que si la conclusion des rapports des Communautés européennes était exacte, à savoir que les subventions *ad valorem* accordées aux fournisseurs en amont sont transmises aux producteurs en aval dans une proportion d'au moins 100 pour cent, il ne serait jamais nécessaire de prouver la transmission d'une subvention entre les fournisseurs et les fabricants, au moins pour les subventions *ad valorem*.[1382]

[1376] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 54.
[1377] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 55.
[1378] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 55.
[1379] Réponse des États-Unis à la question n° 137, paragraphe 105, et observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 137, paragraphe 127.
[1380] Réponse des États-Unis à la question n° 137, note de bas de page 111.
[1381] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 469 à 481.
[1382] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 234, paragraphe 422.

7.243 Les États-Unis se fondent sur les rapports de leurs propres experts, Mmes et MM Dorman, Terris, Smith et Brown, pour discréditer les rapports des professeurs Wachtel et Asker.[1383] M. Dorman reproche au modèle des Communautés européennes d'être "purement théorique" et de ne faire aucune mention de Boeing, du secteur des avions commerciaux gros porteurs, de l'industrie aérospatiale en général ou de quelconques relations réelles avec des fournisseurs.[1384] Selon M. Dorman, les hypothèses sous-tendant le modèle "diffèrent considérablement de la réalité de la passation des marchés dans l'industrie aérospatiale".[1385] À titre d'exemple, M. Dorman critique les hypothèses suivantes: Boeing est un monopsoniste en ce qui concerne chaque intrant qu'elle achète, le prix est le seul élément que Boeing prend en considération pour choisir un fournisseur, les fournisseurs d'intrants ont un coût marginal de production égal et constant, la seule source de la puissance commerciale des fournisseurs est l'asymétrie de l'information et tous les soumissionnaires reçoivent la même subvention.[1386] Selon M. Dorman, ces hypothèses ne correspondent pas aux réalités du marché de la fourniture de composants des LCA. C'est pourquoi M. Dorman conclut que le modèle du professeur Asker n'établit pas que l'une quelconque des économies d'impôt permises par l'État de Washington est transmise des fournisseurs de Boeing à Boeing.[1387]

7.244 M. Smith et Mme Brown présentent également un rapport en réponse au modèle du professeur Asker. Ils critiquent le manque d'éléments de preuve empiriques et font valoir que le modèle n'a pas grand-chose à voir avec les réalités du secteur de l'aérospatiale.[1388] M. Smith et Mme Brown font valoir que les éléments de preuve invoqués par les Communautés européennes concernant la structure du marché des composants des LCA sont inexacts en raison de l'utilisation de citations sélectives.[1389] Selon eux, il aurait été préférable de modéliser le marché en tant que monopole bilatéral, où le résultat concernant la transmission est "très indéterminé".[1390]

7.245 En réponse à une question du Groupe spécial, M. Dorman et Mme Terris assurent que le niveau de transmission d'une subvention "dépend grandement du choix du modèle de transmission" et que le modèle lui-même dépend des hypothèses qui le sous-tendent.[1391] Ils affirment que l'établissement du degré de transmission nécessite un examen factuel qui ne peut être réalisé par une modélisation théorique. Selon eux, au vu des connaissances économiques et des éléments de preuve existants, le choix d'une fourchette plus restreinte que zéro-100 pour cent serait arbitraire.[1392]

[1383] Voir Economic Analysis of the European Communities' Assertion Regarding Pass-Through Taxes in the Washington State Aerospace Market, by Drs. Stephen D. Smith, PhD., and Louie Brown, pièce US-185; Reply to the Reports of Professors Wachtel and Asker, by Gary J. Dorman, pièce US-186, et Gary J. Dorman and Kristin L. Terris, Economic Models and Subsidy Pass-Through, July 30, 2009, pièce US-1363. Les pièces révèlent que M. Smith et Mme Brown sont des économistes employés à temps plein par l'Administration fiscale de l'État de Washington pour fournir "une analyse objective et scientifique des effets économiques de la législation fiscale proposée et adoptée". Ils n'ont reçu aucune rémunération additionnelle pour leur rapport. M. Dorman est premier Vice-Président et Président de Global Anti-Trust Practice de NERA (National Economic Research Associates Inc., Economic Consulting).

[1384] Dorman, pièce US-186, page 1.

[1385] Dorman, pièce US-186, page 1.

[1386] Dorman, pièce US-186, pages 2 à 5.

[1387] Dorman, pièce US-186, page 7.

[1388] Economic Analysis of the European Communities' Assertion Regarding Pass-Through Taxes in the Washington State Aerospace Market, pièce US-185, page 1.

[1389] Economic Analysis of the European Communities' Assertion Regarding Pass-Through Taxes in the Washington State Aerospace Market, pièce US-185, pages 4 et 5.

[1390] Economic Analysis of the European Communities' Assertion Regarding Pass-Through Taxes in the Washington State Aerospace Market, pièce US-185, page 8.

[1391] Gary J. Dorman et Kristin L. Terris, Economic Models and Subsidy Pass-Through, 30 July 2009, pièce US-1363, page 3.

[1392] Gary J. Dorman et Kristin L. Terris, Economic Models and Subsidy Pass-Through, 30 July 2009, pièce US-1363, page 8.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.246 Les États-Unis notent que l'expert des Communautés européennes, le professeur Asker, a concédé qu'il ne pouvait pas exclure la possibilité que la transmission soit inférieure à 100 pour cent dans certaines circonstances.[1393] Étant donné que les Communautés européennes tentent de prouver que la transmission est d'au moins 100 pour cent, le fait que le professeur Asker a reconnu que cela pouvait ne pas être le cas signifie que les Communautés européennes ne se sont pas acquittées de la charge de la preuve qui leur incombait. En admettant que la transmission peut être inférieure à 100 pour cent, les Communautés européennes reconnaissent qu'elle peut se situer n'importe où entre zéro et 100 pour cent et elles n'ont donc pas prouvé que la transmission était supérieure à zéro.[1394] En outre, les États-Unis soutiennent que rien ne permet au Groupe spécial d'estimer que la fourchette de transmission serait plus restreinte que zéro-100 pour cent.[1395]

7.247 La position des États-Unis est que la détermination du taux de transmission entre un fournisseur et son client en aval dans une situation donnée "nécessite une analyse complexe", tenant compte d'un ensemble de facteurs, y compris la structure de la concurrence, les caractéristiques de la demande et de l'offre et la structure des coûts.[1396] Selon les États-Unis, "il ne suffit pas d'appliquer des modèles économiques fondés sur des hypothèses concernant le marché qui ne sont pas étayées par les faits".[1397] Il faut plutôt effectuer une "analyse rigoureuse des faits et expliquer comment ils se convertissent en paramètres d'une analyse économique".[1398] En outre, "des travaux empiriques effectifs sont nécessaires pour déterminer comment les marchés des fournisseurs du secteur aérospatial s'inscrivent dans l'un quelconque des modèles théoriques".[1399] Les États-Unis font valoir qu'il n'est pas approprié de tirer des conclusions en ce qui concerne les faits de la présente affaire à partir d'études empiriques menées au sujet d'autres branches de production non liées au marché des fournisseurs du secteur aérospatial.[1400]

7.248 Même s'il est indiqué dans l'un des rapports d'expert fournis par les États-Unis qu'un "monopole bilatéral" peut être un modèle approprié pour le marché des fournisseurs du secteur aérospatial, en réponse à une question du Groupe spécial, les États-Unis rejettent l'idée qu'un modèle fondé sur un "fournisseur monopolistique" puisse être approprié.[1401] Les marchés des aéronefs civils gros porteurs sont plus susceptibles d'être définis comme des oligopoles différenciés. Il ressort de la littérature économique que la transmission sur les marchés oligopoles différenciés est variable et qu'un examen empirique détaillé est requis pour analyser la question.[1402]

7.249 Les États-Unis discréditent également toute utilisation par les Communautés européennes des déclarations faites par le gouverneur Locke. Ils soutiennent que, dans les déclarations citées, le gouverneur Locke ne parlait pas de la question de la transmission. Quand bien même il l'aurait fait, il

[1393] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes aux questions n° 384 et 385, paragraphes 363 et 365.
[1394] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes aux questions n° 384 et 393, paragraphes 364 et 372.
[1395] Réponse des États-Unis à la question n° 394, paragraphe 327.
[1396] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 384, paragraphe 356.
[1397] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 384, paragraphe 356.
[1398] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 384, paragraphe 356.
[1399] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 384, paragraphe 358.
[1400] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 384, paragraphe 361.
[1401] Réponse des États-Unis à la question n° 393, paragraphe 322.
[1402] Réponse des États-Unis à la question n° 393, paragraphe 322.

n'était pas en mesure de faire une telle évaluation parce qu'il s'agit d'une question économique et factuelle complexe.[1403]

7.250 Les États-Unis notent que les Communautés européennes ne soutiennent pas que le montant total de la réduction d'impôt accordée aux fournisseurs de Boeing est transmis à Boeing parce qu'elles tentent d'exclure les avantages apportés aux fabricants qui fournissent à la fois Boeing et Airbus. Ils font valoir que les Communautés européennes devraient également exclure les avantages apportés aux fabricants de composants qui fournissent Boeing et des sociétés autres qu'Airbus.[1404] En outre, les Communautés européennes n'excluent pas de leur calcul les sociétés fabriquant des composants qui font partie de l'industrie aérospatiale de l'État de Washington, mais qui ne fournissent pas du tout Boeing ni Airbus.[1405]

7.251 Enfin, en réponse à l'argument des Communautés européennes selon lequel ils ne leur ont pas communiqué les données pertinentes aux fins d'une analyse empirique de la transmission, les États-Unis répondent que les données auraient pu être obtenues aussi facilement par les Communautés européennes que par les États-Unis, par l'intermédiaire d'Airbus ou par le biais de leur propre étude de marché indépendante. Ils font valoir qu'Airbus opère sur les mêmes marchés de fournisseurs que Boeing, y compris le marché de l'État de Washington.[1406]

Évaluation par le Groupe spécial

Montants reçus directement par la division des LCA de Boeing

7.252 Pour quantifier le montant des subventions en cause dans le présent différend, les Communautés européennes calculent les montants correspondant à bon nombre des mesures fiscales jusqu'en 2024. Notre objectif, pour parvenir à une conclusion concernant les montants des subventions, est d'évaluer l'argumentation des Communautés européennes relative au préjudice grave. Ainsi qu'il est indiqué aux paragraphes 7.1676 à 7.1679 du présent rapport, nous analysons l'allégation de préjudice grave formulée par les Communautés européennes sur la période de 2004 à 2006. En outre, nous évaluons les effets des subventions pendant l'année où elles sont reçues. En particulier, nous n'évaluons pas les effets des subventions avant leur réception, comme les Communautés européennes souhaiteraient que le Groupe spécial le fasse en ce qui concerne les subventions récurrentes qui réduisent le coût marginal unitaire.[1407] Par conséquent, seuls les montants des subventions fiscales reçues jusqu'en 2006 jouent un rôle dans notre analyse de l'argumentation des Communautés européennes relative au préjudice grave actuel. Par conséquent, aux fins de notre analyse de l'existence d'un préjudice grave actuel, il n'est pas nécessaire que nous quantifiions les montants des subventions censées être reçues après 2006. En outre, ainsi qu'il est expliqué aux paragraphes 7.1851 à 7.1853 du présent rapport, le Groupe spécial applique le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne l'aspect de l'argumentation des Communautés européennes relative au préjudice grave qui est fondé sur l'existence d'une menace. Par conséquent, il n'est pas nécessaire que nous quantifiions les montants postérieurs à 2006 aux fins de l'analyse de l'existence d'une menace de préjudice grave.

7.253 S'agissant de la *réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington*, étant donné qu'elle est calculée sur une base *ad valorem*, le taux de subventionnement par aéronef reste constant

[1403] Réponse des États-Unis à la question n° 231, paragraphes 380 et 381.
[1404] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 234, paragraphe 427.
[1405] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 467.
[1406] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 393, paragraphe 380.
[1407] Voir les paragraphes 7.155 à 7.157, 7.1812 et 7.1813 du présent rapport.

indépendamment des ventes et des livraisons qui ont lieu pendant la période considérée. Du 1er octobre 2005 au 30 juin 2007, la réduction de l'impôt B&O pour la fabrication est égale à 0,06 pour cent du produit brut des ventes, et à partir du 30 juin 2007 elle est égale à 0,19 pour cent du produit brut des ventes.[1408] Par conséquent, le taux de subventionnement jusqu'en 2006 est de 0,06 pour cent du produit brut de la vente de chaque aéronef.[1409]

7.254 S'agissant de la valeur en dollars de l'avantage conféré à la division des LCA de Boeing par la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington, les parties conviennent qu'il est approprié de fonder cette estimation sur la présentation de septembre 2003 de l'État de Washington (prise en compte dans les calculs des Communautés européennes figurant dans la pièce EC-21).[1410] L'autre source d'information portée à la connaissance du Groupe spécial qui peut servir à quantifier le montant de la réduction d'impôt consiste en la feuille de calcul établie par l'Administration fiscale de l'État de Washington.[1411] La feuille de calcul estime l'avantage conféré par la réduction d'impôt à l'ensemble de la branche de production, et pas seulement à Boeing. Toutefois, si on applique l'estimation du pourcentage de l'avantage qui reviendra à la division des LCA de Boeing qui figure dans la présentation de septembre 2003 de l'État de Washington, à savoir 65 pour cent, les montants sont identiques dans les deux pièces. Pour ces raisons, le Groupe spécial estime que le montant de la réduction de l'impôt B&O reçu directement par la division des LCA de Boeing jusqu'en 2006 s'élève à 13,8 millions de dollars.

7.255 S'agissant des *crédits d'impôt B&O de l'État de Washington*, à notre avis, les estimations des Communautés européennes sont fondées sur les meilleurs renseignements disponibles. La feuille de calcul établie par l'Administration fiscale de l'État de Washington constitue l'estimation la plus récente portée à la connaissance du Groupe spécial du montant des incitations fiscales au titre du HB 2294.[1412] Comme les parties sont d'accord, et qu'il s'agit des meilleurs renseignements portés à notre connaissance, nous jugeons également approprié de nous fonder sur les estimations figurant dans la présentation de septembre 2003 de l'État de Washington en ce qui concerne le pourcentage de chaque crédit d'impôt qui est reçu par la division des LCA de Boeing par rapport à l'ensemble de l'industrie

[1408] Même si le taux de l'impôt B&O est réduit en ce qui concerne les ventes en gros et au détail ainsi que les activités de fabrication, les Communautés européennes reconnaissent que si une entreprise exerce à la fois des activités de fabrication et de vente dans l'État de Washington, elle doit acquitter des impôts B&O distincts pour chaque activité, mais qu'un crédit est accordé en cas d'activités multiples afin d'éviter la double imposition. Le *Code administratif de Washington* dispose que s'agissant des produits qui sont à la fois fabriqués et vendus dans l'État de Washington, "le montant payé au titre de l'impôt sur la fabrication déclaré peut être déduit de l'impôt sur les ventes (c'est-à-dire l'impôt B&O sur les ventes en gros et/ou au détail) déclaré". Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 104 et note de bas de page 148. Par conséquent, si Boeing vend ses aéronefs dans l'État de Washington, les impôts B&O payés pour ses activités de fabrication seront déduits des impôts B&O payés pour ses ventes. Par conséquent, dans la pratique, Boeing n'est tenue de payer l'impôt B&O que sur ses activités de fabrication et il n'est pas nécessaire de quantifier la réduction de l'impôt frappant les activités de vente lors d'une évaluation de la valeur de la réduction de l'impôt B&O accordée par l'État de Washington à Boeing. Cela est compatible avec la manière dont les Communautés européennes calculent le taux de subventionnement correspondant à la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington. Voir Washington State and City of Everett B&O Tax Rate Reduction Subsidy Magnitudes Recalculated Based on Ad Valorem Rate Reductions, ITR, 26 March 2008, pièce EC-1385.

[1409] Ainsi qu'il est indiqué au paragraphe 7.300, nous concluons que les Communautés européennes n'ont pas établi le bien-fondé de leur argumentation relative à la "transmission". Par conséquent, la "transmission" de l'avantage résultant de la réduction d'impôt des fournisseurs de composants à Boeing ne modifie pas le taux de subventionnement *ad valorem*.

[1410] Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC, pièce EC-65.

[1411] Washington State Department of Revenue Final HB 2294 Fiscal Note – 20-Year Spreadsheet, pièce US-184.

[1412] Washington State Department of Revenue Final HB 2294 Fiscal Note – 20-Year Spreadsheet, pièce US-184.

aérospatiale.[1413] Les États-Unis font valoir que la méthode de quantification utilisée par les Communautés européennes comprend les crédits d'impôt B&O accordés à d'autres entités que Boeing, mais en fait ce n'est pas le cas. Pour calculer les montants des crédits d'impôt B&O accordés à la division des LCA de Boeing, les Communautés européennes n'imputent que le pourcentage du crédit d'impôt qui, selon les estimations figurant dans la présentation de septembre 2003 de l'État de Washington, est reçu par la division.[1414] Les États-Unis admettent que l'utilisation de ces pourcentages est appropriée.[1415]

7.256 S'agissant du crédit d'impôt B&O pour les logiciels et le matériel informatiques, même si les parties conviennent que Boeing a reçu 100 pour cent du crédit d'impôt, conformément à l'estimation figurant sur la feuille de calcul de l'Administration fiscale, l'estimation qui en résulte est que la division des LCA de Boeing a reçu 20,4 millions de dollars grâce à ce crédit. Toutefois, l'article 8 du HB 2294, en vertu duquel le crédit d'impôt pour les logiciels et le matériel informatiques est autorisé, dispose que "le crédit total obtenu par une personne au cours de sa vie ne dépassera pas 20 millions de dollars". Par conséquent, vu ce qui précède, nous concluons que 20 millions de dollars représentent le montant maximal du crédit d'impôt B&O pour les logiciels et le matériel informatiques que la division des LCA de Boeing aurait pu recevoir. Cette subvention a été reçue par la division des LCA de Boeing en 2004 et 2005.

7.257 Pour ces raisons, le Groupe spécial estime que le montant du crédit d'impôt B&O pour le développement préproduction reçu par la division des LCA de Boeing jusqu'en 2006 s'élève à 21,3 millions de dollars[1416], le montant du crédit d'impôt B&O pour les logiciels et le matériel informatiques s'élève à 20 millions de dollars et le montant du crédit d'impôt B&O pour les impôts sur la propriété reçu par la division des LCA de Boeing jusqu'en 2006 s'élève à 1,1 million de dollars.[1417]

7.258 S'agissant de l'*exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour le matériel, les périphériques et les logiciels informatiques*, les Communautés européennes se fondent sur des estimations établies d'après la présentation de septembre 2003 de l'État de Washington et figurant dans la pièce EC-27.[1418] Il a été estimé que la subvention accordée à la division des LCA de Boeing s'élevait à 80 pour cent du montant de la subvention accordée à toutes les entités. Ces montants sont presque identiques aux estimations figurant sur la feuille de calcul de l'Administration fiscale de l'État de Washington. Jusqu'en 2006, les montants diffèrent systématiquement d'une feuille de calcul à l'autre, de 0,1 million de dollars chaque année.[1419] Le fait que les estimations sont presque identiques permet de penser que les montants indiqués par l'Administration fiscale de l'État de Washington ont déjà été ajustés pour exclure les entités autres que Boeing. Toutefois, cela ne ressort pas clairement de la feuille de calcul de l'Administration fiscale. En outre, dans leurs communications, les États-Unis

[1413] Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC, pièce EC-65.

[1414] Voir la deuxième communication écrite des Communautés européennes, note de bas de page 103.

[1415] Réponse des États-Unis à la question n° 235, paragraphe 392.

[1416] Pour calculer ce montant, on a multiplié la valeur du "crédit pour la R&D applicable à la conception aérospatiale" reçu jusqu'en 2006 inclusivement, telle qu'elle est estimée dans le document Final HB 2294 Fiscal Note – 20-Year Spreadsheet de l'Administration fiscale de l'État de Washington, pièce US-184 (c'est-à-dire 327 millions de dollars), par 65 pour cent.

[1417] Pour calculer ce montant, on a additionné les estimations présentées dans le document Final HB 2294 Fiscal Note – 20-Year Spreadsheet de l'Administration fiscale de l'État de Washington, pièce US-184, pour les exercices 2005 et 2006 en ce qui concerne le "crédit B&O pour les impôts sur la propriété perçus par l'État et les autorités locales sur les constructions nouvelles liées à l'avion E7E".

[1418] Voir Washington State and the Boeing Company: Working Together for the Boeing 7E7 Dreamliner, Continuing Support and Collaborative Actions, September Presentation, Greenville, SC, pièce EC-65, et State and Local Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-27.

[1419] Comparer State and Local Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-27, et Washington State Department of Revenue Final HB 2294 Fiscal Note – 20-Year Spreadsheet, pièce US-184.

semblent contester que cela soit le cas.[1420] Étant donné qu'il y a une certaine incertitude sur le point de savoir si les estimations de l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour le matériel, les périphériques et les logiciels informatiques figurant sur la feuille de calcul de l'Administration fiscale incluent ou excluent les entités autres que Boeing, il est plus approprié de se fonder sur les estimations figurant dans la présentation de septembre 2003 de l'État de Washington. En utilisant cette source, le Groupe spécial estime que le montant de l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour le matériel, les périphériques et les logiciels informatiques accordée à la division des LCA de Boeing jusqu'en 2006 s'élève à 8,3 millions de dollars.[1421]

7.259 S'agissant de l'*exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements*, de l'*exonération du droit d'accise sur la location à bail* et de l'*exonération de l'impôt sur la propriété*, nous avons conclu au paragraphe 7.151 que Boeing n'a jamais demandé ces exonérations fiscales. Par conséquent, il n'y a pas de subvention en faveur de Boeing à quantifier.

Montant de l'avantage "transmis" à Boeing

Fondement d'une analyse de la "transmission" au titre de l'Accord SMC

7.260 Pour déterminer s'il est nécessaire de réaliser une analyse de la transmission et, dans l'affirmative, en vertu de quelles dispositions de l'Accord SMC, il est utile d'examiner les rapports de groupes spéciaux et de l'Organe d'appel adoptés dans lesquels il a été question de la transmission. Notre examen indique que la question s'est posée dans le contexte d'affaires relatives à des droits compensateurs, à un préjudice grave et à des subventions prohibées.

Affaires relatives à des droits compensateurs

7.261 Même si le différend entre les Communautés européennes et les États-Unis ne relève pas de la Partie V de l'Accord SMC, il est utile de donner un aperçu des affaires concernant une analyse de la transmission dans le contexte des droits compensateurs, parce que certaines de ces affaires traitent de la pertinence de l'article premier de l'Accord SMC dans le contexte de la transmission, question qui est soulevée par les parties dans le présent différend. En outre, le raisonnement fait par l'Organe d'appel et les groupes spéciaux pour constater qu'il y avait une prescription imposant de démontrer l'existence d'une transmission au titre de la Partie V de l'Accord SMC peut aider à déterminer s'il existe aussi une telle prescription au titre des Parties II et III.

7.262 Une analyse de la prescription imposant de démontrer l'existence d'une transmission dans les affaires relatives à des droits compensateurs a été effectuée dans l'affaire *États-Unis – Viande de porc canadienne*, une affaire soulevée dans le cadre du GATT de 1947.[1422] Les États-Unis avaient imposé des droits compensateurs à l'égard de la viande de porc en provenance du Canada, dans le but de neutraliser des subventions accordées par les pouvoirs publics canadiens aux éleveurs de porcs. Les États-Unis ont jugé que 100 pour cent des subventions aux éleveurs de porcs avaient été transmises aux producteurs de viande de porc dans des circonstances où la production de porcs et de viande de porc étaient des branches de production distinctes composées d'entreprises non liées.[1423]

[1420] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 499, et réponse des États-Unis à la question n° 237, paragraphe 394.

[1421] Pour calculer ce montant, on a additionné les estimations pour les exercices 2004, 2005 et 2006.

[1422] *États-Unis – Droits compensateurs sur la viande de porc*, DS7/R, IBDD, S38/32.

[1423] *États-Unis – Droits compensateurs sur la viande de porc*, IBDD, S38/32, paragraphe 2.8. Voir aussi l'analyse de l'affaire dans le rapport du Groupe spécial *Mexique – Huile d'olive*, paragraphe 7.131.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.263 Le Groupe spécial a constaté qu'un droit compensateur pouvait être imposé à l'égard d'un produit uniquement si une subvention avait été accordée pour ce produit particulier. Cette conclusion était fondée sur l'article VI:3 du GATT, qui dispose ce qui suit:

> "Il ne sera perçu sur un produit … aucun droit compensateur dépassant le montant estimé de la … subvention que l'on sait avoir été accordée, directement ou indirectement, à la … production … dudit produit."

7.264 Le Groupe spécial a indiqué que le droit compensateur devait se limiter à la subvention accordée pour la production "dudit produit". Par conséquent, les États-Unis pouvaient imposer un droit compensateur à l'égard de la viande de porc uniquement dans la mesure où il avait été déterminé que la subvention avait été accordée à sa production, à savoir uniquement dans la mesure où la subvention accordée aux éleveurs de porcs avait été transmise aux producteurs de viande de porc.[1424]

7.265 La question de la transmission au titre de l'Accord SMC, dans le contexte d'un droit compensateur, a été soulevée dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*.[1425] L'Organe d'appel a confirmé la conclusion du Groupe spécial selon laquelle une analyse de la transmission était exigée dans les cas où les États-Unis avaient imposé des droits compensateurs sur les importations de bois de construction résineux, en réponse à l'octroi de subventions par les pouvoirs publics canadiens aux producteurs d'intrants utilisés dans la production de ce type de bois. Toutefois, l'Organe d'appel a constaté qu'aucune analyse de la transmission n'était exigée dans les cas où le producteur des intrants était lié au producteur du produit importé assujetti au droit compensateur.[1426]

7.266 L'Organe d'appel a été d'avis que la prescription voulant qu'une analyse de la transmission soit effectuée lorsqu'une subvention était accordée à un producteur d'intrants, mais qu'un droit compensateur était imposé à l'égard d'un produit en aval, dans des circonstances où le producteur de l'intrant et le producteur du produit final n'étaient pas liés, découlait de l'article VI:3 du GATT de 1994 et, par conséquent, des articles 10 et 32.1 de l'Accord SMC.[1427] La prescription découle des articles 10 et 32.1 de l'Accord SMC parce que ces articles disposent, respectivement, que les Membres doivent "prendre toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que l'imposition d'un droit compensateur … soit conforme aux dispositions de l'article VI du GATT de 1994" et qu'"il ne pourra être pris aucune mesure particulière contre une subvention … si ce n'est conformément aux dispositions du GATT de 1994". Dans son raisonnement, l'Organe d'appel a dit que le membre de phrase "subvention{s} accordée{s} … *indirectement*", employé à l'article VI:3, indiquait que les contributions financières accordées pour des intrants utilisés dans la production d'un produit assujetti à des droits compensateurs n'étaient pas exclues du montant des subventions qui pouvaient être neutralisées par l'imposition d'un droit compensateur.[1428] Toutefois, l'article VI:3 prescrit que le droit antidumping ne dépasse pas le montant total de la subvention accordée pour la "fabrication {ou} la production … dudit *produit*".[1429] Par conséquent, les droits imposés ne peuvent neutraliser une subvention aux intrants que dans la mesure où l'avantage conféré par la subvention est transmis au produit transformé. Dans de telles circonstances, l'Organe d'appel a été d'avis que la transmission ne pouvait pas être présumée, mais qu'une analyse de l'étendue de la transmission au produit assujetti à des droits compensateurs était exigée.[1430]

[1424] *États-Unis – Droits compensateurs sur la viande de porc*, DS7/R, IBDD, S38/32, paragraphe 4.5.
[1425] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*.
[1426] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 147.
[1427] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 143.
[1428] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 140.
[1429] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 141.
[1430] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphes 140 et 143.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.267 L'Organe d'appel a constaté que sa conclusion sur la nécessité de démontrer l'existence d'une transmission était étayée par la définition d'un "droit compensateur" donnée dans la note de bas de page 36 relative à l'article 10 de l'Accord SMC, laquelle est semblable à la définition employée à l'article VI:3 du GATT de 1994. L'Organe d'appel a également noté que les conditions énoncées à l'article 1.1 devaient être établies pour le produit assujetti au droit compensateur.[1431] Cela était rendu nécessaire par la prescription de l'article VI:3 imposant de calculer dans quelle mesure un produit assujetti à des droits compensateurs est subventionné, mais ce n'était pas une prescription découlant indépendamment de l'article 1.1 de l'Accord SMC. Par conséquent, dans les cas où une subvention est accordée pour un intrant utilisé dans la production du produit assujetti à des droits compensateurs, il doit être établi que l'avantage résultant de la contribution financière a été transmis par le biais de l'intrant, pour apporter indirectement un avantage au produit en aval assujetti à des droits compensateurs.[1432]

7.268 L'Organe d'appel a conclu que "{f}aute d'une telle analyse, il n'{était} pas possible de montrer que les éléments essentiels de la définition d'une subvention figurant à l'article {1.1}, {étaient} présents en ce qui concerne le produit {assujetti à des droits compensateurs}".[1433] D'autre part, le droit de compenser une subvention aux intrants par des droits à la mesure de toute transmission de l'avantage au produit transformé n'aurait pas été établi au titre de l'article VI:3 du GATT de 1994.[1434]

7.269 La question de la transmission dans le contexte des droits compensateurs a à nouveau été soulevée dans l'affaire *Mexique – Huile d'olive*.[1435] Les Communautés européennes ont contesté l'imposition par le Mexique de droits compensateurs sur les importations d'huile d'olive parce qu'une analyse de la transmission n'avait pas été effectuée. Elles ont fait valoir que l'autorité mexicaine chargée de l'enquête aurait dû déterminer dans quelle mesure les subventions dont avaient bénéficié les oléiculteurs pour la production d'huile d'olive avaient été transmises aux exportateurs d'huile d'olive non liés.[1436] En rejetant les allégations des Communautés européennes, le Groupe spécial a noté que ni l'affaire *États-Unis – Viande de porc canadienne* ni l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV* n'avaient établi de prescription voulant qu'une analyse de la transmission soit effectuée chaque fois qu'il existait une *quelconque* transaction entre sociétés non liées dans la chaîne de production d'un produit assujetti à un droit compensateur. À titre d'exemple, dans les cas où un producteur du produit assujetti à des droits compensateurs reçoit une subvention, il n'existe pas de prescription voulant qu'une analyse de la transmission soit effectuée si le produit est vendu à un distributeur avant l'exportation.[1437]

7.270 S'agissant des allégations spécifiques formulées par les Communautés européennes dans l'affaire *Mexique – Huile d'olive*, même si l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV* a établi que la prescription imposant de démontrer l'existence d'une transmission découlait de l'article VI:3 du GATT de 1994 et, par conséquent, des articles 10 et 32.1 de l'Accord SMC, dans l'affaire *Mexique – Huile d'olive* les Communautés européennes ont fondé leur allégation exclusivement sur les articles 1er et 14 de l'Accord SMC.

7.271 L'argument des Communautés européennes au titre de l'article premier de l'Accord SMC consistait essentiellement en une allégation selon laquelle le Mexique n'avait pas calculé correctement le montant de l'avantage découlant de la subvention qui était reçue par les exportateurs d'huile

[1431] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 142.
[1432] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 142.
[1433] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 143.
[1434] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 143.
[1435] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Huile d'olive*.
[1436] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Huile d'olive*, paragraphe 7.125.
[1437] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Huile d'olive*, paragraphe 7.144.

d'olive.[1438] Le Groupe spécial a indiqué que même si l'inexistence d'un avantage menait à la conclusion au titre de l'article 1.1 de l'Accord SMC qu'une subvention n'existait pas et, par conséquent, qu'un droit compensateur ne pouvait pas être imposé, l'article 1.1 ne prévoyait pas de prescription voulant que le montant de l'avantage revenant à un bénéficiaire direct ou indirect dans une enquête en matière de droits compensateurs soit calculé.[1439] Le Groupe spécial a conclu qu' "il n'{était} pas nécessaire d'identifier le … bénéficiaire{} particulier{} de l'avantage ni la manière particulière dont une subvention {était} accordée pour déterminer qu'un avantage a{vait} été conféré, et que par conséquent une subvention exist{ait}, au sens de l'article 1.1 b)".[1440]

7.272 Le Groupe spécial a également rejeté l'allégation formulée par les Communautés européennes au titre de l'article 14 de l'Accord SMC. Les Communautés européennes ont allégué que l'autorité mexicaine chargée de l'enquête n'avait pas effectué d'analyse de la transmission alors qu'une telle analyse était requise et que, par conséquent, son explication concernant la manière dont elle avait calculé le montant du subventionnement n'était pas motivée ni adéquate, comme l'exigeait l'article 14, qui dispose ce qui suit:

> "Aux fins de la Partie V, toute méthode utilisée par les autorités chargées de l'enquête pour calculer l'avantage conféré au bénéficiaire conformément au paragraphe 1 de l'article premier … sera transparente et expliquée de manière adéquate."

7.273 Le Groupe spécial a conclu qu'il n'y avait rien à l'article 14 qui prescrivait à un Membre d'effectuer une analyse de la transmission.[1441] Il a également indiqué que même si l'article 14 contenait une telle prescription, il ne trouverait pas de base sur laquelle conclure que l'autorité mexicaine chargée de l'enquête avait agi d'une manière incompatible avec cette prescription. L'autorité a exposé les raisons pour lesquelles elle avait conclu qu'aucune démonstration de l'existence d'une transmission n'était requise, à savoir parce que la subvention était accordée aux producteurs d'huile d'olive, produit visé par l'enquête en matière de droits compensateurs, pour la production de ce produit, et n'était pas une subvention accordée pour la production d'olives, intrant utilisé dans la production d'huile d'olive. Le Groupe spécial, appliquant le critère d'examen pertinent, a estimé que cette conclusion était raisonnablement étayée par les éléments de preuve.[1442]

7.274 Par conséquent, suite à l'affaire *Mexique – Huile d'olive*, dans laquelle le Groupe spécial a précisé que les articles 1er et 14 de l'Accord SMC ne comprenaient pas d'obligation pour l'autorité chargée de l'enquête de démontrer l'existence d'une transmission, le rapport *États-Unis – Bois de construction résineux IV* reste celui qui énonce les dispositions en vertu desquelles une telle analyse est requise dans le contexte d'une affaire relative à des droits compensateurs.

Affaire relative à un préjudice grave

7.275 Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel adoptés traitent de la transmission dans le contexte de la Partie III de l'Accord SMC.[1443] Les États-Unis ont fait valoir devant le Groupe spécial qu'il était nécessaire que le Brésil "établi{sse} la proportion précise dans laquelle les subventions accordées par les États-Unis pour la production de "coton upland" étaient effectivement "transmises" à l'exportateur, une fois le produit transformé et vendu, avant qu'il ne fasse l'objet d'échanges commerciaux".[1444] Le Groupe spécial a été d'avis qu'en

[1438] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Huile d'olive*, paragraphe 7.150.
[1439] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Huile d'olive*, paragraphes 7.149 et 7.152.
[1440] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Huile d'olive*, paragraphe 7.152.
[1441] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Huile d'olive*, paragraphe 7.159.
[1442] Rapport du Groupe spécial *Mexique – Huile d'olive*, paragraphe 7.168.
[1443] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland.*
[1444] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1180.

raison de différences dans les textes des Parties III et V de l'Accord SMC la jurisprudence de l'Organe d'appel concernant la transmission dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, effectuée au titre de la Partie V de l'Accord SMC, n'était pas directement applicable à un examen du préjudice grave au titre des articles 5 c) et 6.3 c) de la Partie III.[1445]

7.276 L'Organe d'appel a été d'avis que le Groupe spécial n'avait pas fait erreur dans son évaluation du montant des subventions aux fins de son analyse au titre de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC. Pour arriver à cette conclusion, l'Organe d'appel a indiqué ce qui suit:

> "{L}a prescription énoncée à l'article VI:3 du GATT de 1994 et à l'article 19.4 de l'Accord SMC selon laquelle les droits compensateurs imposés sur un produit doivent se limiter au montant de la subvention versée pour ce produit n'a pas d'équivalent dans les dispositions relatives aux subventions pouvant donner lieu à une action et aux mesures correctives pertinentes prévues dans la Partie III de l'Accord SMC. La nécessité de procéder à une analyse de la "transmission" au titre de la Partie V de l'Accord SMC n'est donc pas d'une importance capitale pour évaluer un empêchement notable de hausses de prix au titre de l'article 6.3 c) de la Partie III de l'Accord SMC. Néanmoins, nous reconnaissons que le "produit subventionné" doit être dûment identifié aux fins de l'évaluation d'un empêchement notable de hausses de prix au titre de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC. Et s'il est constaté qu'en fait les versements contestés ne subventionnent pas ce produit, cela peut compromettre la conclusion selon laquelle la subvention a pour effet un empêchement notable de hausses de prix sur le marché pertinent."[1446]

7.277 En résumé, dans son raisonnement, l'Organe d'appel a dit que parce qu'il n'était pas nécessaire de quantifier précisément le montant du subventionnement dans le cadre d'une allégation de préjudice grave, contrairement à ce qui se passait dans une affaire relative à des droits compensateurs, la nécessité de procéder à une analyse de la transmission pour évaluer un empêchement notable de hausses de prix au titre de l'article 6.3 c) n'était pas essentielle. Néanmoins, l'Organe d'appel a conclu qu'il pourrait être difficile de prouver l'existence d'un préjudice grave sans démontrer qu'en fait la subvention subventionnait le producteur du produit en question.

Affaire relative à une subvention prohibée

7.278 La transmission dans le contexte de la Partie II de l'Accord SMC a été examinée dans l'affaire *Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada II)*.[1447] Les faits de l'affaire étaient les suivants: après qu'un aéronef avait été exporté et payé par un acheteur, les pouvoirs publics brésiliens effectuaient des versements non remboursables à l'institution financière qui avait prêté l'argent à l'acheteur dans le but d'acheter l'aéronef. Le Groupe spécial a conclu que le but de l'intervention des pouvoirs publics dans la transaction était de permettre au prêteur d'offrir de meilleures conditions pour le prêt, devant servir à acheter un aéronef brésilien, que celles qu'il aurait pu normalement offrir.[1448]

7.279 Le Groupe spécial a indiqué que tandis qu'il était indubitable que les versements conféraient un avantage, la question de savoir s'ils conféraient un avantage aux *producteurs* de l'aéronef restait posée.[1449] Le Groupe spécial a exprimé l'avis suivant:

[1445] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1181.
[1446] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 472.
[1447] Rapport du Groupe spécial *Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada II)*.
[1448] Rapport du Groupe spécial *Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada II)*, paragraphe 5.31.
[1449] Rapport du Groupe spécial *Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada II)*, paragraphe 5.27.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> "Comme l'Accord SMC est un accord relatif au commerce des *marchandises* contenu dans l'Annexe 1A, et comme la présente affaire porte sur des subventions à l'exportation alléguées relatives à une marchandise particulière – les aéronefs régionaux brésiliens –, il incombe au Canada d'établir que l'avantage qui découle des versements {…} n'est pas accordé au bénéfice exclusif du prêteur mais est au contraire transféré d'une manière quelconque aux producteurs d'aéronefs régionaux."[1450]

7.280 Ce passage donne à penser que la prescription imposant de démontrer l'existence d'une transmission découlait du fait que l'allégation de subvention à l'exportation avait été formulée pour un produit spécifique, à savoir les aéronefs régionaux brésiliens. Par conséquent, il était nécessaire que la partie ayant formulé l'allégation établisse que le producteur de ce produit avait tiré un avantage de la contribution financière des pouvoirs publics.[1451] Établir qu'un avantage était apporté à une institution financière non liée n'était pas suffisant. En outre, comme l'Accord SMC régit le commerce des marchandises, il était nécessaire de démontrer qu'une marchandise, et non simplement un service financier, était subventionnée.

"Transmission" dans le contexte du présent différend

7.281 Les parties au différend conviennent qu'il existe une prescription imposant de démontrer que l'avantage conféré par la réduction de l'impôt B&O aux fabricants de composants est transmis à la division des LCA de Boeing et que cette prescription découle des articles 5 et 6 de l'Accord SMC. Il apparaît que les États-Unis présentent également une thèse distincte selon laquelle une prescription imposant de démontrer l'existence d'une transmission dans le cadre d'une allégation de préjudice grave est énoncée à l'article premier de l'Accord SMC.

7.282 Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, l'Organe d'appel a indiqué que la transmission n'avait pas une importance capitale dans une analyse du lien de causalité avec l'empêchement de hausses de prix mais qu'il était nécessaire d'identifier le "produit subventionné" dans le cadre d'une allégation d'empêchement de hausses de prix et que si la contribution financière ne "subventionnait" pas le produit, cela pouvait compromettre la preuve de l'existence d'un lien de causalité.

7.283 Les articles 5 et 6 de l'Accord SMC ne contiennent pas de dispositions équivalentes à celles de la Partie V, laquelle, ainsi qu'il a été établi dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, exige une quantification précise de la subvention alléguée, et son imputation à un produit spécifique, pour faire en sorte que le droit compensateur imposé ne dépasse pas le montant à hauteur duquel la production du produit est subventionnée. Cette différence entre les Parties III et V a été confirmée à la fois par le Groupe spécial et par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*.[1452] Il a été constaté que c'était les dispositions de la Partie V qui donnaient lieu à la prescription imposant de démontrer l'existence d'une transmission dans le contexte des droits

---

[1450] Rapport du Groupe spécial *Brésil – Aéronefs (article 21:5 – Canada II)*, paragraphe 5.27, note de bas de page 41.

[1451] Le Groupe spécial a également indiqué (au paragraphe 5.28, note de bas de page 42) que si le Canada pouvait établir que les versements aux prêteurs étaient transmis aux acheteurs sous la forme de conditions de crédit améliorées, cela montrerait *prima facie* que les versements apportaient des avantages aux producteurs des aéronefs puisque les versements auraient pour effet d'abaisser le coût d'achat des aéronefs brésiliens, et d'accroître ainsi la compétitivité des producteurs.

[1452] Voir, par exemple, la conclusion du Groupe spécial au paragraphe 7.1177: "nous refusons de transposer directement l'élément quantitatif et les obligations méthodologiques plus détaillées de la Partie V dans les dispositions de la Partie III de l'Accord SMC". Voir aussi le rapport de l'Organe d'appel, paragraphe 472: "{L}a prescription énoncée à l'article VI:3 du GATT de 1994 … n'a pas d'équivalent … dans la Partie III de l'Accord SMC."

compensateurs. Comme les dispositions n'ont pas d'équivalent dans la Partie III, le fondement de toute prescription imposant de démontrer l'existence d'une transmission est nécessairement différent.

7.284 Nous notons que les articles 5 et 6.3 c) de l'Accord SMC imposent l'établissement d'un "lien de causalité entre la subvention et l'empêchement notable de hausses de prix".[1453] À notre avis, dans les cas où un fournisseur en amont reçoit une subvention, mais où l'argument est que cette subvention cause des effets sur les prix ou les ventes par le biais des produits d'un producteur en aval, il sera pour le moins très difficile de démontrer qu'il s'agit bien de l'effet sans démontrer, dans le cadre de l'analyse du lien de causalité au titre des articles 5 et 6, qu'il y a un lien entre la subvention accordée au producteur en amont et le "produit subventionné" en aval.[1454]

7.285 En toute logique, selon les propres arguments des Communautés européennes concernant la cause d'un préjudice grave, il semble clair qu'elles devront démontrer l'existence d'un lien entre la subvention accordée aux fabricants de composants et les LCA de Boeing afin d'établir le bien-fondé de leur argument relatif à l'existence d'un préjudice grave en ce qui concerne les réductions d'impôt accordées aux fabricants de composants de LCA. Les Communautés européennes font valoir que la subvention a pour effet d'empêcher des hausses de prix, de faire perdre des ventes et de détourner des exportations et que cela survient par le biais d'un produit particulier, à savoir les LCA de Boeing. Afin de le démontrer, les Communautés européennes doivent établir l'existence d'un lien entre la subvention accordée au fournisseur en amont et le "produit subventionné" d'après leurs allégations, à savoir les LCA de Boeing. Pour ce faire, elles entreprennent de démontrer que les réductions d'impôt reçues par les fournisseurs en amont de Boeing entraînent une baisse des prix des intrants qu'elle utilise dans ses LCA. Après avoir établi l'existence de ce lien, la dernière étape dans l'analyse du lien de causalité effectuée par les Communautés européennes consiste à prouver que les LCA de Boeing causent pour Airbus un empêchement de hausses de prix, des pertes de ventes et un détournement d'exportations parce qu'après avoir reçu l'avantage conféré par la subvention, Boeing réduit les prix pratiqués pour ses LCA subventionnés.

7.286 Notre conclusion selon laquelle toute nécessité de démontrer l'existence d'une "transmission" dans une affaire relative à un préjudice grave découle des articles 5 et 6 de l'Accord SMC est conforme à l'affaire *États-Unis – Coton upland*, dans laquelle l'Organe d'appel a été d'avis qu'une analyse de la transmission au titre de la Partie III n'était "pas d'une importance capitale", mais que, dans certains cas, s'il était constaté qu'en fait le produit en cause n'était pas "subventionné", cela compromettrait la conclusion selon laquelle la subvention causait le préjudice grave.

7.287 Cela dit, nous nous demandons s'il est nécessaire de qualifier la démonstration de l'existence d'un lien entre une subvention accordée à un producteur en amont et le produit en aval, visant à établir que le produit est effectivement subventionné, de "transmission". À ce jour, les rapports de groupes spéciaux et de l'Organe d'appel ayant évoqué la transmission ont essentiellement porté sur des affaires relatives à des droits compensateurs, dans lesquelles il faut précisément quantifier le montant de la subvention accordée pour la production du produit assujetti à des droits compensateurs. Toutefois, la Partie III de l'Accord SMC n'exige pas un tel calcul. Néanmoins, lorsqu'une subvention est accordée

[1453] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1341. L'article 5 de l'Accord SMC dispose qu'"aucun Membre ne devrait *causer*, en recourant à l'une quelconque des subventions … d'effets défavorables", tandis que l'article 6.3 c) dispose qu'un préjudice grave apparaît lorsque "*la subvention … a pour effet* d'empêcher des hausses de prix … dans une mesure notable". (pas d'italique dans l'original)

[1454] Les effets dont il est indiqué à l'article 6.3 qu'ils constituent un préjudice grave au sens de l'article 5 c) concernent tous les effets d'une subvention causés par le biais de *produits* spécifiques. À titre d'exemple, selon l'article 6.3 a) et b), l'existence d'un préjudice grave exige que la subvention ait pour effet de détourner les importations ou les exportations de "produits similaires", alors que l'article 6.4 précise que c'est par référence au "produit subventionné" que les produits similaires doivent être identifiés. De même, selon l'article 6.3 c), un préjudice grave apparaît dès lors qu'il y a sous-cotation notable du prix du "produit subventionné" par rapport au prix de produits similaires.

à un fournisseur en amont et qu'il est allégué qu'un préjudice grave survient par le biais du produit d'un producteur en aval, il faut habituellement démontrer l'existence d'un lien entre la subvention et le produit pour prouver que la subvention est la cause du préjudice grave. Cependant, nous considérons qu'il ne s'agit que d'un élément de la preuve du lien de causalité, et non d'une prescription distincte relative à la "transmission" au titre des articles 5 et 6. À notre avis, aucun des deux éléments de l'argumentation des Communautés européennes relative au préjudice grave, dans laquelle elles tentent premièrement de prouver que les fournisseurs de composants baissent le prix de leurs intrants et deuxièmement de démontrer que Boeing baisse en fin de compte le prix de ses aéronefs lorsqu'ils sont vendus à des utilisateurs finals, ne devrait être qualifié de "transmission". En fait, ces deux éléments constituent juste des étapes de la preuve que les réductions d'impôt accordées aux fabricants de composants causent un préjudice grave.[1455]

7.288 Il nous apparaît que les États-Unis présentent deux arguments distincts concernant le fondement juridique d'une quelconque prescription imposant de démontrer l'existence d'une transmission dans une affaire relative à un préjudice grave. Le premier, qui figure dans leurs communications écrites, repose exclusivement sur l'article premier de l'Accord SMC. Les États-Unis invoquent l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV* pour étayer l'idée que lorsque le bénéficiaire d'une subvention n'est pas lié au producteur du produit dont il est allégué qu'il est subventionné, la *subvention existera* uniquement si l'avantage est transmis au producteur du produit en aval. Pour les raisons qui précèdent, dans la mesure où les États-Unis font valoir que l'article premier de l'Accord SMC comprend une quelconque obligation d'effectuer une analyse de la transmission, nous ne sommes pas d'accord et nous constatons que l'analyse de la "transmission" est effectuée au titre des articles 5 et 6.

Les Communautés européennes ont-elles démontré l'existence d'une "transmission"?

7.289 Avant de commencer l'analyse de l'argumentation des Communautés européennes relative à la "transmission", nous la mettons en perspective en examinant le montant de la transmission en cause. Les Communautés européennes font valoir que 1,05 milliard de dollars de réductions de l'impôt B&O est transmis des fabricants de composants de l'État de Washington à la division des LCA de Boeing, mais il s'agit du montant censé être transmis au cours de la période de 2006 à 2024.[1456] Ainsi qu'il est indiqué aux paragraphes 7.1676 à 7.1679 du présent rapport, dans le contexte de l'analyse du préjudice grave, le Groupe spécial évalue les effets des subventions jusqu'en 2006. Pendant cette période, le montant de la réduction de l'impôt B&O qui a, selon les estimations des Communautés européennes, été reçu par les fournisseurs de composants s'est élevé à 6,8 millions de dollars.[1457] Nous notons, comme cela a été décrit aux paragraphes 7.155 et 7.156 du présent rapport, qu'afin d'arriver à des estimations de l'"importance" par LCA des subventions, les Communautés européennes imputent les subventions récurrentes qui réduisent le coût marginal unitaire à l'année antérieure de trois ans à celle de leur réception effective. Les Communautés européennes appliquent cette méthode

[1455] La preuve que le fabricant du "produit subventionné" réduit les prix demandés pour le produit aux utilisateurs finals existe dans tous les cas où un préjudice grave lié aux prix est allégué, que la subvention soit ou non accordée directement au fabricant du produit ou indirectement par le biais d'un fournisseur en amont. Bien que la question de savoir si le producteur réduit en fin de compte les prix qu'il demande aux utilisateurs finals puisse dépendre du même type de facteurs que ceux dont dépend la question de savoir si le fournisseur en amont réduit les prix qu'il demande au producteur en aval, dans des décisions antérieures de groupes spéciaux ou de l'Organe d'appel, il n'a jamais été constaté qu'il fallait procéder à une analyse de la transmission pour la première de ces questions. On considère plutôt qu'il ne s'agit que d'une étape dans la démonstration de l'existence d'un lien de causalité. Cela étaye notre conclusion selon laquelle il est approprié de traiter la réduction des prix entre entités en amont et en aval de la même manière, à savoir comme faisant partie de la démonstration de l'existence d'un lien de causalité, plutôt que d'une analyse distincte de la "transmission".

[1456] Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division, pièce EC-17.

[1457] Estimates of Benefits from Washington State B&O Tax Rate, pièce EC-21.

d'imputation pour le montant total de la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington, y compris le montant qui, selon leurs estimations, sera transmis des fournisseurs de Boeing à Boeing.[1458] Toutefois, le Groupe spécial ne juge pas nécessaire d'arriver à une "importance" par LCA des subventions et évalue les effets de chaque subvention pour l'année où elle a été reçue.[1459] Par conséquent, le montant de la réduction d'impôt reçue par les fournisseurs de composants dont la transmission est alléguée pendant la période pertinente pour notre analyse du préjudice grave s'élève à 6,8 millions de dollars.

7.290 Pour prouver la transmission de la réduction de l'impôt B&O des fournisseurs à la division des LCA de Boeing, les Communautés européennes se fondent sur des déclarations faites par le gouverneur Gary Locke ainsi que sur un certain nombre de rapports établis par leurs économistes. Nous notons qu'au moins une des déclarations du gouverneur Locke est une affirmation explicite selon laquelle il y aura transmission: "si nous pouvons réduire la charge fiscale pesant sur les fournisseurs, ces avantages seront transmis à Boeing".[1460] Afin de déterminer si les fournisseurs de Boeing ont transmis ou non l'avantage conféré par la réduction de l'impôt B&O, nous accordons un certain poids aux déclarations du gouverneur Locke. Ces dernières indiquent que le but de l'octroi de réductions d'impôt aux fabricants de composants des LCA était de réduire les coûts de Boeing. Toutefois, afin de nous prononcer en faveur des Communautés européennes en ce qui concerne leurs affirmations relatives à la transmission, il nous faut davantage qu'une déclaration politique révélant le but poursuivi par les pouvoirs publics avec l'adoption de la législation. Les déclarations doivent être lues compte tenu du contexte dans lequel elles ont été prononcées, à savoir le fait que le gouverneur tentait de mettre en avant les avantages d'un ensemble coûteux d'incitations accordées à des entités privées par l'État. Par ailleurs, la question de la mesure dans laquelle une subvention accordée à un fournisseur en amont est transmise à un producteur en aval est essentiellement d'ordre économique. Par conséquent, même si nous prenons en considération les déclarations du gouverneur Locke dans l'évaluation des éléments de preuve des Communautés européennes, nous accordons plus d'importance aux rapports des économistes.

7.291 Il apparaît que, dans plusieurs de leurs rapports et communications, les États-Unis indiquent que la seule manière de prouver l'existence d'une transmission consiste à réaliser une analyse empirique.[1461] Pour parvenir à notre conclusion sur les faits de la cause en l'espèce, nous n'adoptons pas la position des États-Unis à cet égard. En particulier, nous n'avons pas l'intention de limiter les méthodes potentielles susceptibles d'être appliquées avec succès pour prouver l'existence d'une

[1458] International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 February 2007, pièce EC-13, tableau 4. Le montant de la réduction de l'impôt B&O qui est imputé à l'année antérieure de trois ans à celle de sa réception est le montant reçu directement par Boeing auquel s'ajoute le montant "transmis" à Boeing. Voir Estimates of Benefits from Washington State B&O Tax Rate, pièce EC-21.

[1459] Nous notons que les Communautés européennes n'expliquent pas pourquoi il s'agit d'une méthode appropriée pour imputer l'avantage qui est "transmis" par les fabricants de composants. En particulier, les Communautés européennes n'expliquent pas pourquoi les réductions d'impôt accordées aux fabricants de composants auront un effet sur le comportement de Boeing trois ans avant que le fabricant de composants ait reçu la réduction d'impôt.

[1460] Déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 20. Voir aussi la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 57.

[1461] Voir, par exemple, le document Economic Analysis of the European Communities' Assertion Regarding Pass-Through Taxes in the Washington State Aerospace Market, pièce US-185, dans lequel Smith et Brown critiquent les arguments des Communautés européennes parce qu'elles "ne tentent pas de présenter des éléments de preuve empiriques". Dans leurs observations sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 394, les États-Unis font valoir, au paragraphe 381, qu'"une réponse purement théorique à la question de la transmission – dont il apparaît qu'elle est préconisée par les Communautés européennes – n'est tout simplement pas possible".

transmission, lesquelles dans des circonstances appropriées pourraient comprendre l'utilisation d'un prix commercial servant de repère ou d'un modèle théorique qui rend compte avec exactitude des conditions existant sur le marché en question.

7.292 Le Groupe spécial rappelle que le modèle économique du professeur Asker vise à démontrer qu'une subvention *ad valorem* versée à un fournisseur d'intrants est transmise au producteur en aval dans une proportion d'au moins 100 pour cent. Bien que les Communautés européennes allèguent que la valeur minimale de l'estimation du professeur Asker a été transmise à Boeing, à savoir 100 pour cent de l'avantage de la subvention, dans son analyse le professeur Asker envisage la possibilité d'une transmission supérieure à 100 pour cent. Nous croyons comprendre que lorsque les Communautés européennes font référence à une transmission dépassant 100 pour cent, elles ne font pas référence seulement à la transmission de l'avantage conféré par la subvention, mais aussi à un effet additionnel sur le prix des intrants apparaissant au moment où l'avantage est transmis. L'avantage conféré par une subvention, tel que ce terme est employé à l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, ne peut pas augmenter lorsqu'il est transmis du bénéficiaire de la contribution financière à une autre entité. En d'autres termes, le montant maximal de toute transmission susceptible de se produire est le montant de l'avantage conféré par la subvention, qui, dans le contexte de l'Accord SMC, est le montant à concurrence duquel les conditions de la contribution financière sont plus favorables que celles qui peuvent être obtenues sur le marché.[1462] Le calcul du montant de l'avantage est un calcul effectué une seule fois au moment où la contribution financière est fournie. Ainsi qu'il est indiqué dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 22:6 – États-Unis I)*, il n'y a pas d'avantage "additionnel" en plus de celui qui est indiqué à l'article 1.1 b).[1463] Par conséquent, toute diminution du prix des intrants qui dépasse l'avantage conféré par la subvention ne peut être considérée comme une transmission de l'avantage. En fait, nous croyons comprendre que les Communautés européennes font référence à une réduction additionnelle du prix, qui est un effet découlant de la transmission de l'avantage. Le professeur Asker explique que lorsque le prix des intrants est réduit pour permettre la transmission de l'avantage conféré par la subvention, cela a un effet négatif sur les recettes mais un effet positif sur la demande. En raison de certaines hypothèses incorporées dans son modèle, l'augmentation de la demande l'emporte sur la diminution des recettes, de sorte que le prix peut être encore réduit sans que cela affecte la marge bénéficiaire initiale des fournisseurs, *a fortiori* à de faibles niveaux de concurrence entre les fournisseurs.[1464] C'est à cette réduction des prix au-delà de la valeur de l'avantage que le professeur Asker fait référence lorsqu'il dit que la transmission peut dépasser 100 pour cent.

7.293 En examinant le modèle économique des Communautés européennes, nous notons que la préoccupation principale des États-Unis est que le modèle ne rend pas compte des réalités du marché de la fourniture de composants des LCA. En particulier, les États-Unis critiquent les hypothèses suivantes: Boeing est un monopsoniste en ce qui concerne chaque intrant qu'elle achète, le prix est le seul élément que Boeing prend en considération pour choisir un fournisseur, les fournisseurs d'intrants ont un coût marginal de production égal et constant, la seule source de la puissance commerciale des fournisseurs est l'asymétrie de l'information et tous les soumissionnaires peuvent recevoir la même

[1462] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 157.
[1463] Rapport de l'arbitre *États-Unis – Coton upland (article 22:6 – États-Unis I)*, paragraphe 4.148.
[1464] Dr. Paul Wachtel, Economic Analysis: Subsidy Pass-Through and Asset Pricing Issues Relevant to Subsidies to U.S. LCA Industry, December 2006, including Dr. John Asker, On the Pass-Through of Ad Valorem Subsidies Received by Input Suppliers, 1 November 2006, pièce EC-16, page 11 de l'Annexe A. Selon le professeur Asker: "{L}a réduction des recettes découlant de la baisse d'un prix unitaire initialement élevé est compensée dans une large mesure par l'augmentation de la quantité de l'intrant requise par le monopsoniste, ce qui permet une réduction additionnelle du prix".

subvention.[1465] En substance, les États-Unis font valoir que ces conditions n'existent pas sur le marché de la fourniture de composants des LCA.

7.294 Le professeur Asker répond à chacune de ces préoccupations en faisant valoir ou bien qu'elles ne sont pas pertinentes ou bien que le modèle peut s'adapter aux modifications des hypothèses proposées par les États-Unis sans que la conclusion du modèle ne change.[1466] À titre d'exemple, s'agissant de l'hypothèse selon laquelle Boeing choisit le fournisseur qui offre le prix le plus bas, les États-Unis font valoir que le prix n'est que l'un des nombreux éléments pris en considération par Boeing dans ses décisions d'approvisionnement, étant donné qu'elle exerce ses activités dans une branche de production où de petites dérogations aux normes de qualité peuvent avoir de graves conséquences financières et professionnelles. Les États-Unis concluent que si des contrats sont attribués sur la base de considérations non liées au prix, les conclusions du modèle du professeur Asker ne sont plus applicables.[1467] Toutefois, le professeur Asker réfute cet argument en expliquant que faire du prix la caractéristique déterminante du processus d'attribution des contrats constitue une hypothèse simplificatrice commode qui n'est pas déterminante pour les résultats du modèle. Il attire l'attention sur la littérature relative aux marchés publics, qui montre que les résultats types obtenus dans le cadre d'appels d'offres sont valables pour des contextes de passation des marchés plus généraux et plus complexes où le prix et d'autres caractéristiques relatives au produit/fournisseur sont importants pour le choix de l'attribution finale. La raison en est qu'une combinaison du prix et de la qualité (quelle que soit la manière dont elle est définie) génère pour l'acheteur un certain degré d'utilité, qui peut correspondre à une "note" ou à un "équivalent prix".[1468]

7.295 Même si le professeur Asker fournit une série d'arguments montrant que son modèle peut s'adapter à la plupart des modifications des hypothèses proposées par les États-Unis sans que la conclusion selon laquelle la transmission est toujours d'au moins 100 pour cent ne change[1469], l'hypothèse selon laquelle tous les fournisseurs de Boeing sont admissibles au bénéfice de la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington est problématique pour l'argumentation des Communautés européennes. Selon les éléments de preuve versés au dossier, Boeing s'approvisionne en composants de LCA sur un marché mondial des fournisseurs.[1470] Par conséquent, l'hypothèse figurant dans le modèle du professeur Asker selon laquelle tous les fournisseurs peuvent recevoir la subvention n'est manifestement pas exacte. Seuls les fournisseurs ayant une présence imposable dans l'État de Washington sont admissibles au bénéfice de la réduction d'impôt. En outre, le professeur Asker reconnaît que si cette hypothèse n'est pas valable, la conclusion du modèle, à savoir que la

[1465] Dorman, pièce US-186, pages 2 à 5.
[1466] Voir Dr. John Asker, Reply to Report of Dr. Gary Dorman and to Related Aspects of Report of Drs. Stephen D. Smith & Lorrie Brown, October 2007, pièce EC-1174.
[1467] Dorman, pièce US-186, page 3; Economic Analysis of the European Community's Assertion Regarding Pass-Through Taxes in the Washington State Aerospace Market, pièce US-185, page 11, et Gary J. Dorman and Kristin L. Terris, Economic Models and Subsidy Pass-Through (July 30, 2009), pièce US-1363, page 5.
[1468] Dr. John Asker, Reply to Report of Dr. Gary Dorman and to Related Aspects of Report of Drs. Stephen D. Smith & Lorrie Brown, October 2007, pièce EC-1174, page 5.
[1469] Voir Dr. John Asker, Reply to Report of Dr. Gary Dorman and to Related Aspects of Report of Drs. Stephen D. Smith & Lorrie Brown, October 2007, pièce EC-1174, pour toutes les réponses de M. Asker aux critiques formulées par les États-Unis au sujet des hypothèses sous-tendant le modèle.
[1470] Voir, par exemple, Rod P. Muddle, The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry, 2 March 2007, pièce EC-10, paragraphe 53 iii); Economic Analysis of the European Community's Assertion Regarding Pass-Through Taxes in the Washington State Aerospace Market, pièce US-185, page 10, où les États-Unis allèguent que seule une petite partie des fournisseurs de Boeing sont situés dans l'État de Washington; et la déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, qui traite du réseau mondial de fournisseurs de Boeing.

transmission d'une subvention *ad valorem* est toujours d'au moins 100 pour cent, n'est plus exacte.[1471] En particulier, il dit que si seul un sous-groupe de fournisseurs est admissible au bénéfice de la subvention, cela change la compétitivité relative des fournisseurs. Il indique que la modélisation d'une telle structure de marché "nécessite l'utilisation d'outils provenant d'adjudications au premier prix asymétriques pour lesquelles il n'existe pas de résultats analytiques".[1472] Par conséquent, le professeur Asker conclut qu'il ne "peut exclure la possibilité que la transmission soit inférieure à 100 pour cent".[1473] Il modère cette conclusion en disant que l'étendue de la transmission n'est affectée que s'il y a une modification "importante" de la compétitivité, qui est plus probable sur les marchés d'intrants où il y a relativement peu de fournisseurs.[1474] Par conséquent, le professeur Asker conclut que même si l'étendue de la transmission peut être moindre lorsque seul un sous-groupe de fournisseurs reçoit la subvention, "il faudrait un équilibre très précis de facteurs économiques pour que l'effet net soit une réduction de la transmission à moins de 100 pour cent".[1475]

7.296 Un autre problème posé par le modèle du professeur Asker, qui est implicite dans les communications des États-Unis, est que le professeur ne justifie pas suffisamment pourquoi son analyse part du point de repère de la concurrence parfaite. Le modèle du professeur Asker démontre qu'à partir d'un point de repère donné la transmission augmente à mesure que le nombre de fournisseurs diminue. Il choisit ensuite le point de repère de la concurrence parfaite, dans le cadre de laquelle la transmission est de 100 pour cent, et conclut qu'à mesure que le nombre de fournisseurs diminue la transmission augmente pour dépasser 100 pour cent. Toutefois, le choix de la concurrence parfaite et, en conséquence, de la transmission de 100 pour cent, comme point de départ de l'analyse n'est peut-être pas aussi évident que le suggère le professeur Asker. La critique formulée par les États-Unis concernant cet aspect du modèle ressort clairement, par exemple, de leur observation selon laquelle les fournisseurs de Boeing sont en fait divers et très spécialisés.[1476] Ce problème posé par le modèle étaye davantage la conclusion figurant dans le paragraphe précédent selon laquelle le modèle du professeur Asker ne mène pas nécessairement à la conclusion que la transmission est toujours supérieure à 100 pour cent.

7.297 Les rapports présentés par les Communautés européennes et établis par leurs économistes tentent d'établir l'existence d'une transmission en prouvant qu'elle est toujours d'au moins 100 pour cent pour les subventions *ad valorem*. Pour les raisons mentionnées dans les deux paragraphes précédents, nous concluons que le modèle économique établi par le professeur Asker ne démontre pas en fait que la transmission est toujours d'au moins 100 pour cent. Par conséquent, nous sommes dans une situation où les Communautés européennes n'ont pas établi le bien-fondé de leur argumentation en prouvant que la transmission est toujours de 100 pour cent ou plus et où elles n'ont pas tenté de présenter des arguments concernant un autre niveau ou une autre fourchette de transmission. Par conséquent, étant donné que nous n'acceptons pas la conclusion découlant du modèle du professeur Asker, nous n'avons rien sur quoi fonder une quelconque détermination concernant la transmission. Le niveau de la transmission pourrait être de 90 pour cent, 50 pour cent ou zéro pour cent, mais nous

[1471] Dr. John Asker, Responses to Questions 384, 385, 393 and 394 from the DS353 Panel, 28 July 2009, pièce EC-1437, page 16, et Dr. John Asker, Reply to Report of Dr. Gary Dorman and to Related Aspects of Report of Drs. Stephen D. Smith & Lorrie Brown, October 2007, pièce EC-1174, page 10.

[1472] Dr. John Asker, Responses to Questions 384, 385, 393 and 394 from the DS353 Panel, 28 July 2009, pièce EC-1437, page 16.

[1473] Dr. John Asker, Responses to Questions 384, 385, 393 and 394 from the DS353 Panel, 28 July 2009, pièce EC-1437, page 16.

[1474] M. Asker explique que sur les marchés où il y a de nombreux fournisseurs, il est probable que les pressions concurrentielles resteront inchangées même lorsqu'un sous-groupe de fournisseurs recevra une subvention importante.

[1475] Dr. John Asker, Reply to Report of Dr. Gary Dorman and to Related Aspects of Report of Drs. Stephen D. Smith & Lorrie Brown, October 2007, pièce EC-1174, page 10.

[1476] Economic Analysis of the European Community's Assertion Regarding Pass-Through Taxes in the Washington State Aerospace Market, pièce US-185, page 8, et Dorman, pièce US-186, page 6.

n'avons aucun moyen de l'évaluer. En fait, la possibilité d'une transmission égale à zéro n'est pas purement théorique. Les États-Unis fournissent un exemple, ayant trait au fait que tous les fournisseurs ne sont pas admissibles au bénéfice de la subvention, au moyen duquel ils soutiennent que la transmission peut être égale à zéro. En particulier, ils font référence à un scénario dans lequel deux fournisseurs, A et B, sont en concurrence pour un appel d'offres et où, sans subvention, A est le fournisseur à bas coût et offre le prix le plus bas pour l'intrant. Si A reçoit la subvention mais pas B, A n'a aucune raison, étant le fournisseur à bas coût, de transmettre une quelconque partie de la subvention parce qu'il a déjà présenté une offre plus avantageuse que celle de B et remporté l'appel d'offres.[1477] Alors qu'en réponse à la question n° 385, le professeur Asker examine le scénario dans lequel B reçoit la subvention, il n'examine pas le scénario proposé ultérieurement par les États-Unis dans leur dernière série d'observations, dans lequel A reçoit la subvention.[1478] Par conséquent, nous sommes dans une situation où la transmission peut se situer dans une fourchette de zéro à 100 pour cent et les Communautés européennes n'ont pas fourni d'élément sur la base duquel nous pouvons la réduire. En réponse à une question du Groupe spécial, le professeur Asker a indiqué expressément que mis à part l'estimation qu'il a fournie, à savoir une transmission d'au moins 100 pour cent, dont nous n'admettons pas qu'elle soit toujours valable, il n'est pas en mesure de fournir une autre estimation. Pour les raisons qui précèdent, le Groupe spécial estime que les Communautés européennes n'ont pas établi le bien-fondé de leur argumentation concernant la transmission. Même si, compte tenu de la déclaration du gouverneur Locke, le Groupe spécial reconnaît qu'il peut sembler quelque peu paradoxal de conclure qu'il n'y a pas eu de transmission, les Communautés européennes ont présenté un argument du tout ou rien. Bien qu'il soit concevable qu'un certain degré de transmission ait eu lieu, il n'y a dans le dossier aucun élément qui permet au Groupe spécial d'en faire une estimation défendable. Par conséquent, le Groupe spécial conclut que les Communautés européennes n'ont pas établi le bien-fondé de leur argument concernant la transmission.

7.298 Vu les problèmes que nous avons identifiés avec le modèle des Communautés européennes, qui à notre avis sont fatals pour les arguments des Communautés européennes concernant la transmission, il n'est pas nécessaire que nous résolvions certaines questions factuelles litigieuses entre les parties, y compris celle de savoir si, comme l'ont affirmé les États-Unis, il aurait été plus exact de définir le marché des composants des LCA comme un monopole bilatéral ou un oligopole différencié. De plus, il n'est pas nécessaire que nous résolvions la question factuelle de savoir si le processus d'appel d'offres rend compte avec exactitude de la manière dont Boeing choisit ses fournisseurs. Nous notons que les éléments de preuve présentés par les Communautés européennes indiquent qu'au moins certains composants des LCA de Boeing sont effectivement achetés au moyen d'un processus d'appel d'offres, comme dans le modèle du professeur Asker.[1479] Toutefois, même si nous formulions une constatation en faveur des Communautés européennes sur ce point, cela ne règlerait pas les problèmes que nous avons identifiés en ce qui concerne le modèle et cela ne changerait pas notre conclusion.

[1477] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 385, paragraphes 367 et 368.

[1478] Dr. John Asker, Responses to Questions 384, 385, 393 and 394 from the DS353 Panel, 28 July 2009, pièce EC-1437, page 16.

[1479] À titre d'exemple, les Communautés européennes citent la déclaration suivante affichée sur le site Web de Boeing: "notre société souligne l'importance des appels d'offres en tant que bonnes pratiques commerciales". Dr. John Asker, Responses to Questions 384, 385, 393 and 394 from the DS353 Panel, 28 July 2009, pièce EC-1437, page 12. Dans la pièce EC-1437, il est également fait mention d'éléments de preuve tirés d'études sur la passation des marchés qui montrent que des procédures d'appel d'offres sont utilisées pour les fournisseurs dans l'industrie aérospatiale. Des éléments de preuve présentés par les Communautés européennes dans un autre contexte démontrent que pour les intrants tels que les moteurs, les constructeurs de LCA mettent les fournisseurs en concurrence au stade du développement afin d'exercer sur eux une pression à long terme en ce qui concerne les prix et les résultats. Rod P. Muddle, The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry, 2 March 2007, pièce EC-10, paragraphe 91. Cela indique qu'un processus d'appel d'offres peut être utilisé pour des composants autres que seulement les "parties de produits de série", ainsi que l'ont indiqué les États-Unis. Dorman, pièce US-186, pages 6 et 7.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.299 S'agissant de l'argument des Communautés européennes selon lequel les États-Unis ont refusé de leur fournir les données requises pour effectuer une analyse empirique, nous rappelons que les Communautés européennes ont reconnu qu'Airbus s'approvisionnait également sur le marché de l'État de Washington. Partant, à notre avis, les Communautés européennes auraient également eu accès à des renseignements au sujet du marché. Par conséquent, nous nous abstenons de tirer des déductions défavorables pour les États-Unis en ce qui concerne cette question.

7.300 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que l'avantage conféré par la réduction de l'impôt B&O reçue par les fournisseurs de Boeing ayant une présence imposable dans l'État de Washington a été transmis à Boeing. En conséquence, le Groupe spécial constate que l'avantage transmis des fournisseurs de composants à Boeing est de zéro dollar. Par conséquent, le Groupe spécial constate que le montant total de la réduction de l'impôt B&O accordée à la division des LCA de Boeing se limite au montant reçu directement par la division des LCA de Boeing, à savoir 13,8 millions de dollars.

vi) Résumé des conclusions concernant les mesures fiscales accordées par l'État de Washington au titre du HB 2294

7.301 L'analyse et les conclusions qui précèdent ont porté sur la question de savoir si les mesures ci-après constituent des subventions spécifiques à Boeing aux termes de l'Accord SMC:

a) la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington;

b) les crédits d'impôt B&O pour le développement préproduction, les logiciels et le matériel informatiques et les impôts sur la propriété;

c) les exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les ordinateurs, la construction et les équipements;

d) les exonérations du droit d'accise sur la location à bail; et

e) les exonérations de l'impôt sur la propriété.

7.302 **Pour les raisons qui précèdent, le Groupe spécial constate que la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington; les crédits d'impôt B&O pour le développement préproduction, les logiciels et le matériel informatiques et les impôts sur la propriété; et l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour le matériel, les périphériques et les logiciels informatiques sont des subventions spécifiques à Boeing au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Le Groupe spécial estime que les montants des subventions accordées à la division des LCA de Boeing s'élèvent à 13,8 millions, 21,3 millions, 20 millions, 1,1 million et 8,3 millions de dollars, respectivement.**

7.303 **Enfin, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements, l'exonération du droit sur la location à bail et l'exonération de l'impôt sur la propriété sont des subventions accordées à Boeing.**

b) Réduction de l'impôt B&O local de la ville d'Everett

i) Introduction

7.304 Les Communautés européennes font valoir qu'une réduction d'impôt instituée dans la ville d'Everett constitue une contribution financière et confère un avantage au titre de l'article premier de

l'Accord SMC. De plus, la subvention est spécifique au sens de l'article 2. Les Communautés européennes estiment que le montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing est de 67,5 millions de dollars pour la période de 2006 à 2023.

7.305 Les États-Unis font valoir que la réduction d'impôt n'est pas une subvention parce que la ville d'Everett n'abandonne pas de recettes normalement exigibles, ainsi que le prescrit l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.

ii) La mesure en cause

7.306 La ville d'Everett perçoit un impôt B&O similaire à celui de l'État de Washington. Il s'agit d'un impôt sur les recettes brutes, qui correspondent généralement, dans le cas de la fabrication, à la valeur des produits fabriqués, et, dans le cas du commerce de détail ou de gros, au produit brut des ventes. Cet impôt s'applique à toutes les activités économiques menées sur le territoire de la ville d'Everett.[1480]

7.307 Avant l'adoption de l'Arrêté n° 2759-04 en 2004, l'impôt B&O de la ville d'Everett était perçu au taux de 0,1 pour cent. Conformément au MSA, la ville d'Everett a pris l'engagement suivant:

> "La ville reconnaît qu'une réduction plus simplifiée, prévisible et à long terme de l'impôt B&O qu'elle impose est une considération importante pour Boeing au moment de choisir le lieu d'implantation du projet Olympus. Par conséquent, la ville négociera de bonne foi et fera tout son possible pour conclure un accord avec Boeing sur une réduction permanente du taux de l'impôt B&O. Elle s'engage à faire en sorte que cette réduction confère un avantage à Boeing conformément aux modalités et conditions indiquées dans la pièce B-8."[1481]

7.308 En 2004, la ville d'Everett a adopté l'Arrêté n° 2759-04, qui reflète les négociations et l'engagement auxquels il est fait référence dans le MSA.[1482] L'article premier de l'Arrêté dispose ce qui suit:

> "Au terme de négociations menées de bonne foi et avec diligence, la ville d'Everett et la société Boeing se sont mises d'accord sur une réduction permanente de l'impôt sur les activités pour les années civiles 2006 à 2023. Pendant cette période, la ville d'Everett convient de ne pas suspendre ni abroger cette réduction telle qu'elle est autorisée par la réduction de l'impôt sur les activités, ni d'en exiger le remboursement, pour autant que l'assemblage final de l'aéronef 7E7 commence au plus tard le 31 décembre 2007."[1483]

7.309 L'Arrêté modifie le chapitre 3.24 du Code municipal de la ville d'Everett. Cette modification a pour résultat d'imposer "pour toutes les personnes se livrant dans la ville à des activités de fabrication, un taux de l'impôt B&O" de:

[1480] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 145; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 512; et Code municipal de la ville d'Everett, ch. 3.24 (2004), pièce EC-104.

[1481] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 146 à 148; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 512; et MSA, article 4.3, pièce EC-58.

[1482] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 147.

[1483] Arrêté n° 2759-04 de la ville d'Everett (2004), pièce EC-61.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Période	Taux d'imposition
1er janvier 2006-31 décembre 2009	0,1% pour les premiers 6 milliards de dollars en valeur des produits fabriqués et 0,025% par la suite
1er janvier 2010-31 décembre 2015	0,1% pour les premiers 7 milliards de dollars en valeur des produits fabriqués et 0,025% par la suite
1er janvier 2016-31 décembre 2023	0,1% pour les premiers 8 milliards de dollars en valeur des produits fabriqués et 0,025% par la suite
1er janvier 2024	0,1%

iii) Question de savoir s'il existe une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC

Arguments des Communautés européennes

7.310 Les Communautés européennes font valoir que la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett donne lieu à une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC parce que la ville est tenue d'abandonner des recettes fiscales qu'elle aurait normalement perçues.[1484]

7.311 Les Communautés européennes rappellent qu'une analyse du point de savoir si des recettes normalement exigibles sont abandonnées au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) requiert une comparaison entre la mesure contestée et un point de référence normatif. Un critère "en l'absence de" peut être utilisé pour cette comparaison s'il est possible de considérer la mesure en question comme une "exception" à une règle "générale" d'imposition.[1485]

7.312 Selon les Communautés européennes, l'Arrêté n° 2759-04 prévoit une exception à une règle générale. La règle générale ou le "point de référence normatif" est l'article 3.24.050 B) du Code municipal de la ville d'Everett, tel qu'il existait avant l'adoption de l'Arrêté n° 2759-04, et qui disposait ce qui suit:

> "Pour *toutes les personnes* se livrant dans la ville à des activités de fabrication, le montant de l'impôt relatif à ces activités sera égal à la valeur des produits fabriqués, y compris les sous-produits, multipliée par un taux de 1 dixième de 1 pour cent (0,001)."[1486]

7.313 La modification adoptée au moyen de l'Arrêté n° 2759-04 reprend ce libellé tel quel, mais le membre de phrase "*sauf* dans les cas prévus ci-après" est rajouté à la fin et est suivi d'une énumération des réductions de taux.[1487]

7.314 Les Communautés européennes estiment donc qu'en l'absence de l'Arrêté n° 2759-04, la ville d'Everett aurait perçu des recettes additionnelles au titre de l'impôt B&O auprès des fabricants dont les produits valent plus de 6, 7 ou 8 milliards de dollars, selon la période considérée.[1488] Elles font valoir que la ville d'Everett "a renoncé au droit effectif d'appliquer à tous les fabricants, indépendamment de la valeur des produits qu'ils fabriquent à Everett, un impôt B&O au taux de

[1484] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 151.
[1485] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 88.
[1486] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 89. (pas d'italique dans l'original)
[1487] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 89. Voir aussi l'Arrêté n° 2759-04 de la ville d'Everett (2004), pièce EC-61.
[1488] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 89.

0,1 pour cent", si bien qu'il y a une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.[1489]

7.315 En réponse à l'argument des États-Unis selon lequel la ville d'Everett n'abandonne pas des recettes qui seraient normalement exigibles parce que la réduction de l'impôt B&O s'applique à toutes les entités qui se livrent à des activités de fabrication à Everett, les Communautés européennes font valoir qu'il s'agit d'un argument non seulement inexact mais aussi dénué de pertinence parce qu'il amalgame l'analyse de la spécificité et l'analyse de la contribution financière.[1490]

7.316 Les États-Unis font à nouveau observer que seules les recettes effectivement abandonnées, et non les recettes qui le seront dans l'avenir, peuvent constituer une contribution financière. La réponse donnée par les Communautés européennes est identique à celle qu'elles ont donnée en ce qui concerne les mesures fiscales au titre du HB 2294.

7.317 L'argument subsidiaire des Communautés européennes est qu'il existe un transfert direct potentiel de fonds au titre de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC parce que le MSA oblige la ville d'Everett à accorder à Boeing une mesure corrective ayant un effet économique équivalent si elle ne peut pas accorder la réduction du taux de l'impôt B&O.[1491]

7.318 Enfin, les Communautés européennes font valoir que la réduction du taux de l'impôt B&O de la ville d'Everett confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Cela tient au fait qu'elle confère à Boeing des avantages à des conditions autres que celles du marché. Les Communautés européennes font observer que, dans l'affaire *États-Unis – FSC*, le Groupe spécial a dit que l'abandon d'impôts qui seraient normalement exigibles "confér{ait} manifestement un avantage".[1492]

Arguments des États-Unis

7.319 Les États-Unis font valoir que la réduction du taux de l'impôt B&O de la ville d'Everett ne constitue pas une contribution financière parce que la ville n'abandonne pas des recettes normalement exigibles au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC. Selon le raisonnement des États-Unis, "comme cette réduction du taux d'imposition s'applique à toutes les entités qui se livrent à des activités de fabrication dans la ville, il n'est pas vrai que toute recette abandonnée aurait normalement été exigible".[1493]

7.320 Au cas où le Groupe spécial n'accepterait pas leur position et constaterait l'existence d'une contribution financière, les États-Unis estiment que la contribution financière inclut uniquement les recette qui ont effectivement été abandonnées et n'inclut pas les recettes qui seront abandonnées dans l'avenir, pour les mêmes raisons que celles qu'ils ont exposées en ce qui concerne la réduction du taux de l'impôt B&O de l'État de Washington.[1494]

7.321 Les États-Unis ne formulent pas d'opinions sur l'avantage.

Évaluation par le Groupe spécial

7.322 Comme il est indiqué dans l'analyse des mesures fiscales de l'État de Washington, l'Organe d'appel a établi dans la procédure de mise en conformité dans l'affaire *États-Unis – FSC* que s'il était

[1489] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 90.
[1490] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 87.
[1491] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 151.
[1492] Voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 155 à 157.
[1493] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 514.
[1494] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 514, note de bas de page 680.

possible d'identifier un taux général d'imposition et une exception à ce taux, un critère "en l'absence de" pouvait être appliqué pour déterminer s'il y avait une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC. Dans d'autres circonstances, la mesure fiscale contestée devrait être comparée au traitement appliqué à des revenus comparables de contribuables dans des circonstances comparables dans l'économie du Membre en question.[1495]

7.323 À notre avis, dans le cas de l'impôt B&O de la ville d'Everett, suite à la modification apportée au Code municipal de la ville d'Everett au moyen de l'Arrêté n° 2759-04, il existe un taux de l'impôt B&O normal et un taux préférentiel, institué par la modification, qui entraîne l'abandon de recettes normalement exigibles au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC. L'Arrêté n° 2759-04 modifie le chapitre 3.24 du Code municipal de la ville d'Everett, chapitre qui impose la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett, de sorte que le chapitre 3.24.050 dispose ce qui suit:

> "B. Pour *toutes les personnes* se livrant dans la ville à des activités de fabrication, le montant de l'impôt relatif à ces activités sera égal à la valeur des produits fabriqués, y compris les sous-produits, multipliée par un taux de 1 dixième de 1 pour cent (0,001), *sauf* dans les cas prévus ci-après:
>
> > 1. Pour les années commençant le 1er janvier 2006 et se terminant le 31 décembre 2009, pour toutes les personnes se livrant dans la ville à des activités de fabrication, le montant de l'impôt relatif à ces activités sera égal à la valeur des produits fabriqués, y compris les sous-produits, multipliée par un taux de 1 dixième de 1 pour cent (0,001) lorsque cette valeur est inférieure ou égale à 6 milliards de dollars, et lorsque cette valeur dépasse 6 milliards de dollars, la valeur des produits dépassant ce montant sera multipliée par un taux de vingt-cinq centièmes de 1 pour cent (0,00025).
> >
> > 2. Pour les années commençant le 1er janvier 2010 et se terminant le 31 décembre 2015 ..."[1496]

7.324 Par conséquent, selon ses propres termes, le Code municipal de la ville d'Everett exprime l'impôt visant les fabricants sous la forme d'un taux général, applicable à tous les fabricants, sous réserve d'une exception.

7.325 De plus, le préambule de l'Arrêté n° 2759-04 dispose ce qui suit:

> "Considérant que la ville d'Everett est convenue que le *taux normal* de l'impôt B&O de 0,001 s'appliquera aux recettes provenant de la fabrication qui sont inférieures ou égales à 6 milliards de dollars …"[1497]

7.326 Le MSA, qui a été conclu entre Boeing et l'"État de Washington, le comté de Snohomish, la ville d'Everett et certaines autres entités gouvernementales", indique également que le taux d'imposition de 0,001 pour cent applicable aux fabricants est le "taux normal":

[1495] Voir les paragraphes 7.115 à 7.120.

[1496] Voir l'Arrêté n° 2759-04 de la ville d'Everett (2004), pièce EC-61, et le Code municipal de la ville d'Everett, ch. 3.24 (2004), pièce EC-104. (pas d'italique dans l'original)

[1497] Arrêté n° 2759-04 de la ville d'Everett (2004), pièce EC-61. (pas d'italique dans l'original)

RCC supprimés, comme indiqué [***]

"Pièce B-8: Réduction du taux de l'impôt B&O de la ville d'Everett

1. Réduction du taux – *Taux normal* de 1 dixième de 1 pour cent (0,001) sur les recettes brutes provenant de la fabrication jusqu'à concurrence de 6 milliards de dollars, après quoi le taux sera réduit de 75 pour cent à 0,00025

…

Les représentants de Boeing et de la ville d'Everett examinent actuellement une proposition visant à réduire les impôts sur les activités de la ville d'Everett qui sont perçus sur les activités de construction aérospatiale menées par Boeing sur son site d'Everett. La proposition présente un addendum au chapitre 3.24 du Code municipal de la ville d'Everett … prévoyant une réduction du taux à 0,00025 par rapport au *taux normal* de 0,001 pour les recettes brutes provenant de la fabrication supérieures à 6 milliards de dollars."[1498]

7.327 Par conséquent, la terminologie employée par la ville d'Everett (et par l'État de Washington dans le MSA) montre que le taux de 0,001 est le taux général et que les écarts par rapport à ce taux constituent l'exception.

7.328 Le fait que la réduction d'impôt comporte une limite de temps étaye également l'idée que la réduction constitue une exception et ne vient pas établir un nouveau taux normal permanent.[1499] De plus, à la différence du régime de l'impôt B&O de l'État de Washington, qui inclut jusqu'à 40 taux d'imposition différents, dans la ville d'Everett, en dehors du taux appliqué aux recettes provenant de la fabrication dépassant 6 milliards de dollars (de 7 ou 8 milliards de dollars), un taux unique et uniforme de 0,001 s'applique dans toute l'économie. Le Code municipal de la ville d'Everett comprend des paragraphes distincts qui prévoient que l'impôt B&O s'applique à des activités économiques distinctes, par exemple la fabrication, l'extraction, la vente en gros, l'impression et la publication. Toutefois, le taux appliqué à chaque secteur est uniforme, soit 0,001, exception faite de la modification instituée par l'Arrêté n° 2759-04 pour les recettes provenant de la fabrication qui dépassent le seuil pertinent.[1500] Il ressort donc de l'examen du chapitre 3.24 du Code municipal de la ville d'Everett que l'écart par rapport à 0,001 constitue effectivement une exception.

7.329 Par conséquent, nous concluons que, dans la ville d'Everett, il y a un "point de référence normatif défini" qui permet de comparer les recettes qu'elle s'est effectivement procurées et les recettes qu'elle se serait "normalement" procurées. Vu notre constatation selon laquelle il y a un taux général de l'impôt B&O applicable aux revenus provenant de la fabrication dans la ville d'Everett et selon laquelle l'Arrêté n° 2759-04 institue une exception à ce taux, un critère "en l'absence de" peut être utilisé. L'application du critère amène à conclure qu'"en l'absence" de l'exception instituée par l'Arrêté n° 2759-04, le taux normal de 0,001 s'appliquerait à toutes les recettes provenant de la fabrication.[1501] Pour ces raisons, le Groupe spécial constate qu'il y a une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.

[1498] Pièce B-8 jointe au MSA, pièces jointes au MSA, pièce EC-59. (pas d'italique dans l'original)

[1499] Arrêté n° 2759-04 de la ville d'Everett (2004), pièce EC-61, article 3B.4.

[1500] Voir le Code municipal de la ville d'Everett, ch. 3.24 (2004), pièce EC-104.

[1501] Les Communautés européennes font valoir que la législation antérieure à la modification est le point de référence pour l'analyse au titre de l'article 1.1 a) 1) ii). À notre avis, le point de référence est le taux normal tel qu'il existe après la modification de la législation (c'est-à-dire le taux normal dans le nouvel arrêté *modifié*). En l'espèce, cela ne change rien à l'analyse parce que le "taux normal" (0,001) n'est pas altéré par la modification. Toutefois, dans certains cas, le but d'une modification peut être de créer un nouveau taux normal. Si la comparaison était faite avec la législation antérieure à la modification, cela voudrait dire qu'il serait *toujours* satisfait au critère en l'absence de.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.330 La réfutation par les États-Unis de l'argument selon lequel la ville d'Everett abandonne des recettes normalement exigibles à cause de la réduction du taux de l'impôt B&O se résume à une seule phrase:

> "Comme cette réduction du taux d'imposition s'applique à toutes les entités qui se livrent à des activités de fabrication dans la ville, il n'est pas vrai que les recettes abandonnées auraient été "normalement exigibles"."[1502]

7.331 Les États-Unis n'expliquent pas pour quelle raison cette phrase est décisive pour la question. Vu notre constatation selon laquelle il y a une règle générale d'imposition dans la ville d'Everett, le critère "en l'absence de" est déterminant pour la question. Le fait qu'un taux d'imposition constituant une exception soit largement voire universellement disponible se rapporte à la question de la spécificité, et non à l'existence d'une contribution financière.[1503] Nous rejetons donc l'argument des États-Unis et constatons que la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett constitue l'abandon de recettes normalement exigibles au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.

7.332 Étant donné sa constatation selon laquelle la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett constitue une contribution financière sous la forme d'un abandon de recettes normalement exigibles, le Groupe spécial constate qu'un avantage est ainsi conféré. La réduction d'impôt est essentiellement un cadeau des pouvoirs publics, ou une dérogation à des obligations exigibles, et il est clair que le marché ne fait pas de tels cadeaux. La réduction d'impôt procure des avantages à des conditions autres que celles du marché et, partant, confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[1504]

7.333 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett est une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC.

iv) Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC

Arguments des Communautés européennes

7.334 Les Communautés européennes estiment que la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett est *de jure* spécifique au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.[1505] L'Arrêté n° 2759-04 dit que son but est de conférer un avantage à Boeing.[1506] De plus, la réduction d'impôt est limitée aux fabricants dont la valeur de la production est d'au moins 6 milliards de dollars par année. En dehors de Boeing, tous les autres fabricants à Everett sont loin d'avoir une production d'une telle valeur.[1507] En

[1502] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 514.

[1503] Bien que cela ne soit pas explicite, il est possible que l'argument des États-Unis découle de la déclaration faite par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – FSC*, à savoir que dans les cas où il est difficile d'identifier une règle générale d'imposition dans l'État membre en question, il faudrait procéder à une comparaison du traitement fiscal de revenus légitimement comparables pour déterminer si des recettes "normalement exigibles" ont été abandonnées. Les États-Unis peuvent vouloir dire que puisque la réduction d'impôt est, en principe, à la disposition de toutes les entités de fabrication, des revenus légitimement comparables, à savoir des recettes provenant de la fabrication, font l'objet du même traitement fiscal. Toutefois, en l'espèce, compte tenu de l'existence d'un "point de référence normatif défini" dans le système de l'impôt B&O de la ville d'Everett, il est approprié d'appliquer le critère "en l'absence de" plutôt que le critère des "revenus légitimement comparables". En fait, si le critère des "revenus légitimement comparables" était appliqué dans ces circonstances, il en résulterait un amalgame de l'analyse de la contribution financière et de l'analyse de la spécificité.

[1504] Voir aussi les paragraphes 7.168 à 7.171 du présent rapport.

[1505] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 159.

[1506] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 159.

[1507] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 159.

conséquence, les Communautés européennes concluent que la réduction du taux d'imposition est limité explicitement à "une entreprise", à savoir Boeing. Elles font également valoir que la réduction est limitée à un "groupe d'entreprises", à savoir les entreprises qui fabriquent à Everett des produits dont la valeur est supérieure à 6 milliards de dollars par année.[1508]

7.335 À titre subsidiaire, les Communautés européennes soutiennent que la réduction du taux d'imposition est *de facto* spécifique au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC. Cela tient au fait que Boeing est la seule société qui remplit les conditions requises pour en bénéficier car aucun autre fabricant ne produit des biens qui atteignent la valeur annuelle prescrite.[1509] Après Boeing, le fabricant le plus important produit des marchandises dont la valeur dépasse à peine 1 milliard de dollars par année.[1510] De plus, le MSA et l'Arrêté n° 2759-04 indiquent que la réduction d'impôt vise à avantager la production du 787. Qui plus est, le chapitre 3.24.055 du Code municipal de la ville d'Everett reprend l'article premier de l'Arrêté, sous le titre "Findings and Purpose – Boeing business and occupation tax reduction" (Constatations et but – Réduction de l'impôt sur les activités de Boeing).[1511] Les Communautés européennes font donc valoir que la réduction d'impôt est limitée à "une entreprise" (Boeing) ou à un groupe d'entreprises (celles qui fabriquent, à Everett, des produits dont la valeur est supérieure à 6 milliards de dollars annuellement – c'est-à-dire Boeing uniquement).[1512] Par ailleurs, les Communautés européennes estiment que les États-Unis ne répondent pas à leur argument selon lequel la subvention est *de facto* spécifique et, partant, qu'ils admettent implicitement que c'est vrai.[1513]

7.336 Les Communautés européennes rejettent l'argument des États-Unis selon lequel l'Arrêté n° 2759-04 contient des critères objectifs qui le rendent non spécifique au titre de l'article 2.1 b). Les "critères ou conditions objectifs" dont il est question à l'article 2.1 b) doivent être "neutres" et ne doivent pas "favoris{er} ... certaines entreprises par rapport à d'autres". Ce n'est pas le cas pour la réduction du taux d'imposition de la ville d'Everett parce que la condition donnant la possibilité de bénéficier de la subvention est telle qu'une seule société peut la remplir.[1514] Les Communautés européennes rejettent également l'affirmation des États-Unis selon laquelle une analyse au titre de l'article 2.1 c) n'est pas nécessaire si une mesure relève de l'article 2.1 b) de l'Accord SMC. Le texte de l'article 2.1 c) dispose qu'un groupe spécial peut formuler une constatation de spécificité, "nonobstant toute apparence de non-spécificité résultant de l'application des principes énoncés aux alinéas a) et b)".[1515]

Arguments des États-Unis

7.337 Les États-Unis font valoir que même si l'Arrêté n° 2759-04 mentionne Boeing en tant que bénéficiaire de la réduction d'impôt, il n'est pas spécifique au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC parce qu'il n'est en aucune façon limité à Boeing. En fait, l'Arrêté s'applique à "toutes les personnes se livrant dans la ville à des activités de fabrication". Il s'agit d'une mesure fiscale libellée en termes neutres qui est généralement applicable à d'autres grandes entreprises.[1516]

[1508] Summary of the European Communities' Specificity Arguments, pièce EC-1286.
[1509] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 161.
[1510] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 159.
[1511] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 161.
[1512] Summary of the European Communities' Specificity Arguments, pièce EC-1286.
[1513] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 94, et observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 233, paragraphe 321.
[1514] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 96.
[1515] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 49, paragraphe 179.
[1516] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 515.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.338 Les États-Unis font également observer que l'Arrêté n° 2759-04 contient des critères objectifs qui le rendent non spécifique au titre de l'article 2.1 b) de l'Accord SMC.[1517] Selon eux, les conditions "objectives" sont celles qui sont observables et susceptibles d'être évaluées et appliquées sans jugement subjectif.[1518] Les conditions associées aux réductions d'impôt de la ville d'Everett répondent à cette définition parce que les réductions d'impôt s'appliquent à "toutes les personnes se livrant dans la ville d'Everett à des activités de fabrication" lorsque certaines valeurs monétaires pour les produits fabriqués sont atteintes.[1519] À un moment donné, les États-Unis semblent dire qu'une fois qu'il est constaté qu'une subvention relève de l'article 2.1 b), elle devient une subvention ne donnant pas lieu à une action:

> "Conformément à l'article 2.1 b), il peut être constaté qu'une subvention est *de jure* non spécifique et n'est donc pas une subvention pouvant donner lieu à une action au titre de l'article SMC."[1520]

7.339 Toutefois, en réponse à une question du Groupe spécial, les États-Unis reconnaissent qu'il peut être constaté qu'une subvention jugée *de jure* non spécifique au titre de l'article 2.1 b) est *de facto* spécifique au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.[1521]

7.340 En réponse à une question du Groupe spécial sur le point de savoir s'ils admettent que les réductions de l'impôt B&O de la ville d'Everett sont *de facto* spécifiques, les États-Unis répondent que "l'argument principal des États-Unis en ce qui concerne la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett est qu'aucune subvention n'est accordée".[1522]

Évaluation par le Groupe spécial

7.341 À notre avis, la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett est un cas patent de subvention *de facto* spécifique. L'article 2.1 c) de l'Accord SMC dispose ce qui suit:

> "Si, nonobstant toute apparence de non-spécificité résultant de l'application des principes énoncés aux alinéas a) et b), il y a des raisons de croire que la subvention peut en fait être spécifique, d'autres facteurs pourront être pris en considération. Ces facteurs sont les suivants: utilisation d'un programme de subventions par un nombre limité de certaines entreprises, utilisation dominante par certaines entreprises, octroi à certaines entreprises de montants de subvention disproportionnés, et manière dont l'autorité qui accorde la subvention a exercé un pouvoir discrétionnaire dans la décision d'accorder une subvention."

7.342 La "valeur des produits fabriqués", qui constitue le seuil pour la réduction d'impôt, est déterminée par le produit brut des ventes provenant des produits fabriqués.[1523] Les Communautés européennes présentent une pièce qui dresse la liste des "principaux fabricants d'Everett" selon les recettes de vente.[1524] Après Boeing, la société dont les recettes de vente sont les plus élevées est UNOVA, qui a réalisé des recettes de 1,12 milliard de dollars en 2005. Tous les autres fabricants

[1517] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 516.
[1518] Réponse des États-Unis à la question n° 49, paragraphe 139.
[1519] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 516.
[1520] Réponse des États-Unis à la question n° 49, paragraphe 137.
[1521] Réponse des États-Unis à la question n° 145, paragraphe 128.
[1522] Réponse des États-Unis à la question n° 233, paragraphe 387.
[1523] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 145, note de bas de page 228.
[1524] Courriel de Charli McGourty, assistant administratif, mairie de la ville d'Everett, 5 mai 2005, et annexe contenant des feuilles de calcul concernant les principaux fabricants d'Everett établies par la mairie de la ville d'Everett, pièce EC-106.

d'Everett ont réalisé moins de 1 milliard de dollars de recettes.[1525] De plus, les États-Unis ne contestent pas l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle seule Boeing atteint le seuil prescrit pour bénéficier de la réduction d'impôt. Compte tenu de ces éléments de preuve, nous concluons que seule Boeing utilise le programme de subventions.

7.343 Il ne s'agit peut-être pas d'une coïncidence étant donné que le libellé du préambule de l'Arrêté n° 2759-04 et celui de l'article 3.24.055 du Code municipal de la ville d'Everett indiquent qu'on a adopté la réduction en pensant à Boeing. L'article 3.24.055 reprend pour l'essentiel le préambule et dispose ce qui suit:

> "3.24.055 Constatations et but – Réduction de l'impôt sur les activités de Boeing
>
> Le 19 décembre 2003, la ville d'Everett, l'État de Washington, le port d'Everett et la société Boeing ont conclu l'"Accord-cadre sur l'aménagement et l'implantation du site relatif au projet Olympus" concernant l'implantation dans la ville d'Everett des installations destinées à la construction de l'aéronef communément appelé 7E7. Ledit accord visait à aider la société Boeing à obtenir un site approprié incluant des bâtiments, des installations connexes, une infrastructure et d'autres améliorations en vue d'implanter l'assemblage final de l'aéronef 7E7 et d'autres activités connexes. Au terme de négociations menées de bonne foi et avec diligence, la ville d'Everett et la société Boeing se sont mises d'accord sur une réduction permanente de l'impôt sur les activités pour les années civiles 2006 à 2023. Pendant cette période, la ville d'Everett convient de ne pas suspendre ni abroger cette réduction telle qu'elle est autorisée par la réduction de l'impôt sur les activités, ni d'en exiger le remboursement, pour autant que l'assemblage final de l'aéronef 7E7 commence au plus tard le 31 décembre 2007. L'intention des parties est que la réduction de taux accordée par la ville d'Everett crée une réduction de la valeur actuelle nette estimée d'environ 35 millions de dollars, montant calculé au moyen d'un taux d'actualisation de 6 pour cent sur une période de 20 ans commençant en 2004 et basé sur une estimation de la production et des ventes actuelles d'aéronefs."[1526]

7.344 Par conséquent, nous constatons que la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett est *de facto* spécifique au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC au motif que le programme de subventions est "utilisé par un nombre limité de certaines entreprises", à savoir Boeing.

7.345 Les affirmations des parties concernant la question de savoir si la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett est *de jure* spécifique au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC, du fait qu'elle est limitée à un groupe d'entreprises, à savoir celles qui fabriquent à Everett des produits dont la valeur est supérieure à 6 milliards de dollars par année, soulèvent plusieurs questions en ce qui concerne la relation entre l'article 2.1 a) et l'article 2.1 b) de l'Accord SMC et l'interprétation des "conditions ou critères objectifs" visés à l'article 2.1 b). Toutefois, à notre avis, pour les raisons qui

[1525] Il est indiqué dans l'une des listes figurant dans le courriel de Charli McGourty, assistant administratif à la mairie de la ville d'Everett, 5 mai 2005, et l'annexe contenant les feuilles de calcul concernant les principaux fabricants d'Everett établies par la mairie de la ville d'Everett, pièce EC-106, que Fluke Corp. a réalisé des recettes de vente variant entre 100 et 500 millions de dollars, tandis que, dans la liste suivante, il est indiqué que les recettes de vente de la société s'élèvent à 4,57 milliards. Nous présumons que l'écart est attribuable au fait que les recettes de vente de la société ne sont pas toutes imposables dans la ville d'Everett et que le chiffre à utiliser pour déterminer l'admissibilité au bénéfice de la réduction d'impôt est celui de 100 à 500 millions de dollars. En tout état de cause, même si Fluke Corp. réalise effectivement des recettes de vente de 4,57 milliards de dollars qui sont imposables dans la ville d'Everett, cela ne modifie pas notre analyse parce que le fait demeure que seule Boeing atteint le seuil prescrit pour être admissible au bénéfice de la réduction d'impôt.

[1526] Voir le Code municipal de la ville d'Everett, ch. 3.24 (2004), pièce EC-104.

sont exposées dans les paragraphes précédents, la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett est manifestement *de facto* spécifique et, partant, nous ne jugeons pas nécessaire de trancher la question de savoir si elle est également *de jure* spécifique.

7.346 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett est une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

v) Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing

Arguments des Communautés européennes

7.347 Les Communautés européennes estiment que le montant de la réduction d'impôt consentie à la division des LCA de Boeing s'élève à 67,5 millions de dollars pendant la période de 2006 à 2023.[1527] Elles établissent ce chiffre sur la base de l'Arrêté n° 2759-04, qui dit que la valeur actuelle nette de la réduction s'élève à environ 35 millions de dollars pendant la durée d'application de la mesure. Spécifiquement, l'Arrêté dispose ce qui suit:

> "L'intention des parties est que la réduction de taux accordée par la ville d'Everett crée une réduction de la valeur actuelle nette estimée d'environ trente-cinq millions de dollars (35 000 000,00 $), montant calculé au moyen d'un taux d'actualisation de six pour cent (6%) sur une période de vingt (20) ans commençant en 2004 et basé sur une estimation de la production et des ventes actuelles d'aéronefs."[1528]

7.348 Pour arriver au chiffre de 67,5 millions de dollars, les Communautés européennes présument que la valeur de la réduction d'impôt en termes réels devrait être imputée de manière uniforme sur la période de 2006 à 2023. Elles calculent ensuite la valeur nominale de la réduction fiscale en utilisant le taux d'actualisation de 6 pour cent mentionné dans l'Arrêté n° 2759-04. Il s'ensuit que le montant total de la subvention s'élève à 67,5 millions de dollars.[1529] Bien que les Communautés européennes fassent valoir que ce chiffre sous-estime probablement la valeur de la subvention étant donné que les prévisions de Boeing pour les livraisons de LCA ont considérablement augmenté depuis 2004, elles retiennent le chiffre de 67,5 millions de dollars comme étant le montant approprié à imputer à la réduction d'impôt accordée à la division des LCA de Boeing.[1530]

7.349 En réponse à une question du Groupe spécial, les Communautés européennes conviennent qu'il ne sera peut-être pas nécessaire que le Groupe spécial détermine une valeur totale en dollars pour la subvention, étant donné que la réduction d'impôt est calculée sur une base *ad valorem*.[1531] Elles font toutefois valoir que cela crée "certaines complications" dans le cas de la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett parce que la réduction s'applique uniquement une fois que la valeur des biens vendus a dépassé certains seuils.[1532] En tout état de cause, les Communautés européennes font observer que le Groupe spécial évalue les subventions à partir d'un montant en dollars ou d'une base *ad valorem*, les chiffres du subventionnement par aéronef qui en résultent demeurent sensiblement les mêmes.[1533]

[1527] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 152.
[1528] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 152, et Arrêté n° 2759-04 de la ville d'Everett (2004), pièce EC-61.
[1529] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 153.
[1530] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 152.
[1531] Réponse des Communautés européennes à la question n° 229, paragraphe 427.
[1532] Réponse des Communautés européennes à la question n° 229, paragraphe 430.
[1533] Réponse des Communautés européennes à la question n° 229, paragraphe 428.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Arguments des États-Unis

7.350 La position des États-Unis est que seules les recettes qui ont effectivement été abandonnées dans le passé devraient être incluses dans le calcul du montant de la réduction d'impôt.[1534] Par conséquent, seul l'avantage conféré à Boeing en 2006 et 2007 devrait être quantifié, ce qui donnerait une réduction d'impôt de 5,5 millions de dollars.[1535] De plus, les États-Unis conviennent qu'il n'est pas nécessaire que le Groupe spécial détermine une valeur précise en dollars pour la réduction d'impôt. Cela tient au fait que la réduction est calculée sur une base *ad valorem* et, par voie de conséquence, tout taux de subventionnement reste constant quels que soient les niveaux absolus des volumes et des prix de vente de Boeing.[1536]

Évaluation par le Groupe spécial

7.351 Pour les mêmes raisons que celles qui ont été exposées en ce qui concerne les mesures fiscales au titre du HB 2294 de l'État de Washington, nous quantifions le montant de la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett jusqu'en 2006.[1537]

7.352 Étant donné que la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett est calculé sur une base *ad valorem*, une fois que le seuil permettant d'obtenir la réduction d'impôt a été atteint, le taux de subventionnement par aéronef reste constant indépendamment des ventes et des livraisons qui sont effectuées pendant la période considérée. Le taux de subventionnement jusqu'à la fin de 2006 est de 0,075 pour cent du produit brut des ventes pour les ventes dépassant 6 milliards de dollars.

7.353 En ce qui concerne la valeur en dollars de l'avantage conféré à la division des LCA de Boeing par la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett, le calcul par les Communautés européennes d'une valeur nominale annuelle pour la réduction d'impôt repose sur les meilleurs renseignements disponibles, à savoir le chiffre et le taux d'actualisation indiqués dans l'Arrêté n° 2759-04. Nous faisons observer que les États-Unis ne formulent pas d'objections contre l'utilisation de ces chiffres ni contre la méthode employée par les Communautés européennes pour convertir le chiffre global, qui est exprimé en termes réels, en montants nominaux annuels. Sur la base de ces chiffres, le Groupe spécial constate que le montant de la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett reçu par la division des LCA de Boeing jusqu'en 2006 est de 2,2 millions de dollars.

vi) Conclusion

7.354 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que la réduction de l'impôt local instituée par la ville d'Everett est une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Il estime que le montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing jusqu'en 2006 est de 2,2 millions de dollars.**

[1534] Première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 690.

[1535] Première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 690. Les États-Unis indiquent que pour calculer la valeur de la réduction d'impôt pour 2006 et 2007, ils se fondent sur le document State and Local Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-27. Cela montre que les États-Unis acceptent implicitement la méthode que les Communautés européennes ont utilisée pour imputer la somme de 35 millions de dollars dans le temps et la convertir en termes nominaux. Nous notons qu'il y a une erreur matérielle dans les communications des États-Unis. Les États-Unis signalent que la valeur de la réduction d'impôt pour 2006 et 2007, telle qu'elle est indiquée dans le document State and Local Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-27, est de 5,5 millions de dollars. Il ressort toutefois d'un examen de la pièce EC-27 que le montant pour ces deux années s'élève en réalité à 4,5 millions de dollars (2,2 millions de dollars en 2006 et 2,3 millions de dollars en 2007).

[1536] Réponse des États-Unis à la question n° 229, paragraphe 374.

[1537] Voir le paragraphe 7.252.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

c) Subventions au titre de l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus conformément à l'"ensemble d'incitations en faveur de Boeing"

i) Introduction

7.355 Le MSA a été conclu le 19 décembre 2003. L'article 1.2 du MSA dispose ce qui suit:

> "Le présent accord vise à lier juridiquement les parties, sous réserve seulement de l'octroi, de l'adoption ou de la promulgation des résolutions, arrêtés, modifications législatives et autorisations semblables respectifs qui pourront être nécessaires pour accorder tous engagements. Le présent accord énonce les modalités et conditions selon lesquelles Boeing entend implanter les installations et activités liées au projet Olympus dans l'État et les stipulations, déclarations et garanties y relatives."[1538]

7.356 Le "projet Olympus" désigne "un site de pointe pleinement opérationnel destiné, initialement, à l'assemblage de l'aéronef 7E7, ainsi que tous les services collectifs, améliorations des transports et installations connexes nécessaires et rattachés à ce site, qui seront mis en place sur le Site des installations ou reliés à ce site, y compris toutes améliorations et installations hors site".[1539] L'article 1.3 du MSA dispose qu'"{e}n contrepartie de l'implantation par Boeing des installations et activités liées au projet Olympus sur le Site des installations, les parties publiques tiendront pleinement, à tout moment, leurs engagements individuels énoncés dans le présent accord".[1540] Le MSA comporte des dispositions spécifiques concernant les points suivants: facilitation du projet Olympus[1541]; obligations, dons, crédits, abattements, exonérations et questions y relatives[1542]; site des installations[1543]; adéquation et aménagement du site[1544]; formation professionnelle et autres questions liées à l'emploi[1545]; programme relatif à l'avion cargo gros porteur 747-400[1546]; fournisseurs de Boeing[1547]; déclarations, garanties, stipulations et reconnaissances[1548]; et indemnisations et mesures correctives.[1549]

7.357 Les Communautés européennes font valoir que huit mesures mentionnées dans le MSA constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Ces mesures sont i) des améliorations routières spécifiques au profit des installations de production de LCA de Boeing à Everett; ii) la renonciation aux redevances d'atterrissage pour les avions cargo gros porteurs 747 de Boeing ("les LCF 747") à Paine Field afin d'abaisser les coûts de transport des composants du 787 jusqu'à Everett; iii) les améliorations concernant les capacités de transfert train-barge et l'extension du terminal sud afin de faciliter le transport des composants du 787 jusqu'à Everett; iv) le gel des tarifs des services d'approvisionnement en eau et d'évacuation des eaux usées, des déchets solides et de l'eau de procédé utilisés par les installations de production de LCA de Boeing à Everett; v) la fourniture à Boeing de coordonnateurs pour aider au lancement du projet Olympus; vi) la création d'un programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et la fourniture d'un centre de ressources d'emploi afin de former les employés de Boeing devant travailler à l'assemblage des 787; vii) l'octroi aux LCF 747 des incitations fiscales et autres accordées pour le 787; et viii) la prise en

[1538] MSA, article 1.2, pièce EC-58.
[1539] MSA, article 2.1, pièce EC-58.
[1540] MSA, article 1.3.1, pièce EC-58.
[1541] MSA, article III, pièce EC-58.
[1542] MSA, article IV, pièce EC-58.
[1543] MSA, article V, pièce EC-58.
[1544] MSA, article VI, pièce EC-58.
[1545] MSA, article VII, pièce EC-58.
[1546] MSA, article VIII, pièce EC-58.
[1547] MSA, article IX, pièce EC-58.
[1548] MSA, article X, pièce EC-58.
[1549] MSA, article XI, pièce EC-58.

charge des frais de procédure que Boeing pourrait supporter en relation avec le MSA.[1550] Les Communautés européennes soutiennent que le montant total des subventions en faveur de la division des LCA de Boeing résultant de ces huit mesures sur la période de 2004 à 2024 est de 463,3 millions de dollars.[1551]

7.358 Les États-Unis font valoir qu'aucune des huit mesures contestées par les Communautés européennes ne constitue une subvention pouvant donner lieu à une action au titre de l'Accord SMC et que chacune des allégations des Communautés européennes est sans fondement au regard d'une ou plusieurs des prescriptions de l'Accord SMC à respecter pour qu'il puisse y avoir une subvention pouvant donner lieu à une action, à savoir – i) une contribution financière, ii) qui confère un avantage et iii) est spécifique.

7.359 Le Groupe spécial examine tout d'abord les mesures relatives à l'infrastructure contestées par les Communautés européennes, qui représentent quelque 80 pour cent du montant total des subventions dont il est allégué qu'elles sont accordées conformément au MSA.[1552]

ii) Améliorations routières autour du site de Boeing à Everett, construction d'un dispositif de transfert train-barge et extension du terminal sud par le port d'Everett

Introduction

7.360 Les Communautés européennes font valoir que: i) les projets d'améliorations routières autour du site de Boeing à Everett et ii) la construction d'un dispositif de transfert train-barge et l'extension du terminal sud par le port d'Everett constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Elles estiment que le montant de la subvention en faveur de la division des LCA de Boeing résultant des projets d'améliorations routières est de 291,2 millions de dollars sur la période de 2004 à 2024, que le montant de la subvention en faveur de la division des LCA de Boeing résultant de la construction du dispositif de transfert train-barge est de 16,0 millions de dollars sur la période de 2004 à 2024, et que le montant de la subvention en faveur de la division des LCA de Boeing résultant de l'extension du terminal sud est de 34 millions de dollars sur la période de 2004 à 2024.[1553]

7.361 Les États-Unis font valoir que les mesures contestées par les Communautés européennes ne sont pas des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC parce qu'elles constituent une infrastructure générale.

Mesures en cause

> Améliorations routières pour le site de Boeing à Everett – Projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527

7.362 Les Communautés européennes contestent ce qu'elles appellent les "améliorations routières pour le site de Boeing à Everett"[1554], dont elles allèguent qu'elles ont été conçues spécifiquement pour

[1550] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 91, 92, 163 et 164.
[1551] State and Local Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-27, page 2.
[1552] Le montant des subventions pour les infrastructures alléguées (c'est-à-dire les améliorations routières et portuaires, les renonciations aux redevances d'atterrissage du LCF 747, et les gels des tarifs des services publics) sur la période de 2004 à 2024 est de 370,80 millions de dollars. State and Local Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-27, page 2.
[1553] State and Local Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-27, page 2.
[1554] Première communication écrite des Communautés européennes, page 88. Les Communautés européennes font aussi référence à ces mesures comme étant l'"ensemble d'améliorations routières pour le 787". Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 210.

"1) réduire les embouteillages autour de l'usine de Boeing à Everett; 2) permettre à Boeing de faire face à la circulation additionnelle de poids lourds; et 3) fournir une capacité routière suffisante pour absorber une augmentation substantielle de l'emploi sur le site de Boeing".[1555] Les mesures en cause sont deux projets d'améliorations routières entrepris par l'État de Washington et la ville d'Everett à proximité des installations de Boeing à Everett. Le premier projet ("projet d'extension de l'I-5") concernait l'élargissement des voies d'autoroute et l'extension des voies réservées aux véhicules à fort taux d'occupation (High Occupancy Vehicle) ("HOV") sur l'Interstate 5 ("I-5") entre la State route ("SR") 526[1556] et la U.S. Highway 2.[1557] Le deuxième projet ("projet d'extension de la SR 527") prévoyait l'adjonction d'une autre voie dans chaque sens sur la SR 527 entre la 112th Street NE au nord et la 132nd Street NE au sud.[1558]

7.363 L'article 6.11.1 du MSA dispose ce qui suit[1559]:

> "6.11 **Accès routier**
>
> 6.11.1 Le DOT et la ville reconnaissent chacun que des renseignements détaillés leur ont été fournis en ce qui concerne les exigences de Boeing en matière d'accès routiers telles qu'elles sont énoncées dans la pièce C-9. Le DOT et la ville déclarent et garantissent chacun qu'ils possèdent et entretiennent certaines voies publiques qui donnent accès au Site des installations ou se trouvent à proximité de ce site et qui sont décrites avec plus de précision dans la pièce C-9. Le DOT et la ville entreprendront et mèneront à bien chacun l'ensemble de la conception et la construction de toutes les améliorations routières et améliorations liées à la gestion du trafic routier énoncées dans la pièce C-9, conformément aux modalités et conditions et au calendrier qui y figurent. Ces améliorations seront conçues et construites conformément aux plans et spécifications établis en consultation avec Boeing avant que le DOT et la ville ne sollicitent chacun des soumissions ou propositions, ou ne concluent des contrats, pour la construction desdites améliorations. Toutes les améliorations des accès routiers seront conçues et construites conformément aux normes établies par l'American Association of State Highway Transportation Officials et l'État pour la circulation des poids lourds répondant aux exigences que Boeing aura indiquées au DOT et à la ville. Une fois leur construction achevée, ces améliorations des accès routiers appartiendront au DOT et à la ville, qui les entretiendront, les répareront et les remplaceront, selon qu'il sera nécessaire. Tous les travaux de conception et de construction devant être effectués par le DOT et la ville ou pour leur compte auront la

[1555] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 213.

[1556] Les Communautés européennes notent que la SR 526 "est généralement appelée l'autoroute Boeing". Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 214, note de bas de page 317. Les États-Unis soutiennent que "{c}ette appellation est correcte mais {qu'}elle fait simplement référence à la situation de l'usine de Boeing comme point de repère aisément identifiable sur la SR 526. La SR 526 est, en fait, une route publique qui est empruntée par des milliers de résidents locaux, d'entreprises et de touristes". Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 522, note de bas de page 696.

[1557] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 522; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 215; WSDOT Projects: I-5 – Everett, SR 526 to US 2 HOV Lanes, pièce EC-118; Département des transports de l'État de Washington, "Nickel Funding Package" Enacted for Transportation by the 2003 State Legislature, page 15, pièce EC-123.

[1558] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 523; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 215; Département des transports de l'État de Washington, "Nickel Funding Package" Enacted for Transportation by the 2003 State Legislature, page 17, pièce EC-123. WSDOT Projects: MAP SR 527 Widening 132 St. SE to 112 St. SE, pièce US- 206; SR 527 -132 St. SE to 112 St. SE, pièce US-207; SR 527 Route Development Plan, pièce US-208.

[1559] Le terme "DOT" désigne le Département des transports de l'État de Washington. Le terme "ville" désigne la ville d'Everett, État de Washington. MSA, article 2.1, pièce EC-58.

priorité absolue. Après avoir déterminé que cette action est dans l'intérêt public, le DOT et la ville acquerront, dans les meilleurs délais après la date d'entrée en vigueur, toutes les servitudes et tous les droits de propriété qui pourront être nécessaires afin de permettre les améliorations des accès routiers au Site des installations prévues dans le présent accord et dans la pièce C-9. Les sources de financement de ces améliorations des accès routiers sont énoncées dans la pièce C-9. Le DOT et la ville paieront chacun la totalité des coûts, frais et dépenses liés ou imputables à l'ensemble des obligations et engagements énoncés dans le présent article 6.11. Le DOT et la ville déclarent et garantissent chacun que l'accès routier qui dessert actuellement ou desservira, après l'achèvement substantiel des améliorations requises par le présent article 6.11, le Site des installations sera suffisant pour répondre aux exigences en matière d'accès routiers de sorte que Boeing et ses fournisseurs pourront assurer une capacité suffisante pour atteindre un niveau d'emploi de 83 000 personnes en 2030.

6.11.2 La ville et le DOT feront tout ce qu'il faut et entreprendront toutes les actions nécessaires pour financer et construire toutes nouvelles artères de circulation, y compris tous services publics nécessaires pour faciliter l'aménagement futur, comme cela est indiqué dans la pièce C-9."

7.364 Le financement des projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 a été assuré en grande partie par une loi portant ouverture de crédits adoptée par l'Assemblée législative de l'État de Washington en 2003. Cette loi établissait un ensemble de mesures de financement, le "Nickel Funding Package", d'un montant de 3,9 milliards de dollars pour financer 158 projets d'infrastructure.[1560] Les Communautés européennes soulignent qu'elles "contestent seulement les 291,2 millions de dollars affectés aux améliorations de l'infrastructure qui font partie des obligations contractées par l'État et la ville au titre de l'Accord-cadre sur le site, et non l'ensemble d'améliorations des transports de 3,9 milliards de dollars tout entier".[1561]

7.365 Le projet d'extension de l'I-5 devait être achevé en juin 2008. Le projet d'extension de la SR 527 s'est achevé en mai 2006.[1562]

Port d'Everett – Amélioration des capacités de transfert train-barge et extension du terminal sud

7.366 Les Communautés européennes contestent la construction d'un nouveau dispositif de transfert train-barge et l'extension du terminal sud par le port d'Everett. S'agissant du dispositif de transfert train-barge, elles allèguent qu'"avec cette nouvelle installation, il sera plus facile pour Boeing de réceptionner les conteneurs hors gabarit transportant les pièces du 787 et de les acheminer vers son installation d'assemblage du 787".[1563] S'agissant de l'extension du terminal sud, elles soutiennent que "{c}ette extension permettra au terminal sud d'accueillir directement les navires chargés de conteneurs hors gabarit transportant les pièces du 787 en provenance du Japon".[1564]

7.367 L'article 6.12 du MSA dispose ce qui suit[1565]:

[1560] ESHB 1163, 58th Leg., 2003 Reg. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-121.
[1561] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 211.
[1562] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 223 et 224.
[1563] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 253.
[1564] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 255.
[1565] L'expression "port d'Everett" désigne le port d'Everett, entreprise municipale de l'État de Washington. "BNSF" désigne Burlington Northern Santa Fe Corporation, entreprise du Delaware. MSA, article 2.1, pièce EC-58.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

"6.12 **Transport ferroviaire**

6.12.1 Le port d'Everett reconnaît que des renseignements détaillés lui ont été fournis en ce qui concerne les exigences de Boeing en matière de transport et d'accès ferroviaires tels qu'ils sont énoncés dans la pièce C-10. Le port d'Everett déclare et garantit que BNSF possède, exploite et entretient certaines servitudes ferroviaires et voies ferrées qui sont situées à proximité du Site des installations et qui sont décrites avec plus de précision dans la pièce C-10. Le port d'Everett entreprendra la conception et la construction de toutes les améliorations ferroviaires et connexes qui sont décrites dans la pièce C-10, conformément aux modalités et conditions et au calendrier qui y figurent. Ces améliorations seront conçues et construites conformément aux plans et spécifications établis en consultation avec Boeing avant celle des deux actions suivantes qui interviendra le plus tôt: la sollicitation de soumissions ou propositions ou la conclusion de contrats par le port d'Everett pour la construction desdites améliorations. Toutes les améliorations ferroviaires seront conçues et construites conformément aux normes de l'American Railway Engineering Association. Une fois leur construction achevée, ces améliorations ferroviaires appartiendront à BNSF qui les exploitera, les entretiendra, les réparera et les remplacera, selon qu'il sera nécessaire. Après avoir déterminé que cette action est dans l'intérêt public, le port d'Everett, dans les meilleurs délais après la date d'entrée en vigueur, procédera à l'acquisition, ou facilitera les discussions en vue de l'acquisition par BNSF, de toutes les servitudes et de tous les droits de propriété qui pourront être nécessaires pour assurer la desserte ferroviaire jusqu'au Site des installations prévue dans le présent article et dans la pièce C-10. Tous les travaux de conception et de construction devant être effectués par le port d'Everett ou pour son compte auront la priorité absolue. Les sources de financement de ces améliorations ferroviaires sont énoncées dans la pièce C-10. Le port d'Everett paiera tous les coûts, frais et dépenses liés ou imputables à l'ensemble des obligations et engagements énoncés dans le présent article 6.12. Le port d'Everett déclare et garantit que le réseau ferroviaire qui dessert actuellement le Site des installations sera suffisant, après l'achèvement substantiel des améliorations requises par le présent article 6.12, pour répondre à toutes les exigences de Boeing en matière de réseau ferroviaire pour le projet Olympus.

6.12.2 Le port d'Everett consultera régulièrement Boeing au sujet de la conception, l'aménagement et la construction de l'installation de transfert rail-docks décrite dans la pièce C-10."

7.368 L'article 6.13 du MSA dispose ce qui suit:

"6.13 **Docks et port**

6.13.1 Le port d'Everett reconnaît que des renseignements détaillés lui ont été fournis en ce qui concerne les exigences de Boeing concernant les docks et le port, tels qu'ils sont énoncés dans la pièce C-11. Le port d'Everett déclare et garantit qu'il possède, exploite et entretient les installations des docks et du port qui sont situées à proximité du Site des installations et qui sont décrites avec plus de précision dans la pièce C-11. Le port d'Everett entreprendra et mènera à bien la conception et la construction de toutes les améliorations des docks et du port ainsi que de toutes les améliorations connexes qui sont décrites dans la pièce C-11, conformément aux modalités et conditions et au calendrier qui y figurent. Ces améliorations seront conçues et construites conformément aux plans et spécifications établis en consultation avec Boeing avant celle des deux actions suivantes qui interviendra le

RCC supprimés, comme indiqué [***]

plus tôt: la sollicitation de soumissions ou propositions, ou la conclusion de contrats par le port d'Everett pour la construction desdites améliorations. Toutes les améliorations des docks et du port seront conçues et construites conformément à l'ensemble des normes applicables. Une fois la construction des améliorations achevée, les docks, le port et ces améliorations appartiendront au port d'Everett, qui les exploitera, les entretiendra, les réparera et les remplacera selon qu'il sera nécessaire. Tous les travaux de conception et de construction devant être effectués par le port d'Everett ou pour son compte auront la priorité absolue. Après avoir déterminé que cette action est dans l'intérêt public, le port d'Everett, dans les meilleurs délais après la date d'entrée en vigueur, acquerra toutes les servitudes et tous les droits de propriété qui pourront être nécessaires pour réaliser les améliorations des docks et du port prévues dans le présent article et dans la pièce C-11. Les sources de financement de ces améliorations des docks et du port sont énoncées dans la pièce C-11. Le port d'Everett paiera tous les coûts, frais et dépenses liés ou imputables à l'ensemble des obligations et engagements énoncés dans le présent article 6.13. Le port d'Everett déclare et garantit que le système de port et de docks qui dessert actuellement ou desservira le Site des installations sera suffisant, après l'achèvement substantiel des améliorations y relatives requises par le présent article 6.13, pour répondre à toutes les exigences de Boeing en matière de système de port et de docks pour le projet Olympus.

6.13.2 Le port d'Everett conclura avec Boeing un accord aux termes duquel: a) un accès portuaire, garanti et absolument prioritaire sera mis à la disposition de Boeing en vertu d'un accord qui sera signé entre le port d'Everett et le transporteur désigné par Boeing; et b) au cas où, à un moment quelconque, il n'y aurait pas de poste disponible pour Boeing à un quai disposant d'un accès ferroviaire direct, le port d'Everett mettra à la disposition de Boeing au port d'Everett un poste à quai disposant d'un accès camion ou d'un accès à un dispositif de transfert route-rail efficace.

6.13.3 Le port d'Everett consultera régulièrement Boeing au sujet de la conception, l'aménagement et la construction des installations du terminal sud prévues dans la pièce C-11."

7.369 Le port d'Everett a commencé les travaux concernant le dispositif de transfert train-barge en août 2005[1566] et, au milieu de l'année 2006, il était près de les achever.[1567] Les Communautés européennes soutiennent que la construction de l'extension du terminal sud devait commencer au milieu de l'année 2007 et s'achever entre 2009 et 2011.[1568] Les États-Unis soutiennent que l'extension du terminal sud n'a pas eu lieu.[1569]

Arguments des Communautés européennes

7.370 Le principal argument avancé par les Communautés européennes quant aux raisons pour lesquelles les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527, la construction du dispositif de transfert train-barge et l'extension du terminal sud constituent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC est qu'ils comportent la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii).[1570] À titre subsidiaire, les

[1566] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 254.
[1567] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 254.
[1568] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 257.
[1569] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 549.
[1570] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 225 à 227 et 258.

Communautés européennes estiment que chacune de ces mesures comporte un transfert direct potentiel de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i).[1571]

7.371 Les Communautés européennes font valoir que les mesures d'amélioration routière visées à l'article 6.11 et dans la pièce C-9 du MSA et les mesures d'amélioration du port d'Everett visées à l'article 6.12 et 6.13 et dans les pièces C-10 et C-11 du MSA constituent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC qui prennent la forme de la fourniture d'une infrastructure qui n'est pas générale.[1572] Elles contestent les projets d'*amélioration* de l'infrastructure, et non pas la fourniture de l'infrastructure correspondante elle-même.[1573]

7.372 Les Communautés européennes estiment qu'une infrastructure ne peut pas être générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) si les faits pertinents ou "la totalité des faits et circonstances" donnent à penser qu'elle est d'une certaine façon "partielle" ou "particulière".[1574] L'utilisation par le grand public ou l'accès du grand public ne suffit pas pour conclure qu'une infrastructure est générale. De fait, il faut examiner la totalité des faits et circonstances entourant la fourniture d'une infrastructure par les pouvoirs publics pour déterminer si cette infrastructure est générale ou non générale.[1575] Les Communautés européennes estiment qu'une interprétation de l'expression "infrastructure générale" fondée sur le sens ordinaire des termes, sur l'objet et le but de l'Accord SMC ainsi que sur l'historique des négociations de l'Accord SMC étaye leur point de vue selon lequel la question de savoir si l'infrastructure est utilisable par le grand public n'est pas déterminante.

7.373 Les Communautés européennes font valoir que le fait que le texte de l'Accord SMC ne fournit pas d'éclaircissement, de définition ni d'explication de l'expression "infrastructure générale" démontre que les Membres ne voulaient pas donner à une circonstance factuelle particulière ou à un ensemble particulier de circonstances un caractère déterminant et que leur intention était que l'expression "infrastructure générale" soit interprétée d'une manière qui tienne compte de diverses circonstances factuelles.[1576] Par conséquent, l'interprétation du sens de l'expression "infrastructure générale" figurant à l'article 1.1 a) 1) iii) doit être fondée sur les règles d'interprétation des traités énoncées dans la Convention de Vienne. Le sens ordinaire du mot "general" (général) est "{i}ncluding, involving, or affecting all or nearly all the parts of a specified or implied whole ...; completely or nearly universal; not partial, particular, local, or sectional" (qui inclut, couvre ou affecte la totalité ou la quasi-totalité des parties d'un ensemble spécifié ou implicite ...; totalement ou pratiquement universel; non partiel, particulier, local ou sectoriel).[1577] Eu égard à ce sens ordinaire de "général", les Communautés européennes affirment que, alors que l'utilisation ou l'accès par la totalité ou la quasi-totalité du public devrait certainement constituer une considération pertinente, "une infrastructure qui est d'une certaine façon partielle ou particulière en raison d'autres faits et circonstances serait nécessairement non générale".[1578] Une infrastructure qui vise à modifier la position concurrentielle des entreprises n'est pas générale au sens ordinaire du terme "général" parce qu'elle renforce la position concurrentielle d'une entreprise par rapport à d'autres et qu'elle est, de ce fait, "partial" (partiale) en faveur de cette entreprise en ce sens qu'elle la favorise par rapport aux autres.[1579]

[1571] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 228 et 258.
[1572] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 225 à 227 et 258.
[1573] Réponse des Communautés européennes à la question n° 36, paragraphes 117 à 121.
[1574] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 131.
[1575] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 132 et 133.
[1576] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 134 et 135.
[1577] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 226, faisant référence au *New Shorter Oxford English Dictionary* 1073 (4th ed. 1993); deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 136.
[1578] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 136.
[1579] Réponse des Communautés européennes à la question n° 129, paragraphe 92.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.374 Les Communautés européennes estiment qu'un examen de l'objet et du but de l'Accord SMC éclaire davantage le sens de l'expression "infrastructure générale". La raison pour laquelle l'infrastructure générale est exclue du champ des disciplines de l'OMC tient au fait que si l'Accord SMC prévoit des disciplines concernant l'octroi de subventions à des opérateurs économiques spécifiques, il ne fait pas obstacle aux choix légitimes des pouvoirs publics visant à mettre en œuvre des politiques publiques dans l'intérêt de la population dans son ensemble.[1580] Interprétée à la lumière de l'objet et du but de l'Accord SMC, l'expression "infrastructure générale" couvre les mesures d'infrastructure d'intérêt public, c'est-à-dire les mesures d'infrastructure conçues pour apporter des avantages au public dans son ensemble, et non pas à une société particulière ou un groupe de sociétés particulières.[1581]

7.375 Les Communautés européennes font valoir que l'historique de la rédaction de l'Accord SMC vient étayer davantage le point de vue selon lequel l'utilisation par le grand public ou l'accès du grand public n'est pas un facteur déterminant lorsque l'on examine si une infrastructure est générale. À cet égard, elles font référence à un document qu'elles ont communiqué au Groupe de négociation du Cycle d'Uruguay sur les subventions et mesures compensatoires[1582] pour étayer la proposition selon laquelle l'exclusion de l'infrastructure générale du champ de l'article 1.1 a) 1) iii) ne s'applique pas aux améliorations de l'infrastructure qui sont susceptibles de modifier les positions concurrentielles des sociétés, même si cette infrastructure est utilisable par le public ou accessible au public.[1583]

7.376 Les Communautés européennes considèrent que la question de savoir si une infrastructure est générale aux fins de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC est distincte de celle de savoir si une subvention est spécifique aux fins de l'article 2. Pour que la mesure en question soit exclue du champ d'application de l'Accord SMC, il faudrait qu'il soit clair et sans ambiguïté qu'elle porte sur une infrastructure qui n'est pas d'une certaine façon "partielle" ou "particulière". Une telle détermination devrait être un exercice factuel banal. Si, au contraire, il y a des faits qui donnent à penser que l'infrastructure pourrait être d'une certaine façon particulière, la mesure ne devrait pas être exclue du champ d'application de l'Accord SMC dans l'analyse initiale concernant la contribution financière.[1584]

7.377 Les Communautés européennes font valoir que les définitions des dictionnaires citées par les États-Unis n'étayent pas la conclusion qu'ils tirent selon laquelle "une infrastructure est générale si elle est universellement mise à la disposition de la totalité ou la quasi-totalité des habitants ou usagers de la région considérée". L'approche univoque des États-Unis non seulement est dénuée de tout fondement dans l'Accord SMC, mais encore permettrait aux Membres de pervertir l'objet et le but de l'Accord SMC. L'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC utilise le mot "général", et non les mots "accessible" ou "disponible". Parce que le mot "général" dénote davantage que simplement l'accessibilité ou la disponibilité, la détermination du point de savoir si une infrastructure est générale

[1580] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 137. Les Communautés européennes affirment que cela transparaît aussi dans le préambule de l'Accord sur l'OMC, selon lequel les Membres reconnaissent que "leurs rapports dans le domaine commercial et économique devraient être orientés vers le relèvement des niveaux de vie".

[1581] Réponse des Communautés européennes à la question n° 129, paragraphes 93 et 97; observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 128, paragraphe 173 ("Le point décisif lorsque l'on examine si une infrastructure est "générale" est de savoir si l'infrastructure sert l'*intérêt public* ou *l'intérêt d'une entreprise particulière ou d'un groupe d'entreprises particulières*." (italique dans l'original).)

[1582] Communication de la Communauté européenne, 27 novembre 1989, MTN.GNG/NG10/W/31, page 7.

[1583] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 138.

[1584] Réponse des Communautés européennes à la question n° 35, paragraphe 114.

devrait être fondée sur un examen de la totalité des faits et circonstances pertinents pour l'infrastructure (ou l'amélioration de l'infrastructure) en cause.[1585]

7.378 Quant aux raisons pour lesquelles les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 ne constituent pas la fourniture d'une infrastructure générale, les Communautés européennes soutiennent que les mesures faisaient "partie d'un ensemble de mesures spécialement adaptées à Boeing visant à améliorer l'infrastructure des transports seulement à proximité du site de Boeing à Everett".[1586] Les mesures étaient conçues pour réduire les embouteillages autour de l'usine de Boeing à Everett, permettre d'absorber une circulation additionnelle de poids lourds en direction et autour de l'usine et accroître la capacité d'emploi de l'usine. Les travaux concernant les projets en cause ont coïncidé avec le lancement du programme du 787, et l'Assemblée législative de l'État de Washington avait rejeté les initiatives précédentes visant à améliorer les mêmes routes. Les Communautés européennes affirment également que les projets d'améliorations routières étaient le résultat de négociations menées entre Boeing et l'État de Washington avant que Boeing n'accepte d'implanter le site du 787 à Everett et qu'ils constituaient donc une condition préalable pour que Boeing accepte d'implanter son site à Everett.[1587]

7.379 Les Communautés européennes rejettent l'argument des États-Unis selon lequel les projets d'améliorations routières en cause étaient nécessaires en raison des problèmes d'engorgement de l'I-5 et de la SR 527. Les arguments avancés par les États-Unis en ce qui concerne les niveaux préexistants de circulation et d'engorgement sur l'I-5 et la SR 527 sont sans importance car Boeing a obtenu les améliorations routières en prévision d'augmentations futures de son niveau d'emploi.[1588] S'agissant du projet d'extension de l'I-5, les Communautés européennes font valoir que la fiabilité des données relatives aux volumes de circulation présentées par les États-Unis est douteuse et que, du fait que le site de Boeing à Everett fonctionne sept jours sur sept, l'engorgement de l'I-5 est le résultat des activités de Boeing.[1589] En ce qui concerne la SR 527, elles font valoir que l'augmentation anticipée du volume de circulation est imputable aux activités de Boeing à Everett. Elles notent, à cet égard, que le MSA garantissait que le projet relatif à la SR 527 permettrait d'assurer que les routes autour de la SR 526[1590] pourraient absorber les augmentations considérables du niveau d'emploi liées au 787.[1591]

7.380 Pour résumer leur position concernant les raisons pour lesquelles les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 ne peuvent pas être considérés comme la fourniture d'une infrastructure générale, les Communautés européennes font valoir ce qui suit: i) Boeing a le droit légal de définir les spécifications des améliorations routières financées par des fonds publics, y compris celles qui se rapportent à la modification du tracé des routes privées; ii) une garantie de résultat a été donnée à Boeing aux termes de laquelle les améliorations routières financées par des fonds publics répondraient en toutes circonstances à ses besoins actuels et futurs; iii) les améliorations routières spécifiées par Boeing avaient la priorité absolue et devaient être effectuées dans un délai spécifié à compter du moment où Boeing autorisait le projet; et iv) chacun de ces engagements était garanti à Boeing et renforcé par la disposition relative à "l'exécution intégrale" du MSA.[1592] Dans ce contexte, les Communautés européennes affirment que la raison qui sous-tend les mesures d'amélioration routière

---

[1585] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 38, paragraphe 137.

[1586] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 227.

[1587] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 212 à 217 et 227; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 140.

[1588] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 144.

[1589] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 145.

[1590] Voir plus haut la note de bas de page 1556.

[1591] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 146.

[1592] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 38, paragraphe 139; réponse des Communautés européennes à la question n° 248, paragraphes 446 à 448; réponse des Communautés européennes à la question n° 364, paragraphe 179.

est de disperser les autres usagers des routes visées sur les routes améliorées de façon qu'il soit satisfait en toutes circonstances aux exigences de Boeing en matière de résultat. Bien que les routes puissent être ouvertes à d'autres usagers, l'effet combiné du droit légal de définir les spécifications et de la garantie de résultat aboutit à une situation dans laquelle Boeing n'aura jamais à supporter sur les routes améliorées en cause un nombre d'autres usagers plus grand que celui qu'elle est disposée à tolérer.[1593] Les Communautés européennes font valoir que le MSA confère à Boeing des droits très importants qui vont largement au-delà du simple droit d'être consultée et qui créent en faveur de Boeing des avantages particuliers dont ne peuvent pas disposer les autres usagers. Le transfert des droits légaux à Boeing montre que les améliorations routières servaient les intérêts de Boeing, par opposition à l'intérêt public.[1594]

7.381 À l'appui de leur point de vue selon lequel la construction du dispositif de transfert train-barge par le port d'Everett ne constitue pas la fourniture d'une infrastructure générale ne relevant pas de l'article 1.1 a) 1) iii), les Communautés européennes font valoir que la totalité des faits et circonstances démontre le caractère partial ou particulier à Boeing du dispositif de transfert train-barge.[1595] Le MSA et l'Accord modifié et reformulé sur les installations et services signé entre le port d'Everett et Boeing[1596] prévoient l'usage préférentiel du dispositif par Boeing.[1597] Du fait que Boeing jouit d'un accès "garanti et absolument prioritaire", les autres utilisateurs voient inévitablement leur accès limité et peuvent en fait être privés d'accès.[1598] En outre, en vertu du MSA, Boeing a légalement droit à un dispositif de transfert train-barge financé par des fonds publics, entièrement conçu et réalisé selon ses spécifications. Le port d'Everett a contracté au titre du MSA l'engagement juridiquement contraignant de construire le dispositif de transfert train-barge, engagement qui constituait l'une des conditions préalables à la décision de Boeing d'implanter son site d'assemblage du 787 à Everett et octroyait à Boeing le droit de définir les spécifications dudit dispositif. Les Communautés européennes affirment aussi que le dispositif était conçu en particulier pour faciliter le transport des composants hors gabarit jusqu'aux installations de construction et d'assemblage de Boeing implantées dans la zone industrielle de Paine Field et que Boeing elle-même a versé les 14 à 16 millions de dollars nécessaires pour mener à bonne fin le projet.[1599]

7.382 Dans un résumé de leur position concernant les raisons pour lesquelles le dispositif de transfert train-barge ne peut pas constituer la fourniture d'une infrastructure générale, les Communautés européennes affirment que: i) Boeing a le droit légal de définir les spécifications des améliorations du dispositif de transfert train-barge financées par des fonds publics; ii) Boeing dispose également d'un accès très préférentiel à ce dispositif; iii) les travaux devaient être achevés dans un délai spécifié à compter du moment où Boeing "autoris{ait}" le projet[1600]; iv) chacune de ces

[1593] Réponse des Communautés européennes à la question n° 248, paragraphes 445 et 447.
[1594] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 128, paragraphes 79 à 84.
[1595] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 173.
[1596] Port of Everett – Boeing Amended and Restated Facilities and Services Agreement, pièce US-224.
[1597] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 174.
[1598] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 174; observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 128, paragraphe 85. Les Communautés européennes font référence à l'article 3.2 de l'Accord modifié et reformulé sur les installations et services conclu entre Boeing et le port d'Everett, qui dispose que "… les cargaisons livrées au Port et destinées à être livrées aux installations désignées par Boeing (qu'elles appartiennent ou non à Boeing) sont admises à bénéficier de l'usage préférentiel du dispositif **[***]**. Le Port a le droit d'utiliser le nouveau dispositif à toutes autres fins, pour autant que cela ne fasse pas obstacle à l'usage préférentiel accordé à Boeing". Port of Everett – Boeing Amended and Restated Facilities and Services Agreement, pièce US-224.
[1599] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 176 et 177.
[1600] Pièces jointes au MSA, pièce C-10, Point 4, pièce EC-59.

promesses était garantie à Boeing et renforcée par la disposition relative à "l'exécution intégrale" du MSA; et v) Boeing elle-même supporte *une partie* des coûts du projet.[1601]

7.383 De la même façon, les Communautés européennes affirment que l'extension du terminal sud par le port d'Everett n'est pas une infrastructure au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) parce que la totalité des faits et circonstances démontre le caractère partial et particulier à Boeing du terminal sud.[1602] Ce projet ne peut pas être qualifié d'infrastructure générale, même selon la propre théorie des États-Unis parce que, comme dans le cas du dispositif train-barge, Boeing jouit d'un accès "garanti et absolument prioritaire" en vertu du MSA et de l'Accord modifié et reformulé sur les services et installations conclu entre le port d'Everett et Boeing. Cela signifie inévitablement que les autres utilisateurs voient leur accès limité et peuvent en fait être privés d'accès.[1603] En outre, en vertu du MSA, Boeing a légalement droit à des installations du terminal sud financées par des fonds publics, entièrement conçues et réalisées conformément à ses spécifications. Le port d'Everett a contracté au titre du MSA l'engagement juridiquement contraignant d'étendre le terminal sud, engagement qui constituait l'une des conditions préalables à la décision de Boeing d'implanter son site d'assemblage du 787 à Everett et octroyait à Boeing le droit de définir les spécifications de l'extension du terminal sud. Étant donné que le port d'Everett a pris l'engagement, dans le cadre du MSA, d'étendre le terminal sud, le fait que cette extension n'a pas encore eu lieu est sans importance.[1604]

7.384 S'agissant de l'argument des États-Unis selon lequel le terminal sud étendu, grâce à sa plus grande capacité, serait à la disposition de plus d'utilisateurs encore qu'il ne l'est actuellement, les Communautés européennes affirment qu'étant donné l'accès préférentiel et garanti de Boeing, une capacité plus grande du terminal sud signifie simplement que Boeing peut matériellement utiliser une capacité plus grande. L'existence d'une capacité plus grande assortie de conditions d'accès préférentiel n'établit en aucune façon que l'infrastructure en cause pourrait être considérée comme générale.[1605] Les Communautés européennes contestent les affirmations des États-Unis selon lesquelles Boeing n'aurait pas eu à entreprendre elle-même les améliorations de l'infrastructure portuaire. Les dispositions du MSA confirment que les engagements relatifs aux infrastructures énoncés dans l'accord, y compris en ce qui concerne l'extension du terminal sud, figuraient parmi les conditions préalables aux investissements de Boeing dans l'État de Washington.[1606]

7.385 Pour résumer leur position concernant les raisons pour lesquelles l'extension du terminal sud ne peut pas être considérée comme la fourniture d'une infrastructure générale, les Communautés européennes font valoir que: i) Boeing a le droit légal de définir les spécifications des améliorations du terminal sud financées par des fonds publics; ii) Boeing dispose aussi d'un *accès* très préférentiel au terminal; iii) Boeing a droit à la réalisation rapide du projet; et iv) chacune de ces promesses était garantie à Boeing et renforcée par la disposition relative à "l'exécution intégrale" du MSA.[1607]

7.386 En réponse à une question du Groupe spécial, les Communautés européennes font observer que, pour autant que le Groupe spécial constate que les projets d'améliorations routières et les projets d'amélioration du port d'Everett constituent la fourniture d'une infrastructure générale, certains *droits*

[1601] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 38, paragraphe 139.
[1602] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 185.
[1603] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 186; observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 128, paragraphe 86.
[1604] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 187 à 189.
[1605] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 128, paragraphe 87.
[1606] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 128, paragraphes 88 à 95.
[1607] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 38, paragraphe 139.

accordés à Boeing en liaison avec ces projets pourraient constituer eux-mêmes la fourniture de biens ou services autres qu'une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.[1608] Elles affirment à cet égard que la totalité de ces droits confère à Boeing ce qu'elles appellent une "sécurité juridique" en ce qui concerne des éléments des améliorations de l'infrastructure qui sont essentiels au fonctionnement de son site de production du 787 et qui, à défaut, pourraient entraîner des pertes économiques.[1609]

7.387 À l'appui de leur point de vue selon lequel ces droits légaux constituent la fourniture de biens et services autres qu'une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC, les Communautés européennes font valoir que dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, l'Organe d'appel a constaté qu'en accordant le droit de récolter du bois sur pied, les pouvoirs publics provinciaux canadiens fournissaient des biens au sens de l'article 1.1 a) 1) iii). Elles affirment qu'il s'ensuit qu'en l'espèce, en accordant certains droits à Boeing dans le cadre du MSA, les autorités de l'État de Washington fournissent des biens et services à Boeing au sens de l'article 1.1 a) 1) iii).[1610]

7.388 Les Communautés européennes affirment avoir démontré que le MSA, du fait des droits spécifiques qu'il lui accordait, donnait à Boeing une sécurité juridique qui allait au-delà du Nickel Funding Package et de la politique générale d'amélioration routière de l'État de Washington. Aucun des droits en cause n'est généralement disponible, encore moins accordé ou conféré à une entreprise quelconque par le biais du Nickel Funding Package. C'est cette sécurité juridique dont jouit Boeing qui distingue les mesures d'amélioration routière prévues dans le MSA du Nickel Funding Package ou de toute autre législation générale ou initiative similaire des pouvoirs publics.[1611] Parce que Boeing jouit de la garantie permanente que les améliorations routières en cause répondront à certaines exigences en matière de résultat, les autorités de l'État de Washington doivent lui fournir certains services tels que la planification, l'entretien, l'ordonnancement, la construction. Par conséquent, au titre du MSA, l'État de Washington a accordé et accordera à Boeing des droits à des services passés, actuels et futurs, de la même manière que dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, les autorités canadiennes avaient accordé aux exploitants des droits sur des biens.[1612]

7.389 Les Communautés européennes font valoir, à titre subsidiaire, que les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527, la construction du dispositif de transfert train-barge et l'extension du terminal sud constituent des contributions financières sous la forme de transferts directs potentiels de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC au motif que, en vertu de l'article 10.4.1 du MSA, "l'État et la ville doivent accorder à Boeing une mesure corrective ayant un effet équivalent s'ils ne réalisent pas les améliorations routières promises" et que "le Port doit accorder à Boeing une mesure corrective ayant un effet économique équivalent s'il ne peut pas procéder aux améliorations promises concernant le dispositif train-barge et le terminal sud".[1613]

[1608] Réponse des Communautés européennes à la question n° 249, paragraphes 454 et 459. Les Communautés européennes font ici référence aux droits dont jouit Boeing au titre du MSA qui sont exposés plus haut aux paragraphes 7.380, 7.382 et 7.385 du présent rapport.

[1609] Réponse des Communautés européennes à la question n° 249, paragraphe 454.

[1610] Réponse des Communautés européennes à la question n° 249, paragraphe 454.

[1611] Réponse des Communautés européennes à la question n° 364, paragraphes 178 à 183.

[1612] Réponse des Communautés européennes à la question n° 364, paragraphes 184 à 186.

[1613] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 228 et 258. Il s'agit d'un argument à caractère général formulé par les Communautés européennes en ce qui concerne toutes les meesures figurant dans l'"ensemble d'incitations en faveur de Boeing". Les Communautés européennes ont précisé qu'il n'était nécessaire que le Groupe spécial examine cet argument subsidiaire que s'il n'approuvait pas leur argument principal quant aux raisons pour lesquelles les mesures en cause constituaient des contributions financières. Réponse des Communautés européennes à la question n° 124, paragraphe 84.

7.390 S'agissant de l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, les Communautés européennes font valoir que les mesures d'amélioration routière confèrent des "avantages" à la division des LCA de Boeing parce que "ces améliorations se rapportent explicitement à la production des aéronefs commerciaux et sont fournies à la division des LCA de Boeing à des conditions autres que celles du marché".[1614] Spécifiquement, elles font valoir que: i) "Boeing n'est pas tenue de verser quoi que ce soit en échange de ces améliorations routières, qu'elle utilisera pour faciliter la production de ses LCA"; ii) "les avantages conférés à la division des LCA de Boeing par l'ensemble d'améliorations routières pour le 787 sont fournis à des conditions autres que celles du marché;" et iii) "Boeing ne verse rien en échange des engagements connexes figurant dans l'Accord-cadre sur le site, alors qu'un acteur du marché devrait indubitablement fournir une contrepartie pour ces engagements contractuels".[1615]

7.391 De la même façon, les Communautés européennes font valoir que la construction du dispositif de transfert train-barge et l'extension du terminal sud par le port d'Everett confèrent des "avantages" à la division des LCA de Boeing parce que "ces améliorations se rapportent explicitement à la production du 787 et sont fournies à la division des LCA de Boeing à des conditions autres que celles du marché".[1616] Spécifiquement, elles font valoir que: i) "{b}ien que Boeing paie généralement des droits pour l'utilisation des installations portuaires, ces droits ne concernent pas les améliorations du port d'Everett qui facilitent la production du 787 de Boeing;" et ii) les "avantages conférés à la division des LCA de Boeing par ces améliorations du port d'Everett sont fournis à des conditions autres que celles du marché" et "Boeing ne verse rien en échange de ces améliorations, alors qu'un acteur du marché devrait indubitablement fournir une contrepartie pour ces améliorations sur mesure apportées aux installations ferroviaires et à celles du terminal".[1617]

7.392 En réponse à l'argument des États-Unis selon lequel Boeing ne retire aucun avantage du dispositif de transfert train-barge, les Communautés européennes font valoir que le port d'Everett lui-même a déclaré que "{l}e dispositif viendr{ait} soutenir les programmes des avions 747, 767 et 777, et servir{ait} de dispositif d'appui pour le 787 Dreamliner". Le temps et les efforts économisés en transportant les pièces depuis le Port jusqu'à Paine Field grâce à ce dispositif de transfert train-barge représentera un avantage immense pour Boeing. Les Communautés européennes estiment aussi que le fait que Boeing paie le surcoût entraîné par la construction du dispositif de transfert train-barge est sans pertinence. Le point déterminant est que Boeing n'a pas besoin de rembourser les 15,5 millions de dollars engagés par l'État de Washington.[1618]

7.393 Les Communautés européennes estiment que, alors que les États-Unis font valoir que Boeing ne reçoit pas d'avantage parce que le port d'Everett fait payer des droits d'usage qui couvrent ses frais d'investissement et d'exploitation pour l'amélioration des infrastructures du terminal sud, ils n'ont fourni aucun élément de preuve à l'appui de cette affirmation, tels que les tarifs appliqués à Boeing (ou les tarifs qui seront appliqués à Boeing) par rapport aux tarifs commerciaux. Le fait que le port d'Everett fait des bénéfices ne démontre pas que les droits appliqués par le Port couvrent le coût de l'extension du terminal sud.[1619]

Arguments des États-Unis

7.394 Les États-Unis font valoir que les projets d'améliorations routières contestés par les Communautés européennes constituent une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de

[1614] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 234.
[1615] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 232 et 233.
[1616] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 265.
[1617] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 263 et 264.
[1618] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 180 et 181.
[1619] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 190.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

l'Accord SMC et ne sont donc pas des contributions financières. S'agissant des mesures d'amélioration du port d'Everett, ils estiment que le dispositif de transfert train-barge est une infrastructure générale, que l'extension du terminal sud n'a pas eu lieu et que, si elle a lieu effectivement, elle constituera une infrastructure générale, dont le coût sera entièrement financé par les droits acquittés par les utilisateurs.[1620]

7.395 Les États-Unis affirment qu'à la lumière du sens ordinaire des termes "générale" et "infrastructure", une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) désigne les installations et services qui sont à la disposition de la totalité ou la quasi-totalité des habitants de la région considérée. Par conséquent, une infrastructure est générale si elle est universellement mise à la disposition de la totalité ou la quasi-totalité des habitants ou utilisateurs de la région considérée.[1621] Les États-Unis soulignent que l'article 1.1 a) 1) iii) pose la question de savoir si l'infrastructure est autre que générale, et non si l'infrastructure était motivée par un but particulier.[1622] Ils soutiennent qu'il n'y a, dans le texte de l'Accord SMC, dans l'historique de sa négociation et dans son objet et son but, aucun élément étayant l'argument des Communautés européennes selon lequel, même si l'infrastructure est utilisable par le grand public ou accessible au grand public, elle peut ne pas être générale.[1623]

7.396 Les États-Unis considèrent que l'objet de l'examen prévu à l'article 1.1 a) 1) iii) sur le point de savoir si une infrastructure est générale est différent de celui de l'examen prévu à l'article 2 sur le point de savoir si une subvention est spécifique. Alors que certains des facteurs pertinents pour déterminer si une infrastructure est générale pourraient être également pertinents pour déterminer si une subvention est spécifique, il ne serait pas approprié d'appliquer simplement les mêmes critères pour les deux examens.[1624]

7.397 Les États-Unis affirment qu'une infrastructure ne perd pas son caractère de disponibilité générale simplement parce que les pouvoirs publics ont promis à une ou plusieurs parties prenantes données qu'ils exécuteraient le projet. En fondant leur contestation des mesures relatives à l'infrastructure sur le MSA, les Communautés européennes font abstraction du fait que des entreprises décident fréquemment qu'il n'est réalisable d'implanter leurs activités dans un certain lieu que si les infrastructures nécessaires existent. Le fait qu'une entreprise donnée a fortement intérêt à s'assurer de la disponibilité de l'infrastructure nécessaire à la poursuite de ses activités ne rend pas le projet

[1620] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 536 et 543. Les États-Unis décrivent les mesures en cause comme étant "par excellence une infrastructure générale". Ils veulent dire par là "que les mesures sont le type le plus pur ou le plus typique de mesures d'infrastructure générale. En particulier, ils considèrent que les mesures en cause sont "par excellence une infrastructure générale" parce qu'il n'y a aucune limite en ce qui concerne la mise à disposition de l'infrastructure en cause". Réponse des États-Unis à la question n° 38, paragraphe 112.

[1621] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 46; réponse des États-Unis à la question n° 35, paragraphes 91 et 93; réponse des États-Unis à la question n° 36, paragraphe 99; réponse des États-Unis à la question n° 37, paragraphe 105; réponse des États-Unis à la question n° 38, paragraphe 112. Les États-Unis font valoir que le critère juridique permettant de déterminer si une infrastructure particulière constitue une infrastructure générale est le même que celui qui permet de déterminer si une amélioration apportée à cette infrastructure constitue une infrastructure générale. Réponse des États-Unis à la question n° 36, paragraphe 99.

[1622] Réponse des États-Unis à la question n° 37, paragraphes 105 et 108. Les États-Unis font valoir que bien que "{l}e contexte et les bénéficiaires des améliorations d'une infrastructure ne permettent pas en eux-mêmes de déterminer si l'infrastructure est générale … {l}es éléments du contexte historique et autre peuvent figurer parmi les circonstances factuelles pertinentes pour une démonstration du fait que l'infrastructure en question est ou n'est pas "générale" du point de vue de sa mise à la disposition de tous les utilisateurs ou habitants". Réponse des États-Unis à la question n° 245, paragraphe 407.

[1623] Réponse des États-Unis à la question n° 35, paragraphes 92 à 96.

[1624] Réponse des États-Unis à la question n° 35, paragraphes 97 et 98.

d'amélioration de l'infrastructure non général si l'amélioration de l'infrastructure est mise à la disposition de tous les utilisateurs.[1625]

7.398 Les États-Unis soutiennent que les Communautés européennes énoncent, aux fins de l'article 1.1 a) 1) iii), un critère juridique incorrect qui, s'il était accepté, diminuerait la charge incombant à la partie plaignante pour ce qui est d'établir que l'infrastructure est autre que générale, tout en renforçant le critère en matière de preuve auquel doit satisfaire la partie défenderesse pour réfuter une allégation *prima facie*. Ils identifient deux problèmes spécifiques posés par le critère proposé par les Communautés européennes, à savoir: premièrement, que la simple existence de faits qui donnent à penser – mais n'établissent pas nécessairement – que "l'infrastructure pourrait être d'une certaine façon particulière" serait suffisante pour établir son caractère non général et, deuxièmement, qu'une partie cherchant à établir qu'une transaction fournit une "infrastructure générale" aurait besoin de disposer, non d'une preuve "claire et sans ambiguïté", mais seulement d'éléments de preuve suffisants pour établir la présomption que la transaction fournit une infrastructure générale. Selon cette approche, au lieu d'établir que des biens ou services fournis par les pouvoirs publics sont autres qu'une infrastructure générale, la partie plaignante devrait simplement fournir "des faits donnant à penser que l'infrastructure pourrait être d'une certaine façon particulière". En tant que telle, cette approche est contraire aux principes régissant l'attribution de la charge de la preuve dans le système de règlement des différends de l'OMC. Les États-Unis font valoir que, alors qu'une analyse du point de savoir si une infrastructure est générale devrait être fondée sur un examen de la totalité des faits, rien ne permet de penser que du moment que l'infrastructure en cause est "d'une certaine façon particulière, elle ne peut pas être considérée comme générale", ainsi que les Communautés européennes le font valoir. Les Communautés européennes n'expliquant pas le sens de l'expression "d'une certaine façon particulière", il est impossible de dire pourquoi une constatation selon laquelle une infrastructure est "d'une certaine façon particulière" devrait aboutir à une constatation selon laquelle l'infrastructure est autre que générale. Par conséquent, il ne suffit pas que les Communautés européennes affirment qu'il y a "des faits donnant à penser que l'infrastructure pourrait être d'une certaine façon particulière". De fait, la charge qui incombe aux Communautés européennes est celle d'établir, en se fondant sur la totalité des faits, que les mesures d'infrastructure qu'elles contestent ne sont pas universellement disponibles.[1626]

7.399 Les États-Unis font valoir que, alors que le fait qu'une infrastructure ou une amélioration de l'infrastructure a été réalisée conformément aux spécifications d'une entreprise particulière pourrait être pertinent pour l'analyse du Groupe spécial relative à l'infrastructure générale, deux types de situation doivent être distingués. Le premier type de situation se produit lorsque les pouvoirs publics, pour développer, concevoir et construire une infrastructure, prennent en compte au moyen de consultations ou d'autres formes de collecte de renseignements les intérêts et besoins des entreprises ou des individus qui utilisent ou sont censés utiliser l'infrastructure. Ce type de "prise en compte", selon les États-Unis, est une fonction de planification normale et n'entraînerait normalement pas, en soi, des limitations *de jure* ou *de facto* concernant la disponibilité de l'infrastructure. Le deuxième type de situation se produit lorsque l'infrastructure est véritablement spécialement adaptée aux besoins et spécifications d'une entreprise ou secteur particulier d'une façon qui exclut effectivement l'utilisation de l'infrastructure par d'autres. En pareille situation, l'infrastructure serait non générale parce que l'"adaptation" a entraîné des limitations *de jure* ou *de facto* concernant la disponibilité de l'infrastructure.[1627]

7.400 Les États-Unis font valoir que l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle une infrastructure générale est une infrastructure qui ne "modifie {pas} la position concurrentielle" des

[1625] Réponse des États-Unis à la question n° 37, paragraphes 106 et 107.
[1626] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 35, paragraphes 118 à 124.
[1627] Réponse des États-Unis à la question n° 128, paragraphes 64 et 65.

entreprises n'est pas étayée par le texte de l'Accord SMC, interprété conformément aux règles coutumières d'interprétation du droit international public.[1628] À cet égard, ils soutiennent que cette affirmation ne trouve aucun fondement dans le sens ordinaire de l'expression "infrastructure générale" et est absurde parce que, selon l'interprétation des Communautés européennes, toutes les infrastructures seraient non générales puisque, la plupart du temps, une infrastructure va modifier la position concurrentielle des entreprises implantées dans la région où elle est mise à disposition. Cela ne rend en aucune façon ladite infrastructure non générale.[1629]

7.401 Les États-Unis font valoir que toutes les améliorations de l'infrastructure contestées par les Communautés européennes constituent une infrastructure générale parce qu'elles sont universellement mises à la disposition de tous les usagers ou habitants de la région considérée.[1630] À l'appui de leur point de vue selon lequel les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 constituent une infrastructure générale, ils font valoir que les routes en question (et leurs améliorations) sont ouvertes à tous et sont utilisées par un large éventail de personnes, d'entreprises et de communautés.[1631] L'I-5 et la SR 527 sont des routes publiques dont la mise à disposition ne fait l'objet d'aucune limitation. Leur mise à disposition du public ne faisait l'objet d'aucune limitation avant les améliorations, et elle n'a fait l'objet d'aucune limitation après les améliorations. Par conséquent, les améliorations apportées à ces routes constituent une infrastructure générale.[1632]

7.402 Les États-Unis rejettent l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle l'État de Washington a créé les deux projets d'améliorations routières en question spécifiquement au profit de Boeing dans le cadre du MSA. Les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 avaient été identifiés comme des priorités dans le rapport final, publié en novembre 2000, de la Blue Ribbon Commission (commission d'experts) établie en 1998 pour procéder à une analyse exhaustive du système des transports de l'État. Les deux projets faisaient partie du Nickel Package, une initiative en matière de transport approuvée en 2003 par l'Assemblée législative de l'État de Washington et qui allouait 3,9 milliards de dollars à la réalisation de 158 projets d'amélioration des transports dans tout l'État de Washington entre 2003 et 2013, parmi lesquels l'amélioration des routes, la préservation des routes, les navires transbordeurs, les routes locales, les voies ferrées et les transports publics.[1633] Compte tenu de cela, les États-Unis font valoir que l'État de Washington n'a pas entrepris les améliorations de l'I-5 et de la SR 527 dans le cadre d'un accord passé avec Boeing.[1634]

7.403 Les États-Unis expliquent que l'I-5 fait partie de l'U.S. Interstate Highway System (système routier des États-Unis reliant plusieurs États), et qu'il s'agit du principal axe routier nord-sud de la côte ouest, qui s'étend du Canada au Mexique et est empruntée par d'innombrables entreprises, touristes et citoyens, tous concernés par les retards de circulation et les préoccupations en matière de sécurité. Il a été reconnu que les embouteillages sur l'I-5 à Everett étaient l'un des pires "goulets d'étranglement" de l'État.[1635] Les États-Unis soulignent que la SR 527 est une voie de raccordement importante entre les autoroutes I-5 et Interstate 405 et ils font valoir que la nécessité des améliorations de la SR 527 entre la 112th Street et la 132nd Street avait été reconnue bien avant que n'existe un quelconque projet

[1628] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 129, paragraphes 74 à 87.
[1629] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 129, paragraphes 86 et 87.
[1630] Voir, par exemple, la réponse des États-Unis à la question n° 36, paragraphe 99; la réponse des États-Unis à la question n° 246, paragraphe 411.
[1631] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 521 et 536.
[1632] Réponse des États-Unis à la question n° 36, paragraphe 100.
[1633] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 528.
[1634] Réponse des États-Unis à la question n° 36, paragraphe 106.
[1635] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 531. Les États-Unis soutiennent que le fait que les problèmes d'embouteillage ne sont pas limités aux jours de semaine, lorsque l'usine de Boeing est pleinement opérationelle, montre que le problème ne concerne pas simplement Boeing.

d'extension de Boeing et était planifiée par le WSDOT depuis des années. Les taux d'accidents et d'accidents mortels sur la SR 527 étaient plus élevés que la moyenne de l'État. Sur la base des critères appliqués par le WSDOT pour une route à une seule voie, la circulation sur la SR 527 était trop dense et la nécessité d'une route à plusieurs voies se faisait déjà sentir avant le Nickel Package de 2003.[1636]

7.404 Les États-Unis contestent aussi l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle les travaux concernant les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 ont coïncidé avec le début du programme du 787 et selon laquelle l'Assemblée législative de l'État avait rejeté les initiatives précédentes visant à améliorer ces mêmes routes. L'absence de financement de ces projets faisait partie d'un problème généralisé de financement de l'infrastructure des transports à l'échelle de l'État, et le financement final des projets faisait partie d'une solution générale en matière d'infrastructure pour l'État.[1637] L'incapacité de l'État de Washington d'obtenir un financement pour les améliorations de l'I-5 et de la SR 527 n'établit pas que ces améliorations sont autres qu'une infrastructure générale.[1638]

7.405 S'agissant de l'argument des Communautés européennes selon lequel les prévisions d'augmentation de la circulation sur l'I-5 et la SR 527 correspondent à l'augmentation prévue du niveau d'emploi chez Boeing, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes ne tiennent pas compte du fait que Boeing n'est que l'une des innombrables entreprises et résidences accessibles à partir de l'I-5 et de la SR 527 dans une région des États-Unis dynamique et en pleine croissance.[1639] Ils rejettent la description des mesures d'amélioration routière comme étant "une amélioration spécifique à un tronçon particulier de cette route, réalisée à proximité, conformément aux spécifications, et à la satisfaction d'une entreprise particulière qui jouit d'une garantie contractuelle de résultat permanente en ce qui concerne l'amélioration routière". Premièrement, selon la logique de cet argument, toute amélioration apportée à une route publique serait une infrastructure non générale simplement parce qu'elle se trouve à proximité d'une entreprise particulière. Deuxièmement, il n'y a aucun fondement dans le texte du MSA permettant d'affirmer que les améliorations routières ont été entreprises "conformément aux spécifications, et à la satisfaction d'une entreprise particulière". Le MSA prévoit seulement des consultations avec Boeing. Étant donné que l'État de Washington consulte un large éventail de citoyens, d'entreprises et d'autres usagers pour concevoir les améliorations routières[1640], ces consultations à elles seules ne rendent pas l'infrastructure non générale. Troisièmement, les États-Unis contestent que, dans le cadre du MSA, Boeing "joui{sse} d'une garantie contractuelle de résultat permanente en ce qui concerne l'amélioration routière". Le MSA envisage en fait la possibilité d'un changement de circonstances dans la disposition relative à "l'exécution intégrale".[1641] Les États-Unis font aussi observer que les dispositions du MSA citées par les Communautés européennes à l'appui de leur argument selon lequel "les améliorations routières spécifiées par Boeing avaient la "priorité absolue" et devaient être effectuées dans un délai spécifié à compter du moment où Boeing "autoris{ait} le projet"" avaient pour but d'affirmer l'intention de l'État de réaliser les améliorations qui étaient déjà incluses dans le Nickel Funding Package et de mettre en lumière les mesures qu'il avait déjà prises à cet égard.[1642]

[1636] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 533. Les États-Unis citent une étude du WSDOT qui indique qu'"{u}ne forte augmentation du volume de circulation a été observée **[***]** et {qu'}on prévoit à l'avenir une croissance de 3,5 pour cent par an". Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 533, faisant référence au SR 527 Route Development Plan, pièce US-208, page 3.

[1637] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 535.

[1638] Réponse des États-Unis à la question n° 36, paragraphe 109.

[1639] Réponse des États-Unis à la question n° 36, paragraphe 101.

[1640] En réponse à la question n° 128, les États-Unis communiquent un document, la pièce US-1296, dont ils affirment qu'elle montre que "les autorités publiques ont pris en compte les besoins de Boeing et de nombreux autres usagers de l'infrastructure".

[1641] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 35, paragraphes 125 à 128.

[1642] Réponse des États-Unis à la question n° 246, paragraphe 415.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.406 Les États-Unis font valoir que le montant de 15,5 millions de dollars alloué par l'État de Washington au port d'Everett au titre des coûts de construction du dispositif de transfert train-barge[1643] n'est pas une contribution financière au sens de l'Accord SMC parce que ce dispositif constitue une infrastructure générale. La réduction des embouteillages est par excellence le type de projet d'infrastructure générale dans lequel se lancent les pouvoirs publics. Favoriser la capacité de transport de grosses cargaisons conteneurisées entre les barges et les entreprises contribuera à soutenir les activités industrielles actuelles et futures de nombreuses entreprises, y compris Boeing.[1644] Parce que le dispositif de transfert train-barge a été conçu pour réduire les embouteillages et qu'il est mis à la disposition de toute entreprise, l'amélioration du port d'Everett au moyen d'un dispositif de transfert train-barge constitue une infrastructure générale.[1645] Le projet d'extension du terminal sud et la création du dispositif de transfert train-barge étaient l'un et l'autre une réponse aux problèmes d'embouteillages généraux et n'étaient pas simplement "spécialement adaptés" à Boeing, comme les Communautés européennes le font valoir.[1646] Les États-Unis font valoir que le MSA n'accorde pas à Boeing un droit légal en vertu duquel les mesures d'infrastructure en cause seront réalisées conformément aux spécifications de Boeing mais prévoit seulement que les autorités publiques consulteront Boeing lorsqu'elles établiront les plans et spécifications.[1647] Ils font valoir que Boeing n'aurait pas eu à entreprendre elle-même les améliorations de l'infrastructure en cause parce que, si le port d'Everett construisait le dispositif de transfert train-barge, c'était pour éviter d'avoir à fermer la ligne de chemin de fer principale pendant une à deux heures chaque fois qu'il fallait transférer une cargaison depuis de grandes barges ferroviaires. Cette amélioration, toutefois, n'était nullement nécessaire à Boeing, parce que Boeing pouvait transférer des conteneurs hors gabarit sur des barges ferroviaires au terminal maritime du port et, de là, les acheminer jusqu'à son site. C'est pour les autres usagers que la gêne était la plus importante et qu'une solution devait être trouvée. En outre, même si le dispositif de transfert train-barge existe maintenant, Boeing ne l'utilise pas, en fait, parce qu'elle s'est tournée vers l'expédition des pièces par avion.[1648]

7.407 En réponse à l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle Boeing jouit d'un accès préférentiel au dispositif de transfert train-barge et selon laquelle Boeing elle-même paie une partie du coût du projet, les États-Unis font valoir que l'Accord modifié et reformulé sur les installations et services conclu entre le port d'Everett et Boeing prévoit spécifiquement l'utilisation par des tiers. L'aptitude des pouvoirs publics à obtenir de parties privées des contributions pour la construction de certaines infrastructures n'est pas, en elle-même, pertinente pour l'examen du point de

[1643] Les États-Unis font observer que ce financement était insuffisant pour réaliser les modifications du dispositif nécessaires pour le rendre opérationnel et que, conformément à l'Accord modifié et reformulé sur les installations et services signé à l'automne 2006, Boeing a accepté de couvrir les coûts nécessaires à l'aboutissement du projet. Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 546 et 547.

[1644] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 546. À titre de contexte, les États-Unis font observer que le dispositif de transfert train-barge est implanté dans la partie sud-ouest d'Everett, près de la frontière Everett/Mukilteo, et est directement contigu à la ligne de fret principale de BNSF qui assure la desserte entre Seattle et Chicago. D'après la déclaration d'impact environnemental d'octobre 2004 relative au projet, une moyenne de 44 trains par jour, aussi bien des trains de banlieue que des trains de marchandises, emprunteront cet axe. D'ici à 2010, les prévisions indiquent que 64 trains devraient l'emprunter chaque jour. Par le passé, lorsque les conteneurs hors gabarit livrés au port d'Everett étaient transférés vers des automotrices, les autorités devaient fermer la ligne principale entre le terminal maritime du port d'Everett et l'embranchement de la Japanese Gulch pendant une à deux heures, ce qui affectait l'ensemble du trafic ferroviaire sur cet axe. L'obligation de circuler de jour pour les trains transportant des cargaisons hors gabarit aggravait encore le problème, parce que c'est le moment où l'axe ferroviaire est le plus emprunté. Les États-Unis affirment que le nouveau dispositif de transfert train-barge réduira à 15 minutes seulement la durée de fermeture de la ligne principale. Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 544 et 545.

[1645] Réponse des États-Unis à la question n° 36, paragraphe 102.

[1646] Réponse des États-Unis à la question n° 128, paragraphe 73.

[1647] Réponse des États-Unis à la question n° 128, paragraphe 74.

[1648] Réponse des États-Unis à la question n° 128, paragraphe 77.

savoir si l'infrastructure est générale en l'absence d'autres facteurs limitant à certains utilisateurs l'accès à cette infrastructure.[1649]

7.408 En ce qui concerne l'extension du terminal sud par le port d'Everett, les États-Unis font valoir que même si le MSA indique que le Port étendra le terminal sud pour pouvoir accueillir les bateaux en provenance directe du Japon, le Port n'a pas mis en œuvre cette disposition. Le MSA a été élaboré de façon à prendre en compte de nombreuses options et, pour les parties au MSA, il était entendu que les dispositions ne seraient pas toutes mises en œuvre. Il n'y a eu aucuns travaux effectués en vue de l'extension du terminal sud et il n'y a eu aucune subvention en faveur de Boeing.[1650] Les États-Unis font valoir en outre que ce type de projet est le type de projet d'infrastructure générale que les entités publiques entreprennent souvent afin d'améliorer les conditions offertes à tous les utilisateurs, étant donné que le volume de circulation a été multiplié par 10 au cours des deux dernières années. Cet accroissement de la circulation est sans lien avec Boeing, parce que Boeing s'est tournée vers l'expédition par avion pour les composants du 787. En conséquence, si le projet était mis en œuvre, il n'y aurait aucune contribution financière parce que l'extension constituerait une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC, eu égard au fait qu'elle serait largement utilisée et accessible à tous les utilisateurs.[1651]

7.409 En outre, les États-Unis font valoir que Boeing n'aurait pas eu à entreprendre elle-même les améliorations de l'infrastructure en cause. Boeing s'est tournée vers l'expédition par avion et n'aurait donc pas besoin d'entreprendre l'extension du terminal sud si le Port ne le faisait pas.[1652] Enfin, s'agissant de l'octroi d'un accès préférentiel au terminal sud, les États-Unis font valoir que l'accès préférentiel négocié par un utilisateur particulier ne limite pas nécessairement la disponibilité universelle de l'infrastructure. L'accord conclu entre Boeing et le port d'Everett énonce un certain nombre de droits et obligations tant pour Boeing que pour le Port, y compris l'obligation pour Boeing d'acquitter certains droits convenus pour l'utilisation des installations. Il n'y a rien dans cet accord qui empêche d'autres utilisateurs ou utilisateurs potentiels de négocier un accès semblable aux installations.[1653]

7.410 Les États-Unis rejettent l'argument des Communautés européennes selon lequel certains droits accordés à Boeing en liaison avec les améliorations routières et portuaires dans le cadre du MSA pourraient constituer eux-mêmes la fourniture de biens ou services autres qu'une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Outre le fait qu'il s'agit d'un argument entièrement nouveau, présenté très sommairement par les Communautés européennes à un stade tardif de la présente procédure, cet argument est dénué de fondement. Les Communautés européennes n'expliquent pas en quoi l'octroi de certains droits concernant les améliorations routières serait soit un "bien" soit un "service". La constatation formulée par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV* n'étaye pas l'argument des Communautés européennes. L'Organe d'appel a constaté que l'octroi du droit de récolter du bois sur pied constituait la fourniture d'un bien. Toutefois, la fourniture d'une "sécurité juridique" n'est pas pertinente pour la question de savoir si des améliorations routières constituent une infrastructure générale et l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV* n'examine pas ce que signifie une infrastructure générale. Les États-Unis font valoir que le simple fait que les pouvoirs publics promettent de construire une infrastructure donnée ne rend pas cette infrastructure non générale, dès lors que cela n'indique pas l'existence de limitation ni n'entraîne de limitations en ce qui concerne la disponibilité de l'infrastructure. De plus, les États-Unis considèrent que les Communautés européennes ne fournissent aucun élément permettant d'étayer leur affirmation selon laquelle certains droits "ont été accordés seulement à

[1649] Réponse des États-Unis à la question n° 246, paragraphe 418.
[1650] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 549.
[1651] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 550.
[1652] Réponse des États-Unis à la question n° 128, paragraphe 77.
[1653] Réponse des États-Unis à la question n° 246, paragraphe 419.

Boeing, et confèrent à Boeing une sécurité juridique". Les Communautés européennes n'expliquent pas en quoi la "sécurité juridique" est pertinente pour l'analyse relative à l'infrastructure générale. Enfin, les Communautés européennes n'ont pas montré qu'une quelconque "sécurité juridique" avait été donnée à Boeing qui n'était pas disponible dans le cadre de la politique générale d'amélioration routière de l'État de Washington en ce qui concerne toutes les améliorations routières qui faisaient partie du Nickel Funding Package, mis en œuvre bien avant que l'État et Boeing n'aient signé le MSA.[1654]

7.411 Les États-Unis affirment aussi qu'aucun des éléments sur lesquels s'appuient les Communautés européennes pour ce qui est de cette sécurité juridique ou de ce droit légal ne modifie la disponibilité générale des améliorations routières en cause.[1655] S'agissant de l'argument des Communautés européennes selon lequel la sécurité juridique constitue une contribution financière parce qu'elle requiert de l'État de Washington qu'il fournisse certains services à Boeing, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont pas établi effectivement l'existence d'une quelconque sorte de garantie ou de sécurité juridique mais que, même si les mesures d'amélioration ou les services liés à ces mesures d'amélioration avaient été garantis à Boeing, cela n'aurait pas entraîné une quelconque sorte de limitation en ce qui concerne la disponibilité de l'infrastructure.[1656] Enfin, les États-Unis rejettent l'argument des Communautés européennes selon lequel le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV* étaye leur point de vue selon lequel un droit à certains services peut être traité comme la fourniture de ces services aux fins de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Les services fournis en relation avec les améliorations routières en cause sont les mêmes services que ceux dont tous les usagers des routes tirent avantage. Parce que les services n'imposent aucune limitation en ce qui concerne la disponibilité générale des routes, ils ne transforment pas les améliorations routières en quelque chose d'autre qu'une infrastructure générale.[1657]

7.412 En ce qui concerne l'argument subsidiaire des Communautés européennes selon lequel les mesures en cause donnent lieu à des transferts directs potentiels de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC, les États-Unis estiment que, contrairement à ce que les Communautés européennes avancent, l'article 10.4.1 du MSA ne garantit à Boeing aucune sorte de versement ou de transfert de fonds et, par conséquent, ne peut pas donner lieu à un transfert direct potentiel de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.[1658]

7.413 Sur le point de savoir si les mesures en cause confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, les États-Unis font valoir qu'il n'y a aucune contribution financière qui découle des projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 parce que les deux projets constituent une infrastructure générale et que, par conséquent, il n'y a aucun avantage conféré à Boeing.[1659]

7.414 En ce qui concerne le dispositif de transfert train-barge, les États-Unis font valoir qu'outre le fait qu'il n'y a aucune contribution financière parce que le dispositif constitue une infrastructure générale, Boeing ne retire par ailleurs aucun avantage de ce dispositif parce qu'elle n'obtient pas de biens et services à un prix inférieur à leur valeur marchande. Le financement fourni par l'État de Washington était insuffisant pour mener à bonne fin le projet. Boeing est convenue dans l'Accord

[1654] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 249, paragraphes 442 à 444.
[1655] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 364, paragraphes 184 à 187.
[1656] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 364, paragraphes 188 à 191.
[1657] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 364, paragraphes 192 à 194.
[1658] Réponse des États-Unis à la question n° 124.
[1659] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 537.

modifié et reformulé sur les installations et services signé à l'automne 2006 par Boeing et le port d'Everett de couvrir les 14 à 16 millions de dollars supplémentaires nécessaires pour rendre le dispositif opérationnel. Étant donné que Boeing supporte le reliquat des coûts nécessaire à la réalisation du dispositif de transfert train-barge, elle ne bénéfice certainement pas de l'accès à ce dispositif ou de l'utilisation de ce dispositif à un prix inférieur à la valeur marchande.[1660]

7.415 Les États-Unis estiment aussi que l'accord conclu par Boeing avec le port d'Everett énonce clairement un certain nombre de droits et obligations pour Boeing et pour le port d'Everett, y compris l'obligation pour Boeing d'acquitter certains droits convenus pour l'utilisation des installations portuaires. Le fait que les Communautés européennes n'ont pas établi *prima facie* que ces droits étaient insuffisants par rapport au prix qu'un investisseur commercial aurait demandé signifie qu'elles n'ont pas montré *prima facie* l'existence d'un avantage. En outre, les États-Unis font valoir, s'agissant à la fois du terminal sud et du dispositif de transfert train-barge, que Boeing n'utilise pas, en fait, ces installations et qu'elle ne peut donc pas en tirer avantage.[1661]

7.416 En ce qui concerne l'extension du terminal sud, les États-Unis font valoir qu'aucun avantage n'est conféré à Boeing parce que Boeing et les autres usagers paient des droits d'usage et que le port d'Everett ne subventionne pas ses clients en leur faisant payer des tarifs qui ne génèrent pas de bénéfice. En outre, le Port n'accorde pas à Boeing un avantage à des conditions autres que celles du marché parce qu'il cherche à rentrer dans ses frais d'investissement et concernant toutes les améliorations des infrastructures du terminal sud.[1662]

Arguments des tierces parties

Australie

7.417 L'Australie fait observer qu'il faudrait utiliser un critère de l'"utilisation" ou de l'"accès" pour évaluer si une infrastructure est générale ou non générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.[1663] En particulier, elle considère que la présence de restrictions concernant l'accès à certaines infrastructures et leur utilisation peut être un élément pertinent, mais non déterminant, à prendre en compte pour savoir si une infrastructure est une infrastructure générale.[1664] Elle fait valoir qu'il faut examiner les faits et circonstances entourant la fourniture d'une "infrastructure générale" pour déterminer si la fourniture de l'infrastructure confère un avantage à une entreprise. Pour traiter cette question, le Groupe spécial doit analyser si l'infrastructure est destinée à une utilisation exclusive ou limitée par des entreprises. Il devrait aussi analyser séparément toutes modalités et conditions relatives à l'utilisation de l'infrastructure pour déterminer si ladite infrastructure est destinée à une utilisation exclusive ou limitée par des entreprises.[1665]

7.418 L'Australie considère que, alors que l'exclusion de l'infrastructure générale au titre de l'article premier de l'Accord SMC devrait être distinguée de l'analyse de la spécificité requise au titre de l'article 2, le concept de spécificité plus généralement et les facteurs qui peuvent être pris en compte pour déterminer la spécificité peuvent fournir des indications lorsque l'on détermine si la fourniture d'une infrastructure par les pouvoirs publics au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) est de nature générale.[1666]

[1660] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 547.
[1661] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 249, paragraphes 441 et 444.
[1662] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 552.
[1663] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 51.
[1664] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 51.
[1665] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 51.
[1666] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 52.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.419 En ce qui concerne les améliorations apportées aux infrastructures, l'Australie estime que le Groupe spécial devrait examiner les circonstances et les détails entourant la fourniture par les pouvoirs publics d'améliorations de l'infrastructure générale. Si le Groupe spécial conclut qu'une infrastructure particulière constitue une "infrastructure générale", tous les faits et circonstances entourant toute amélioration ultérieure de cette infrastructure générale devraient être examinés. Un tel examen devrait inclure le point de savoir si l'infrastructure continue d'être généralement disponible ou d'avoir de multiples utilisateurs; et si les améliorations ont été spécialement adaptées ou limitées à certains utilisateurs ou certaines entreprises.[1667] Les modalités et conditions entourant les améliorations apportées à l'infrastructure générale devraient aussi être évaluées.[1668]

Canada

7.420 Le Canada fait valoir que le terme "générale" (interprété comme signifiant "dont l'application n'est pas spécifiquement limitée" et par opposition à l'expression plus générale "dont l'application n'est pas limitée") aide à exprimer l'idée que, pour qu'une infrastructure fournie par les pouvoirs publics passe de "générale" à non générale ou restreinte, la limitation doit être clairement spécifiée. La position du Canada est que l'absence de toutes restrictions/limitations concernant l'utilisation d'une certaine infrastructure par le public détermine si l'infrastructure est une infrastructure générale.[1669] Par conséquent, il faudrait utiliser un critère de l'"utilisation" ou de l'"accès" pour déterminer si une infrastructure est générale ou non générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Un tel critère de l'"utilisation" ou de l'"accès" devrait être suffisant – c'est-à-dire que si l'infrastructure en cause est utilisable par le public ou accessible au public, alors elle devrait être considérée comme étant générale sans qu'il soit nécessaire de prendre d'autres éléments en considération.[1670]

7.421 Le Canada fait valoir que, parce que la détermination de l'existence d'une "subvention" et la détermination de la "spécificité" constituent des constatations bien distinctes et consécutives au titre de l'Accord SMC, il s'ensuit qu'une constatation au titre de l'article 1.1 a) 1) iii) selon laquelle une infrastructure fournie par les pouvoirs publics n'est pas générale ne peut pas être assimilée à une constatation au titre de l'article 2.1 de l'Accord selon laquelle la subvention qui en résulte est spécifique, étant donné que cela introduirait une certaine redondance dans l'analyse. Par conséquent, le critère pour déterminer la spécificité *de facto* énoncé à l'article 2.1 c) de l'Accord SMC n'est pas le critère pertinent pour une analyse au titre de l'article 1.1 a) 1) iii) car l'application du critère de la spécificité *de facto* à l'infrastructure fournie par les pouvoirs publics et mise à la disposition du public donnerait lieu à des inégalités systémiques, au détriment des Membres dans lesquels l'absence de diversification économique au niveau national ou régional entraîne une utilisation dominante d'infrastructures fournies par les pouvoirs publics par certaines entreprises.[1671]

7.422 S'agissant des améliorations apportées à l'infrastructure générale, le Canada fait observer que rien dans l'Accord SMC n'indique que les améliorations apportées à une infrastructure générale modifient le statut de cette infrastructure pour autant qu'elle demeure à la disposition générale du public.[1672] Parce que les routes et ports en question dans le présent différend sont publics, les améliorations apportées à ces routes et aux installations portuaires sont des améliorations apportées à une infrastructure générale, et les Communautés européennes n'ont identifié aucune mesure des

[1667] Réponse de l'Australie à la question n° 9 b).
[1668] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 52.
[1669] Communication écrite du Canada, paragraphes 20, 22 et 27. Voir aussi la réponse du Canada à la question n° 9 a), paragraphe 8.
[1670] Communication écrite du Canada, paragraphe 27.
[1671] Communication écrite du Canada, paragraphes 25 et 26.
[1672] Réponse du Canada à la question n° 9 b), paragraphe 9. Le Canada considère que le public s'attend raisonnablement à ce que les pouvoirs publics entretiennent l'infrastructure générale dans l'intérêt public, par exemple pour permettre l'approvisionnement en intrants pour la production et la distribution de biens sur le marché.

pouvoirs publics qui restreigne spécifiquement la capacité du grand public à utiliser le réseau routier ou les installations portuaires améliorés en cause.[1673] Le Canada fait valoir que, alors qu'il apparaît que les améliorations apportées aux routes privées font intervenir des considérations différentes, il n'apparaît pas que les Communautés européennes allèguent que de telles améliorations ont été fournies à ce jour. La contestation des Communautés européennes, s'agissant des améliorations routières, qui porte sur l'ouverture de crédits de 262,3 millions de dollars pour le projet d'extension de l'I-5 et de 28,9 millions de dollars pour le projet d'extension de la SR 527, n'étaye pas leur allégation parce que l'I-5 et la SR 527 sont l'une et l'autre des routes publiques importantes.

7.423 De l'avis du Canada, dans la mesure où une infrastructure est générale, les améliorations de cette infrastructure dont il peut apparaître qu'elles apportent des avantages à un seul utilisateur ou à un nombre limité d'utilisateurs apportent fréquemment des avantages à des acteurs et activités économiques nouveaux qui n'avaient peut-être pas été prévus lorsque les améliorations ont été effectuées. Toutefois, l'imposition de restrictions spécifiques concernant l'utilisation d'un élément distinguable de l'infrastructure par certaines entreprises pourrait, dans des circonstances appropriées, justifier un examen séparé de cet élément, qu'il soit ou non lié ou autrement rattaché à l'infrastructure générale. L'imposition de restrictions/limitations temporaires concernant l'utilisation de l'infrastructure par certains utilisateurs n'enlève pas nécessairement à cette infrastructure son caractère général si l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que l'utilisation redevienne générale dans un avenir prévisible (par exemple dans le cas d'un contrat d'utilisation exclusive pendant un certain temps avant qu'une utilisation publique ne soit possible ou pendant une saison donnée au cours de laquelle une utilisation publique n'est pas possible). Un droit temporaire d'utilisation exclusive peut toutefois nécessiter un examen indépendant pour déterminer si l'octroi lui-même de ce droit exclusif constitue la fourniture d'un bien (ou d'un service).[1674]

Corée

7.424 La Corée fait valoir que l'absence de toutes restrictions/limitations concernant l'utilisation d'une certaine infrastructure (ou d'éléments de preuve indiquant que l'infrastructure apporte un avantage au grand public ou des biens communs au public) serait déterminante pour la question de savoir si l'infrastructure est ou non une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.[1675] Un tel critère de l'"utilisation" ou de l'"accès" devrait être suffisant – c'est-à-dire que si l'infrastructure en question est utilisable par le public ou accessible au public, alors elle devrait être considérée comme étant générale sans qu'il soit nécessaire de prendre d'autres éléments en considération.[1676]

Évaluation par le Groupe spécial

7.425 La partie pertinente de l'article 1.1 de l'Accord SMC est libellée comme suit:

"1.1 Aux fins du présent accord, une subvention sera réputée exister:

[1673] Communication écrite du Canada, paragraphe 20.

[1674] Réponse du Canada à la question n° 9 c), paragraphe 10. Le Canada souligne que l'examen prévu à l'article 1.1 a) 1) iii) est centré sur ce que les pouvoirs publics "fournissent" effectivement à un ou plusieurs bénéficiaires. Dans les cas où les pouvoirs publics ont fourni moins que des droits complets et exclusifs concernant un élément donné de l'infrastructure, l'examen du point de savoir si les pouvoirs publics ont fourni une contribution financière ne devrait pas porter sur la totalité de l'infrastructure, mais sur la partie de cette infrastructure qui est effectivement fournie exclusivement au(x) bénéficiaire(s) par les pouvoirs publics.

[1675] Communication écrite de la Corée, paragraphes 30 et 32.

[1676] Communication écrite de la Corée, paragraphe 32.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> a) 1) s'il y a une contribution financière des pouvoirs publics ou de tout organisme public du ressort territorial d'un Membre (dénommés dans le présent accord les "pouvoirs publics"), c'est-à-dire dans les cas où:
>
> {...}
>
> iii) les pouvoirs publics fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale, ou achètent des biens"

7.426 La question dont nous sommes saisis est de savoir si, comme le font valoir les Communautés européennes, certaines mesures d'amélioration des infrastructures mentionnées dans le MSA constituent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Si nous rejetons cet argument, nous devrons examiner l'argument subsidiaire présenté par les Communautés européennes selon lequel ces mesures comportent des transferts directs potentiels au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.

7.427 Dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, l'Organe d'appel a confirmé ce qui suit: "Dans le contexte de l'article 1.1 a) 1) iii), tous les biens qui pourraient être utilisés par une entreprise à son avantage – y compris même les biens qui pourraient être considérés comme une *infrastructure* – doivent être considérés comme des "biens" au sens de cette disposition, à moins qu'ils ne constituent une infrastructure de nature *générale*."[1677] Par conséquent, lorsque les pouvoirs publics fournissent des biens ou services d'infrastructure, une subvention est réputée ne pas exister lorsque ces biens ou services constituent une "infrastructure *générale*".

7.428 La question dont est saisi le Groupe spécial est de savoir si les projets d'améliorations routières et les mesures d'amélioration du port d'Everett mentionnés dans le MSA constituent la fourniture d'une infrastructure qui n'est pas générale, comme les Communautés européennes le font valoir, et si ces mesures constituent, en conséquence, des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) iii).[1678] Le désaccord entre les parties sur cette question reflète les divergences de vues concernant i) l'interprétation juridique correcte du concept d'"infrastructure générale"; ii) l'analyse de certains aspects factuels des mesures en cause; et iii) l'interprétation des dispositions pertinentes du MSA.

7.429 La question d'interprétation essentielle qui découle des arguments avancés par les parties s'agissant des mesures d'amélioration routière en cause est celle de savoir s'il faudrait considérer que l'existence de limitations concernant l'utilisation par le grand public ou l'accès du grand public permet de déterminer si une mesure d'amélioration de l'infrastructure[1679] est ou non générale.

7.430 Les Communautés européennes ne contestent pas que les améliorations résultant des projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 sont mises à la disposition de tous les utilisateurs sans limitation. Toutefois, elles font valoir que ce facteur est pertinent mais non déterminant. Elles font valoir qu'une infrastructure ne peut pas être générale si la totalité des faits et circonstances donne à penser que cette infrastructure est "d'une certaine façon partielle ou particulière" et qu'une infrastructure peut être partielle ou particulière en raison de faits et circonstances autres que des limitations concernant

---

[1677] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 60. (italique dans l'original)

[1678] Les États-Unis ne contestent pas que les contributions financières alléguées ont été accordées par les "pouvoirs publics" et ils ne contestent pas non plus que les mesures en question constituent la "fourniture" de "biens et services" qui sont une "infrastructure".

[1679] La question qui fait l'objet du différend entre les parties est celle de savoir si certaines *améliorations* apportées à l'I-5 et à la SR 527, et non pas l'I-5 et la SR 527 elles-mêmes, sont "autres qu'une infrastructure générale". Les parties conviennent que le fait qu'une infrastructure est générale ne signifie pas nécessairement que les *améliorations* de cette infrastructure sont aussi générales.

l'utilisation par le public ou l'accès du public. Au contraire, les États-Unis considèrent qu'une infrastructure est générale si elle est mise à la disposition universelle de la totalité ou la quasi-totalité des habitants ou utilisateurs de la région considérée.[1680]

7.431 Le Groupe spécial considère qu'eu égard aux faits particuliers de la cause en l'espèce, il n'est pas nécessaire d'examiner s'il faudrait traiter l'existence de limitations concernant l'utilisation de l'infrastructure par le public comme le facteur déterminant pour analyser si une mesure constitue une infrastructure générale. La raison en est que, même à supposer que l'interprétation juridique du concept d'"infrastructure générale" donnée par les Communautés européennes soit correcte et que, par conséquent, le fait que les améliorations résultant des projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 sont mises à la disposition du public ne soit pas suffisant pour conclure qu'elles constituent une infrastructure générale[1681], le Groupe spécial estime qu'il n'y a pas suffisamment d'éléments factuels pour étayer l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 étaient spécifiquement conçus pour apporter un avantage à Boeing et ne peuvent donc pas être traités comme étant une infrastructure générale. Le Groupe spécial rappelle que les Communautés européennes affirment que les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 font "partie d'un ensemble de mesures spécialement adaptées à Boeing visant à améliorer l'infrastructure des transports seulement à proximité du site de Boeing à Everett"[1682] et qu'ils servent "les intérêts de Boeing, par opposition à l'intérêt public".[1683] Comme cela est expliqué ci-après, les éléments de preuve présentés au Groupe spécial n'étayent pas ces affirmations.

7.432 Le Groupe spécial dispose de nombreux éléments de preuve démontrant: i) que la nécessité de réaliser les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 avait été identifiée bien avant que Boeing n'ait décidé d'implanter son installation d'assemblage à Everett; ii) que les projets étaient conçus dans le cadre de la politique générale des autorités de l'État de Washington visant à améliorer l'infrastructure des transports de l'État; iii) que les projets étaient réalisés en réponse à une série de préoccupations concernant l'économie, la sécurité et l'environnement; iv) que des crédits avaient été ouverts pour le financement des projets en mai 2003, avant la conclusion du MSA, dans le cadre du Nickel Funding Package, qui permettait de financer 158 projets relatifs aux infrastructures; et v) que la préparation des travaux concernant les projets avait démarré avant la conclusion du MSA.

7.433 Comme le montrent plusieurs études communiquées par les États-Unis, les autorités de l'État de Washington tentaient depuis les années 1990 de remédier aux "problèmes d'encombrement croissant, de diminution de la sécurité et de dégradation de l'environnement observés dans le système des transports au niveau de l'État et au niveau local".[1684] En 1998, le gouverneur et l'Assemblée législative de l'État de Washington ont établi la Blue Ribbon Commission on Transportation

---

[1680] Plusieurs tierces parties souscrivent au point de vue selon lequel le point décisif à prendre en considération lorsque l'on détermine si une infrastructure est générale est celui de savoir s'il y a des limitations à l'utilisation de l'infrastructure par le public.

[1681] Le Groupe spécial a quelques doutes quant à l'argument des Communautés européennes voulant qu'une interprétation de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC conformément aux articles 31 et 32 de la Convention de Vienne étaye la proposition selon laquelle lorsqu'il n'y a, comme en l'espèce, aucune limitation concernant l'utilisation d'une mesure d'amélioration de l'infrastructure par le public ou l'accès du public à une telle mesure, on devrait néanmoins considérer que ladite mesure est non générale si l'on peut conclure, sur la base d'une analyse d'autres facteurs, qu'elle est "d'une certaine façon partielle ou particulière". Le Groupe spécial estime qu'il y a tout lieu d'affirmer que l'absence de toutes limitations concernant l'utilisation publique des améliorations routières résultant des projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527, ou l'accès public à ces améliorations, est suffisante pour conclure que lesdites améliorations routières sont une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.

[1682] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 227.

[1683] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 128, paragraphe 78.

[1684] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 524.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

(commission d'experts sur les transports) "afin: d'évaluer le système des transports aux niveaux local, régional et de l'État; d'assurer que les dépenses en cours et à venir sera{ient} engagées judicieusement; de renforcer la responsabilité et la prévisibilité du système; et d'établir un plan de financement et d'investissement sur 20 ans concernant le système des transports".[1685] Le rapport final de la Blue Ribbon Commission a été publié en décembre 2000. Dans l'introduction du rapport final, la Commission faisait observer ce qui suit:

> "Dans 20 ans, si rien ne change, les perturbations de la circulation seront intenses dans la région de Puget Sound sur chacun des axes principaux durant la plus grande partie de la journée. *Les encombrements vont également s'étendre et empirer au nord et au sud sur toute la longueur de l'I-5*, à l'est sur l'I-90 de Seattle jusqu'à la jonction de l'I-82 et en direction de Yakima. La circulation et les retards s'amplifieront aussi sur l'I-90 et l'U.S. 2 jusqu'à Spokane, sur l'U.S. 395 en direction de Colville, sur l'U.S. 195 en direction de Pullman et sur l'U.S. 12 entre Walla Walla et les Tri-Cities. Les axes ferroviaires et corridors de fret stratégiques de l'ensemble de l'État seront également de plus en plus engorgés, ce qui retardera l'arrivée des produits agricoles et autres biens dans nos ports.
>
> Ce qui est le plus inquiétant, c'est peut-être de prendre conscience que notre État ne dispose à ce jour d'aucun programme de transports qui, s'il était mis en œuvre, permettrait plus ou moins de faire face aux défis à venir. Bien que l'État de Washington dispose d'un réseau de transport étendu et interconnecté, nous ne sommes pas préparés à la croissance actuelle et à venir et nos investissements, ainsi que le bien-être économique de l'État, sont menacés."[1686]

7.434 Le rapport recommandait de commencer par remédier aux goulets d'étranglement les plus importants de l'État et, dans ce contexte, il incluait spécifiquement parmi les priorités les améliorations de l'I-5 et de la SR 527.[1687] Le Groupe spécial dispose d'autres documents qui démontrent que la nécessité d'entreprendre les améliorations de l'I-5 et de la SR 527 avait été reconnue des années avant la conclusion du MSA.[1688]

7.435 Comme le montre le rapport final de la Blue Ribbon Commission et le fait que les projets relatifs à l'I-5 et à la SR 527 étaient principalement financés par le Nickel Funding Package adopté par l'Assemblée législative de l'État de Washington en mai 2003, les deux projets ont été élaborés dans le cadre d'un ensemble de mesures globales à l'échelle de l'État, qui était jugées nécessaires pour remédier au problème général de la dégradation de l'infrastructure des transports dans l'État de Washington. Il est également remarquable à cet égard que "{l'}amélioration des transports était la recommandation numéro un du Conseil de la concurrence de l'État de Washington, réuni en 2001 par le gouverneur pour continuer d'améliorer la conjoncture économique de l'État".[1689]

[1685] La Commission était constituée de 46 membres représentant les intérêts des entreprises, des salariés, des agriculteurs, des tribus, des pouvoirs publics, des ports, du transport maritime, du transport routier, du transport en transit, du transport ferroviaire, de l'environnement et du grand public.

[1686] Transportation Action: Final Recommendation to the Governor and legislature (December 2000), pièce US-215. (pas d'italique dans l'original)

[1687] Transportation Action: Final Recommendation to the Governor and legislature (December 2000), pièce US-215. Les États-Unis citent aussi d'autres déclarations des autorités de l'État de Washington relatives à la gravité des problèmes d'encombrement sur l'I-5 et/ou la SR 527. Pièces US-213, US-216 et US-217.

[1688] Voir par exemple SR 527 Route Development Plan, pièce US-208; State Highway System Plan: 1999-2018, January 1998, pièce US-213.

[1689] Gov. Locke Highlights State's Plan to Keep and Grow Boeing jobs; Calls for Swift Action on Transportation-Improvement Package, pièce EC-119.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.436 Les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527, comme d'autres projets entrepris conformément aux recommandations de la Blue Ribbon Commission, étaient conçus pour répondre à diverses préoccupations. Le catalogue des projets du Nickel Funding Package décrit le projet d'extension de l'I-5 comme suit:

> "Cette section de l'I-5, touchée par des problèmes d'encombrement et de mobilité en raison d'un volume de circulation très important, fait partie du programme stratégique HOVE de la région du Puget Sound. Dans le but de réduire les encombrements, d'accroître la capacité et la mobilité et de fournir un avantage en termes de temps de trajet au transport en transit et aux véhicules à fort taux d'occupation, ce projet va concevoir et réaliser des voies réservées aux véhicules à fort taux d'occupation en direction du nord et du sud sur l'I-5 entre la SR 526 et l'US 2 dans la ville d'Everett. L'I-5 actuelle sera élargie de manière asymétrique au niveau de la bande médiane et de la voie de gauche. La bretelle de sortie de l'échangeur de Broadway sera déplacée sur le côté droit afin de renforcer la sécurité et de réduire les embouteillages. Une vingtaine de ponts seront élargis. La conception et la construction de plusieurs murs antibruit et murs de soutènement et la modernisation complète du système de drainage des eaux de ruissellement sont prévues. Du matériel de contrôle sera installé pour le système de transport intelligent (STI). Une enquête sur la zone d'éboulement de Lowell Road est incluse également."[1690]

7.437 Un document posté sur le site Web du Département des transports de l'État de Washington indique ce qui suit:

> "Pourquoi le WSDOT procède-t-il à l'élargissement et l'amélioration de l'I-5 entre la Highway 526 et l'US 2 à Everett? Les milliers de véhicules entrant sur l'I-5 ou en sortant, au niveau de Broadway, de la 41st Street, de Pacific Avenue et de la Highway 2, et ceux qui ne font que traverser la ville *paralysent la circulation sur l'I-5 dans la ville d'Everett*. Les bouchons peuvent être très importants et augmentent les risques d'accidents.
>
> Ce projet est un pas dans la bonne direction pour contribuer *à remédier à l'un des goulets d'étranglement les plus connus de notre État*. Lorsque nous aurons terminé la construction, des voies additionnelles permettront d'accueillir davantage de véhicules sur ce tronçon très fréquenté de l'I-5. La modification de l'échangeur I-5/41st Street contribuera à renforcer la sécurité des transitions entre l'autoroute et les rues de la ville et permettra à des conducteurs de se rendre là où ils le souhaitent plus rapidement et en s'énervant moins. Ces améliorations et d'autres incluses dans ce projet *vont renforcer la sécurité, réduire la concentration de véhicules et fluidifier la circulation*."[1691]

7.438 S'agissant de la SR 527, le catalogue des projets du Nickel Funding Package indique ce qui suit:

[1690] "Nickel Funding Package" Enacted for Transportation by the 2003 Washington State Legislature, pièce EC-123, page 15.

[1691] WSDOT Projects, OI-5 – Everett, SR 526 to US 2 HOV Lanes, pièce EC-118. (pas d'italique dans l'original)

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> " Le présent projet concerne la construction d'une nouvelle voie dans chaque sens et d'une voie à double sens permettant de tourner à gauche depuis la 132nd SE dans la 112th SE *afin de renforcer la sécurité et de réduire les encombrements*."[1692]

7.439 À cet égard, le Groupe spécial note que, bien que les Communautés européennes citent certaines déclarations à l'appui de leur point de vue selon lequel les mesures ont été conçues pour servir les intérêts de Boeing, ces déclarations font habituellement référence à un éventail d'intérêts dépassant les seuls intérêts de Boeing. Par exemple, les Communautés européennes indiquent qu'"{e}n exhortant à l'adoption du projet de loi sur les transports de 2003, le gouverneur de Washington, Gary Locke, a reconnu que "{l}'activité d'assemblage final du Boeing {787} {était} subordonnée à la fluidité du transport des pièces et sous-assemblages depuis chez les fournisseurs jusqu'à l'usine"".[1693] Le document en question est libellé comme suit:

> "*Nous devons éliminer les embouteillages et améliorer la mobilité du fret*", a déclaré Locke. "L'activité d'assemblage final de Boeing est subordonnée à la fluidité du transport des pièces et sous-assemblages depuis chez les fournisseurs jusqu'à l'usine. *Notre État tout entier a besoin de ces améliorations*. Je continue de croire que nous pourrons arriver à un compromis en ce qui concerne les transports avant la fin de cette session."[1694]

7.440 Les Communautés européennes affirment aussi que pour expliquer la décision d'accélérer la mise en œuvre du projet relatif à l'I-5, le secrétaire aux transports de l'État de Washington, Doug MacDonald, a déclaré que le calendrier accéléré "profitera{it} au programme du 7E7 Dreamliner de Boeing …"".[1695] En fait, la déclaration complète citée par les Communautés européennes est la suivante: "Le présent projet *contribue à relancer l'économie de Washington* et profitera au programme du 7E7 Dreamliner de Boeing *et au tourisme à l'occasion des Jeux olympiques de Vancouver en 2010*".[1696]

7.441 Enfin, le Groupe spécial note que la préparation des travaux sur l'I-5 et la SR 527 avait déjà démarré avant la conclusion du MSA.[1697]

7.442 De l'avis du Groupe spécial, le fait que la nécessité d'entreprendre les projets relatifs à l'I-5 et à la SR 527 avait été reconnue bien avant la conclusion du MSA et que lesdits projets avaient été entrepris dans le cadre d'une initiative globale de l'État de Washington visant à améliorer ses infrastructures de transport et poursuivaient des objectifs variés en matière de sécurité, d'environnement et d'économie signifie que les Communautés européennes décrivent ces projets de façon erronée lorsqu'elles affirment qu'ils étaient conçus spécifiquement pour apporter des avantages à Boeing. Selon les Communautés européennes, les mesures d'amélioration routière étaient "conçues pour: 1) réduire les embouteillages autour de l'usine de Boeing à Everett; 2) permettre à Boeing de faire face à la circulation additionnelle de poids lourds; et 3) fournir une capacité routière suffisante

---

[1692] "Nickel Funding Package" Enacted for Transportation by the 2003 Washington State Legislature, pièce EC-123, page 17. (pas d'italique dans l'original)

[1693] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 216.

[1694] Gov. Locke Highlights State's Plan to Keep and Grow Boeing jobs; Calls for Swift Action on Transportation-Improvement Package, pièce EC-119. (pas d'italique dans l'original)

[1695] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 223.

[1696] WSDOT News, WSDOT Fast tracks Everett I-5 Carpool Lane Expansion, pièce EC-126. (pas d'italique dans l'original) De même, le WSDOT a indiqué que "{l}e calendrier accéléré profitera{it} au programme du 7E7 Dreamliner de Boeing, *au tourisme à l'occasion des Jeux olympiques de Vancouver en 2010 et à tous les conducteurs qui empruntent l'I-5 pour traverser Everett*". WSDOT projects, I-5 – Everett, SR 526 to US 2 HOV lane, pièce EC-118. (pas d'italique dans l'original)

[1697] Voir, par exemple, WSDOT Projects: MAP SR 527 Widening 132 St. SE to 112 St. SE, pièce US-206.

pour absorber une augmentation substantielle de l'emploi sur le site de Boeing".[1698] Cette déclaration est peut-être pertinente pour expliquer pourquoi Boeing avait un intérêt particulier dans la mise en place rapide des mesures d'amélioration routière mais elle ne rend pas compte d'une manière factuellement exacte des divers objectifs poursuivis par ces mesures. Comme cela est indiqué plus haut, les objectifs poursuivis avaient un caractère nettement plus général.

7.443 Le Groupe spécial souligne qu'il est parfaitement conscient du fait que les autorités de l'État de Washington considéraient les mesures d'amélioration de l'infrastructure prévues dans le Nickel Funding Package, y compris les projets relatifs à l'I-5 et à la SR 527, comme un élément clé de leur stratégie visant à convaincre Boeing d'établir une installation d'assemblage final du 7E7 dans l'État de Washington.[1699] Les autorités de l'État de Washington étaient conscientes des besoins spécifiques de Boeing en matière d'infrastructure pour l'installation d'assemblage du 7E7 et savaient que Boeing était préoccupée par la qualité de l'infrastructure des transports de l'État.[1700] La proposition qu'elles avaient faite à Boeing en juin 2003 comprenait: "{u}n ensemble de mesures d'amélioration des transports incluant une augmentation de 5 cents par gallon de la taxe sur l'essence pour contribuer à réduire les encombrements et renforcer la sécurité routière dans l'ensemble de l'État".[1701] Les autorités de Washington se sont engagées dans le MSA à "entreprendr{e} et m{ener} à bien ... l'ensemble de la conception et la construction de toutes les améliorations routières et améliorations liées à la gestion du trafic routier énoncées dans la pièce C-9, conformément aux modalités et conditions et au calendrier qui y figurent."[1702]

7.444 Par conséquent, le Groupe spécial ne conteste pas le fait que les améliorations routières en cause et, plus généralement, les projets d'amélioration de l'infrastructure prévus dans le Nickel Funding Package constituaient un facteur important dans la décision de Boeing d'implanter ce qu'on appelait à l'époque l'installation d'assemblage du 7E7 dans l'État de Washington. Boeing aurait peut-être décidé d'implanter ailleurs son installation d'assemblage du 7E7 si l'État de Washington n'avait pas entrepris ces projets.[1703] Toutefois, le Groupe spécial a constaté aussi que les projets avaient été conçus initialement des années avant la conclusion du MSA dans le cadre d'une initiative globale visant à remédier au problème général de la dégradation de l'infrastructure des transports dans l'État de Washington et qu'ils poursuivaient un éventail d'objectifs en matière de sécurité, d'environnement et d'économie. Que Boeing ait eu spécialement intérêt à s'assurer que ces projets seraient mis en œuvre et que les autorités de l'État de Washington lui aient fourni des assurances à cet égard dans le MSA ne modifie pas le fait que lesdits projets visaient la poursuite d'un large éventail d'intérêts qui allaient au-delà de l'intérêt particulier de Boeing. À cet égard, le Groupe spécial juge fondés les arguments des États-Unis selon lesquels "les entreprises cherchent fréquemment à s'assurer

[1698] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 213.

[1699] Gov. Locke Highlights State's Plan to Keep and Grow Boeing Jobs; Calls for Swift Action on Transportation-Improvement Package, pièce EC-119 ("Le gouverneur Gary Locke a mis en évidence aujourd'hui la stratégie de l'État pour préserver et accroître les emplois chez Boeing dans l'État de Washington en obtenant l'assemblage final du prochain jet de Boeing, le 7E7. La pierre angulaire de la stratégie du gouverneur est de faire adopter un ensemble de mesures concernant l'amélioration des transports lors de la présente session législative.")

[1700] Gov. Locke Highlights State's Plan to Keep and Grow Boeing Jobs; Calls for Swift Action on Transportation-Improvement Package, pièce EC-119 ("Boeing a indiqué qu'elle communiquerait une liste de problèmes auxquels elle voudrait que l'État remédie afin d'être compétitif pour obtenir l'assemblage du 7E7 ... Les transports sont également l'une des principales préoccupations de Boeing.")

[1701] Gov. Locke, Business, Labor and Government Leaders Celebrate Delivery of State's 7E7 Proposal at 'Action Washington' Rally, pièce EC-62.

[1702] Article 6.11.1 du MSA, pièce EC-58.

[1703] Dans l'article 10.6.2 du MSA, les Parties publiques sont convenues et ont reconnu que "Boeing n'aurait pas envisagé d'implanter les installations dans l'État ni d'investir des capitaux et d'autres ressources considérables sans les engagements pris par chacune d'elles pour toute la période pour laquelle ces engagements {étaient} offerts".

que certaines infrastructures nécessaires à leurs activités sont mises en place avant d'entreprendre des investissements importants" et selon lesquels "{l}e simple fait que les pouvoirs publics promettent de construire une infrastructure donnée ne rend pas cette infrastructure "non générale"".[1704] Étant donné que les améliorations routières étaient accessibles au grand public, étaient conçues pour atteindre un vaste éventail d'objectifs en matière de sécurité, d'environnement et d'économie et avaient été mises au point des années avant la conclusion du MSA, le Groupe spécial constate que l'existence d'une promesse faite à Boeing par les autorités de l'État de Washington dans le MSA ne justifie pas la conclusion selon laquelle, comme les Communautés européennes le font valoir, les projets d'améliorations routières "servaient les intérêts de Boeing, par opposition à l'intérêt public". De l'avis du Groupe spécial, l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle "{l}e Département des transports de l'État de Washington et la ville d'Everett ont entrepris ces projets dans le cadre d'un accord spécifiquement conclu avec Boeing et seulement Boeing"[1705] est incorrecte du point de vue factuel.

7.445 Le Groupe spécial va maintenant examiner l'argument des Communautés européennes selon lequel il devrait être considéré que les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 constituent la fourniture d'une infrastructure qui n'est pas générale, en raison de certains droits légaux spécifiques conférés à Boeing au titre du MSA.

7.446 Les Communautés européennes affirment, entre autres choses, qu'en vertu du MSA Boeing jouit du droit légal de définir les spécifications des améliorations routières. Elles font référence à ce droit comme étant "le droit légal de définir les spécifications des améliorations routières financées par des fonds publics, y compris celles qui se rapportent à la modification du tracé des routes privées", "le droit légal exclusif de définir les spécifications de l'infrastructure planifiée" et "le droit, accordé exclusivement à Boeing parmi tous les autres utilisateurs, de définir les spécifications des améliorations routières financées par des fonds publics, y compris celles qui se rapportent à la modification du tracé des routes privées".[1706] Elles allèguent que "Boeing décide de ce que fera le DOT, et le DOT doit se conformer aux exigences de Boeing".[1707] Elles allèguent aussi que "Boeing et seulement Boeing (pas même les pouvoirs publics de l'État de Washington) a le droit légal d'influer sur les spécifications des deux projets en cause, conformément à ses besoins actuels et futurs liés au projet Olympus".[1708] Selon les Communautés européennes, le MSA transfère effectivement divers droits légaux à Boeing, y compris le droit de "dicter" les spécifications des améliorations routières, le résultat étant que "Boeing a remplacé le Département des transports de l'État de Washington ("DOT") pour les projets particuliers en cause … Le rôle du DOT a été effectivement réduit à celui d'une entité qui se borne à construire, financer, réparer et entretenir les améliorations en cause pour satisfaire aux exigences de Boeing".[1709]

7.447 Les États-Unis font valoir que le MSA ne crée pas de droit légal en vertu duquel les améliorations routières seront réalisées conformément aux spécifications définies par Boeing et que

[1704] Réponse des États-Unis à la question n° 246, paragraphe 414.
[1705] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 235.
[1706] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 38, paragraphe 139; réponse des Communautés européennes à la question n° 248, paragraphe 446; réponse des Communautés européennes à la question n° 364, paragraphe 179.
[1707] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 141.
[1708] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 152.
[1709] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 128, paragraphe 79 et note de bas de page 103.

les arguments des Communautés européennes à cet égard reposent sur une interprétation incorrecte des dispositions du MSA.[1710]

7.448 La partie pertinente de l'article 6.11.1 du MSA dispose ce qui suit:

> "Le DOT et la ville entreprendront et mèneront à bien chacun l'ensemble de la conception et la construction de toutes les améliorations routières et améliorations liées à la gestion du trafic routier énoncées dans la pièce C-9, conformément aux modalités et conditions et au calendrier qui y figurent. Ces améliorations seront conçues et construites conformément aux plans et spécifications établis en consultation avec Boeing avant que le DOT et la ville ne sollicitent chacun des soumissions ou propositions ou ne concluent des contrats pour la construction desdites améliorations. Toutes les améliorations des accès routiers seront conçues et construites conformément aux normes établies par l'American Association of State Highway Transportation Officials et l'État pour la circulation des poids lourds répondant aux exigences que Boeing aura indiquées au DOT et à la ville."

7.449 Les Communautés européennes font valoir que la phrase "Toutes les améliorations des accès routiers seront conçues et construites conformément aux normes établies par l'American Association of State Highway Transportation Officials et l'État pour la circulation des poids lourds répondant aux exigences que Boeing aura indiquées au DOT et à la ville" signifie que "les routes en cause doivent satisfaire *à la fois* aux normes du WSDOT en matière de routes *et* aux exigences de Boeing. Autrement dit, Boeing ne peut pas imposer des exigences qui vont à l'encontre des normes du WSDOT, mais elle peut concevoir les routes de manière à satisfaire à ses besoins dans le cadre des paramètres établis par ces normes. À ce titre, il est clair que l'État *procède* bel et bien à des aménagements spéciaux pour Boeing."[1711] Les Communautés européennes font valoir que Boeing a le droit légal exclusif de définir les spécifications de l'infrastructure planifiée parce que le MSA dispose ce qui suit:

> "les améliorations seront conçues et construites conformément aux plans et spécifications établis en consultation avec Boeing avant que le DOT et la ville ne sollicitent chacun des soumissions ou propositions … Toutes les améliorations des accès routiers seront conçues et construites … {en} répon{se} aux exigences que Boeing aura indiquées au DOT et à la ville". Cela inclut, entre autres choses, "{t}outes les améliorations nécessaires pour desservir un bâtiment ou d'autres améliorations concernant des rues ou routes publiques, ainsi que la suppression ou la modification du tracé de toutes routes privées existantes desservant actuellement un tel bâtiment ou d'autre{s} amélioration{s}".[1712]

7.450 Les Communautés européennes soutiennent que les États-Unis faussent le sens des dispositions pertinentes du MSA en affirmant que le MSA requiert seulement des consultations avec Boeing. Elles donnent de la disposition pertinente la lecture suivante:

> "Le DOT et la ville entreprendront et mèneront à bien chacun l'ensemble de la conception et la construction de toutes les améliorations routières et améliorations liées à la gestion du trafic routier énoncées dans la pièce C-9, *conformément aux*

[1710] Réponse des États-Unis à la question n° 128 du Groupe spécial, paragraphes 74 et 75; réponse des États-Unis à la question n° 246, paragraphe 412; observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 364, paragraphe 185.

[1711] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 141, note de bas de page 220. (italique ajouté par les Communautés européennes)

[1712] Réponse des Communautés européennes à la question n° 248, paragraphe 446.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> *modalités et conditions et au calendrier qui y figurent.* Ces améliorations *seront conçues et construites conformément aux plans et spécifications établis* en consultation avec Boeing avant que le DOT et la ville ne sollicitent chacun des soumissions ou propositions ou ne concluent des contrats pour la construction desdites améliorations. Toutes les améliorations des accès routiers *seront conçues et construites* conformément aux normes établies par l'American Association of State Highway Transportation Officials et l'État pour la circulation des poids lourds *répondant aux exigences que Boeing aura indiquées au DOT et à la ville*.""[1713]

7.451 Les États-Unis font valoir que la phrase "Toutes les améliorations des accès routiers seront conçues et construites conformément aux normes établies par l'American Association of State Highway Transportation Officials et l'État pour la circulation des poids lourds répondant aux exigences que Boeing aura indiquées au DOT et à la ville" signifie que "les améliorations routières en question ont été conçues et réalisées conformément aux normes préexistantes du WSDOT en matière de routes. L'État n'a procédé à aucun aménagement spécial compte tenu de la circulation des poids lourds de Boeing."[1714] Les États-Unis affirment que l'article 6.11.1, 6.12.1 et 6.13.1 du MSA ne fait qu'"énoncer un engagement aux termes duquel les autorités publiques mettant en œuvre les améliorations des infrastructures consulteront Boeing pour l'établissement des plans et spécifications".[1715] Selon les États-Unis, les Communautés européennes "présentent de façon erronée cet engagement de consulter Boeing comme étant un droit légal exclusif pour Boeing de faire réaliser les infrastructures conformément à ses spécifications".[1716]

7.452 Le Groupe spécial n'est pas convaincu que les Communautés européennes aient démontré que le texte de l'article 6.11.1 du MSA étayait leur affirmation selon laquelle Boeing "bénéficiait d'un traitement particulier et avait le droit exclusif de définir les spécifications auxquelles les autorités devaient se conformer".[1717] Premièrement, bien que les Communautés européennes soulignent que l'article 6.11.1 dispose entre autres choses que le DOT et la ville entreprendront et mèneront à bien l'ensemble de la conception et la construction de toutes les améliorations routières et améliorations liées à la gestion du trafic routier énoncées dans la pièce C-9, "conformément aux modalités et conditions et au calendrier qui y figurent", elles n'ont pas expliqué en quoi cette disposition, en elle-même et à elle seule, établissait que Boeing aurait le droit de définir les spécifications conformément auxquelles les améliorations routières seraient réalisées. Le Groupe spécial ne voit rien dans les "modalités et conditions et {le} calendrier qui {} figurent {dans la pièce C-9}" qui confère à Boeing le droit de définir les spécifications des projets d'améliorations routières en cause. Deuxièmement, le membre de phrase "{c}es améliorations seront conçues et construites conformément aux plans et spécifications établis en consultation avec Boeing" montre clairement que Boeing a le droit d'être consultée pour ces plans et spécifications, mais il ne peut raisonnablement pas être interprété comme accordant à Boeing le droit de "définir" ou de "dicter" les spécifications. Troisièmement, s'agissant de la mention des "exigences que Boeing aura indiquées au DOT et à la ville", le Groupe spécial note que les Communautés européennes interprètent ce membre de phrase comme signifiant que "les routes autour de l'autoroute Boeing "répond{ront} aux exigences que Boeing aura indiquées au DOT et à la ville".[1718] Le Groupe spécial ne croit pas que cette interprétation soit nécessairement correcte. De l'avis du Groupe spécial, il est peut-être plus correct d'interpréter ce membre de phrase comme signifiant i) que les améliorations des accès routiers doivent

---

[1713] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 246, paragraphe 349. (italique ajouté par les Communautés européennes)

[1714] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 533, note de bas de page 733.

[1715] Réponse des États-Unis à la question n° 128, paragraphe 74.

[1716] Réponse des États-Unis à la question n° 128, paragraphe 75.

[1717] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 38, paragraphe 139, note de bas de page 188.

[1718] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 141.

être conçues conformément aux normes établies par l'American Association of State Highway Transportation Officials et l'État pour la circulation des poids lourds, et ii) que ces normes répondent "aux exigences que Boeing aura indiquées au DOT et à la ville". En résumé, le Groupe spécial considère que le texte de l'article 6.11.1 du MSA ne justifie pas la conclusion selon laquelle, pour concevoir et construire les améliorations routières, le WSDOT et la ville d'Everett doivent se conformer aux spécifications et normes définies par Boeing. De fait, ce texte étaye davantage l'argument des États-Unis selon lequel le droit de Boeing prévu à l'article 6.11.1 est le droit d'être consultée.

7.453 Le Groupe spécial note aussi que les États-Unis ont fourni des éléments de preuve indiquant que les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 répondaient à des considérations diverses et que lors de la conception desdits projets, diverses parties intéressées avaient été consultées.[1719]

7.454 Le Groupe spécial passe maintenant à l'argument des Communautés européennes selon lequel le MSA accorde à Boeing une "garantie de résultat" aux termes de laquelle les améliorations routières financées par des fonds publics répondront en toutes circonstances à ses besoins actuels et futurs. Les Communautés européennes s'appuient sur la pièce C-9, point 2, du MSA et sur l'article 6.11.1 et 6.11.2 pour étayer cette affirmation relative à l'existence d'une garantie de résultat. Spécifiquement, elles font valoir ce qui suit:

> "Boeing dispose d'une garantie de résultat aux termes de laquelle les améliorations routières répondront en toutes circonstances à ses besoins actuels et futurs: les améliorations routières "ser{ont} suffisant{es} pour répondre aux exigences en matière d'accès routiers de sorte que Boeing et ses fournisseurs pourront assurer une capacité suffisante pour atteindre un niveau d'emploi de 83 000 personnes en 2030"; "{l}a ville et le DOT feront tout ce qu'il faut et entreprendront toutes les actions nécessaires pour financer et construire toutes nouvelles artères de circulation, y compris tous services publics nécessaires pour faciliter l'aménagement futur"; et les "{a}méliorations {r}equises" énumérées dans la pièce C-9 du MSA doivent "remplir … les critères de résultat minimaux" qui y figurent."[1720]

7.455 Le Groupe spécial considère qu'il n'y a rien dans les dispositions citées par les Communautés européennes qui modifie le fait que, comme cela est exposé ci-dessus, les projets d'améliorations routières en cause ont été entrepris dans le cadre du Nickel Funding Package, qui prévoyait le financement d'un ensemble de 158 mesures relatives à l'infrastructure dans le cadre d'une initiative globale, menée dans l'ensemble de l'État, pour remédier aux problèmes d'infrastructure de l'État de Washington.

[1719] Réponse des États-Unis à la question n° 128, paragraphes 71 à 73; I-5 Everett HOV Freeway Expansion Project, Public Outreach Summary, pièce US-1296. Les Communautés européennes soutiennent que cette liste montre simplement que les autorités ont expliqué l'un des projets dans différents forums publics mais ne démontre pas qu'elles ont effectivement pris en compte les intérêts d'entités autres que Boeing. Tout en reconnaissant que cet argument a une certaine validité, le Groupe spécial note que les États-Unis ont cité d'autres éléments qui, à son avis, démontrent que les intérêts d'entités autres que Boeing ont été pris en compte dans l'élaboration des plans pour les projets relatifs à l'I-5 et à la SR 527. Les Communautés européennes se sont abstenues de traiter ces documents dans le détail pour le motif suivant: "{a}ucun des autres documents mentionnés par les États-Unis dans leur réponse à la question n° 128 ne modifie la conclusion selon laquelle le MSA dans le cadre du projet Olympus donne à Boeing des droits légaux significatifs dont ne peuvent pas disposer les autres utilisateurs. Les Communautés européennes ne commentent donc aucun de ces documents en détail". Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 128, paragraphe 81. Comme cela est indiqué ci-dessus, le Groupe spécial a constaté que le MSA n'étayait pas l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle le MSA accorde à Boeing le droit légal, dont ne disposent pas les autres utilisateurs, de définir les spécifications des améliorations routières en cause.

[1720] Réponse des Communautés européennes à la question n° 248, paragraphe 446.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.456 En résumé, à supposer pour les besoins de l'argumentation que l'absence de limitations concernant la mise des améliorations routières à la disposition du grand public ne soit pas déterminante et que, comme le font valoir les Communautés européennes, il soit nécessaire d'examiner d'autres facteurs pour déterminer si les projets d'améliorations routières servaient l'intérêt public, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 ne constituaient pas une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.

7.457 Outre l'argument selon lequel les mesures relatives à l'infrastructure figurant dans le MSA constituent la fourniture de biens ou services autres qu'une infrastructure générale, les Communautés européennes formulent un argument subsidiaire selon lequel "{l}es droits prévus à l'article 6.11 et dans la pièce C-9 du MSA dans le cadre du projet Olympus constituent un bien ou service autre qu'une infrastructure, *indépendamment du point de savoir si le Groupe spécial considère que les améliorations routières correspondantes constituent une infrastructure générale*".[1721] Elles avancent cet argument pour la première fois dans leur réponse à la deuxième série de questions du Groupe spécial.[1722]

7.458 Le Groupe spécial n'est pas convaincu par cet argument. Premièrement, et comme cela est indiqué ci-dessus, le Groupe spécial n'est pas d'accord avec la description que font les Communautés européennes de la nature des droits conférés à Boeing en vertu du MSA. Ainsi, le texte du MSA n'étaye pas les affirmations selon lesquelles Boeing jouit du "droit légal de définir les spécifications conformément à ses seuls besoins" et selon lesquelles "les droits garantissent à Boeing la jouissance des améliorations de l'infrastructure comme s'il n'y avait aucun autre usager des routes".[1723]

7.459 Deuxièmement, l'argument juridique des Communautés européennes indiquant en quoi le type de droits dont il est allégué qu'ils sont accordés en vertu du MSA comporte la fourniture de biens ou services au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC n'est pas très convaincant. Dans une note de bas de page relative à leur réponse à la question n° 249, les Communautés européennes affirment que, parce que l'Organe d'appel a estimé dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV* qu'en accordant le droit de récolter du bois, les pouvoirs publics provinciaux canadiens fournissaient des biens, "{i}l s'ensuit qu'en accordant les droits en cause en l'espèce, les autorités publiques fournissent des biens et services à Boeing au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC".[1724] Nous

---

[1721] Réponse des Communautés européennes à la question n° 364, paragraphe 184. (pas d'italique dans l'original) Voir aussi la réponse des Communautés européennes à la question n° 364, paragraphe 188 ("En conclusion, l'ensemble d'améliorations routières pour le 787 constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC, même si le Groupe spécial considère que les améliorations routières sont une infrastructure générale. La raison en est que les *droits* à ces améliorations routières constituent la fourniture de biens et services autres qu'une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii)." (italique dans l'original)).

[1722] En expliquant leur méthode pour quantifier le montant de l'avantage dont il est allégué qu'il a été conféré par les projets d'améliorations routières, les Communautés européennes font observer ce qui suit:

> "On pourrait aussi quantifier (l)'avantage que Boeing tire de l'ensemble d'améliorations routières pour le 787 en estimant la valeur du droit légal de définir les spécifications conformément à ses seuls besoins et de la garantie de résultat qui sont accordées à Boeing dans le cadre de l'ensemble de mesures … En fait, les Communautés européennes font valoir que, si le Groupe spécial devait considérer que les améliorations routières elles-mêmes constituent une infrastructure générale, à titre subsidiaire, les droits conférés à Boeing dans le cadre de l'ensemble de mesures constituent la fourniture de biens et services autres qu'une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC".

Réponse des Communautés européennes à la question n° 249, paragraphe 454.

[1723] Réponse des Communautés européennes à la question n° 249, paragraphe 453.

[1724] Réponse des Communautés européennes à la question n° 249, paragraphe 454, note de bas de page 517.

pensons que la constatation formulée par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, sur laquelle s'appuient les Communautés européennes, n'étaye pas leur argument. Ce qui était en cause dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, c'étaient les arrangements forestiers prévus par les programmes forestiers provinciaux du Canada, qui donnaient aux concessionnaires le droit de pénétrer sur les terres appartenant aux pouvoirs publics, de couper du bois sur pied et de jouir de droits exclusifs sur le bois qui était récolté. Le Canada faisait valoir que l'octroi du droit incorporel de récolter du bois sur pied ne pouvait pas être assimilé à l'acte consistant à fournir ce bois sur pied. L'Organe d'appel n'a pas souscrit à cette affirmation. Il a constaté que les arrangements forestiers représentaient une situation dans laquelle les pouvoirs publics provinciaux fournissaient du bois sur pied:

> "En accordant un droit de récolte, les gouvernements provinciaux mettent certains peuplements à la disposition des exploitants forestiers et permettent à ces entreprises, exclusivement, d'utiliser ces ressources ... En outre, ce qui importe, aux fins de déterminer si les pouvoirs publics "fournissent des biens" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii), est la conséquence de la transaction. Les droits sur les arbres abattus ou les grumes deviennent une conséquence naturelle et inévitable de l'exercice par les exploitants de leurs droits de récolte. De fait, comme l'a indiqué le Groupe spécial, les éléments de preuve indiquent que mettre à disposition du bois est la raison d'être des arrangements forestiers."[1725]

7.460 C'est l'objet du droit qui expliquait pourquoi le Groupe spécial et l'Organe d'appel avaient conclu que l'octroi du droit signifiait effectivement la fourniture d'un bien. Par conséquent, les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV* ne peuvent pas être invoqués pour étayer une proposition plus générale selon laquelle, en octroyant un type quelconque de droits à une société, les pouvoirs publics fournissent des biens et services au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. En l'espèce, les Communautés européennes n'ont pas démontré que l'objet des droits dont il est allégué qu'ils ont été conférés à Boeing, comme le droit d'être consultée en ce qui concerne les spécifications des projets d'améliorations routières et la garantie de résultat alléguée dont jouissait Boeing, était tel qu'en conférant ces droits les autorités concernées avaient effectivement fourni des biens et services au sens de l'article 1.1 a) 1) iii). On ne voit pas bien quel "bien" ou "service" est fourni à Boeing à la suite des droits contestés par les Communautés européennes. Notamment, on ne voit pas bien si l'argument des Communautés européennes concerne la fourniture d'une "sécurité juridique", comme, d'après ce que les États-Unis croient comprendre, les Communautés européennes le font valoir, ou la fourniture d'un autre bien, comme la fourniture d'une infrastructure. Si leur argument concerne la fourniture d'une "sécurité juridique", les Communautés européennes n'ont pas expliqué en quoi la "sécurité juridique", en elle-même et à elle seule, était visée par l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.

7.461 En réponse à la critique formulée par les États-Unis, les Communautés européennes affirment que ce qu'elles considèrent comme la garantie de résultat dont jouit Boeing en vertu du MSA signifie que les autorités de l'État de Washington sont tenues de fournir certains services tels que la planification, l'ordonnancement, la maintenance, la construction. Cependant, les Communautés européennes ne démontrent pas en quoi ces services dont il est allégué qu'ils sont fournis à Boeing diffèrent d'une façon quelconque des travaux que les autorités de l'État de Washington doivent entreprendre pour la gestion des routes en tant qu'infrastructure générale.[1726,1727]

[1725] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 75. (note de bas de page omise)

[1726] Les Communautés européennes fournissent l'exemple suivant pour illustrer l'importance qu'il y a à fournir une sécurité juridique:

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.462 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que les projets d'extension de l'I-5 et la SR 527 ou les droits dont il est allégué qu'ils ont été conférés à Boeing en relation avec ces projets constituaient des contributions financières sous la forme de la fourniture de biens ou services autres qu'une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.

7.463 S'agissant de savoir si les mesures d'amélioration du port d'Everett, c'est-à-dire la construction du dispositif de transfert train-barge et l'extension du terminal sud, sont des infrastructures générales, le Groupe spécial note, tout d'abord, que les États-Unis ont affirmé à maintes reprises au cours de la présente procédure que le port d'Everett n'avait pas commencé les travaux concernant l'extension du terminal sud et qu'il ne prévoyait nullement de le faire. Bien que les Communautés européennes aient fait valoir que cela n'était pas pertinent, elles n'ont pas contesté le fait que cette extension du terminal sud n'avait pas (encore) eu lieu. Le Groupe spécial ne voit pas la nécessité de déterminer si l'extension du terminal sud est une mesure visée par l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC alors que cette extension n'a pas eu lieu et qu'il n'y a aucune certitude qu'elle aura lieu à l'avenir. L'extension du terminal sud est essentiellement une mesure qui n'existe pas (encore).[1728]

7.464 S'agissant du dispositif de transfert train-barge, le Groupe spécial note que ce projet a été entrepris et a été mené à son terme. Il considère que les éléments de preuve dont il dispose à l'appui de l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle ce dispositif n'est pas une infrastructure générale aux fins de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC sont beaucoup plus solides que ceux qui concernent les projets d'améliorations routières.

> "Supposons qu'une société reçoive de la part des autorités de la ville dans laquelle elle est implantée un engagement juridiquement contraignant qui confère trois droits à ses employés: 1) le droit de voyager gratuitement dans un autobus local; 2) le droit d'exiger que les horaires des autobus soient respectés, indépendamment de ce que cela coûte; et 3) le droit d'obtenir que les itinéraires des autobus soient choisis en fonction des spécifications de la société."

Réponse des Communautés européennes à la question n° 364, paragraphe 183. Les Communautés européennes fournissent aussi un exemple à l'appui de leur argument selon lequel, dans le cadre du MSA, l'État de Washington "a accordé et accordera à Boeing des droits à des services passés, actuels et futurs":

> "Pensez que l'État s'engage à assurer sans interruption l'alimentation électrique de l'usine de Boeing. Spécifiquement, l'État s'engage à fournir de l'électricité, à partir d'une autre source d'alimentation, sur la base de génératrices diesel, dans les dix minutes à compter du moment où l'alimentation publique en électricité aura cessé de fonctionner (pour quelque raison que ce soit). Ce contrat couvre donc les coûts de maintenance et de surveillance quotidienne des génératrices diesel, ainsi que les coûts du combustible diesel et du fonctionnement des moteurs en cas de défaillance du réseau public (tout cela, quel qu'en soit le coût). Le droit pour Boeing de bénéficier de ces services lui confère une contribution financière."

Réponse des Communautés européennes à la question n° 364, paragraphe 185. Le Groupe spécial considère que ces exemples décrivent des situations qui sont très différentes des projets d'améliorations routières en cause en l'espèce.

[1727] Le Groupe spécial note que les Communautés européennes n'ont pas avancé d'arguments indiquant pourquoi et comment les droits prévus dans le MSA, par opposition aux améliorations routières elles-mêmes, conféraient un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC et pourquoi et comment ces droits étaient spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

[1728] Le Groupe spécial note l'argument des Communautés européennes selon lequel l'engagement d'étendre le terminal sud constitue une contribution financière sous la forme d'un transfert direct potentiel de fonds au sens de l'article 1.1) a) 1) i) de l'Accord SMC. Outre le fait que les Communautés européennes formulent cet argument d'une manière très sommaire et fournissent un raisonnement très limité quant à la raison pour laquelle cet engagement constitue un transfert direct potentiel de fonds, elles n'ont pas montré en quoi ledit engagement, en lui-même et à lui seul, donnait lieu à un avantage au sens de l'article 1.1 b).

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.465 Premièrement, dans le cas des améliorations routières de l'I-5 et de la SR 527, il est clair que les améliorations sont ouvertes au grand public et il n'y a rien qui accorde à Boeing des droits spéciaux affectant la capacité du grand public d'utiliser les améliorations routières. Dans le cas du dispositif de transfert train-barge, toutefois, Boeing jouit d'un droit d'"usage préférentiel". L'Accord modifié et reformulé sur les installations et services dispose à cet égard ce qui suit:

> "Comme cela est énoncé à l'article 4 ci-après, les cargaisons livrées au Port et destinées à être livrées aux installations désignées par Boeing (qu'elles appartiennent ou non à Boeing) sont admises à bénéficier de l'usage préférentiel du dispositif. Le Port a le droit d'utiliser le nouveau dispositif à toutes autres fins, pour autant que cela ne fasse pas obstacle à l'usage préférentiel accordé à Boeing."[1729]

7.466 L'article 4.1 de l'Accord modifié et reformulé sur les installations et services définit l'"usage préférentiel" comme suit:

> "Aux fins du présent accord, l'"usage préférentiel" s'entendra des droits d'accostage à l'arrivée au port des navires et des barges, et de l'emplacement prioritaire réservé pour toutes les cargaisons visées par le présent accord au terminal désigné du Port, ainsi que de l'utilisation de la propre main-d'œuvre et du propre matériel du Port ou de la main-d'œuvre et du matériel travaillant pour son compte en sous-traitance, pour le chargement ou le déchargement de la cargaison de Boeing. En échange, Boeing convient de faire acheminer par le port d'Everett les expéditions de pièces ou de sous-assemblages pour les aéronefs destinées à ses installations d'Everett et transportées par bateau en conteneurs standard ou hors gabarit ou par fret non conteneurisé lorsqu'elle aura déterminé, de bonne foi et à sa seule discrétion, que cet itinéraire est la solution la plus rentable. Le Port convient qu'il accordera l'usage préférentiel des installations présentes et futures du port d'Everett pour toutes expéditions de pièces ou sous-assemblages de tout aéronef de Boeing (y compris les modèles futurs) qui sont transportées par bateau en conteneurs standard ou hors gabarit et qui sont destinées à un site de Boeing ou au site de tout fournisseur de Boeing désigné par Boeing."

7.467 Le Groupe spécial reconnaît que, comme le font valoir les États-Unis, l'usage préférentiel accordé à Boeing n'exclut pas la possibilité que des tiers utilisent le dispositif de transfert train-barge. En même temps, le Groupe spécial note que le droit des tiers d'utiliser le dispositif est subordonné à la disposition voulant que cela ne fasse pas obstacle à l'usage préférentiel accordé à Boeing. Il apparaît que cela implique que l'accès des tiers au dispositif de transfert train-barge peut être restreint. Par conséquent, il y a tout lieu de penser que si le concept d'"infrastructure générale" est défini comme une infrastructure qui est utilisable par le public sans limitation, la clause d'"usage préférentiel" empêche que le dispositif soit considéré comme une infrastructure générale.

7.468 Deuxièmement, l'Accord modifié et reformulé sur les installations et services indique expressément que "{l}e dispositif est conçu pour faciliter le transport des composants de grande taille jusqu'à la zone industrielle de Paine Field et, en particulier, le transport des composants hors gabarit jusqu'aux installations de construction et d'assemblage de Boeing situées là-bas".[1730] Par conséquent, alors que les projets d'améliorations routières servaient un large éventail d'objectifs, le but de la construction du dispositif de transfert train-barge est défini de manière beaucoup plus étroite comme étant la facilitation du transport de certains composants jusqu'aux installations de construction et

[1729] Port of Everett – Boeing Amended and Restated Facilities and Services Agreement, article 3.2, pièce US-224.

[1730] Port of Everett – Boeing Amended and Restated Facilities and Services Agreement, article 3.1, pièce US-224.

d'assemblage de Boeing. Le Groupe spécial trouve significatif, à cet égard, qu'un examen de l'Accord modifié et reformulé sur les installations et services signé par Boeing et le port d'Everett à l'automne 2006 confirme que Boeing convenait de rembourser au port d'Everett la totalité des coûts additionnels nécessaires pour réaliser le dispositif de transfert train-barge au taux d'intérêt de 6 pour cent selon un plan d'amortissement sur 20 ans.[1731] Il est peu probable que le port d'Everett aurait réussi à financer la réalisation du projet et la construction du dispositif de transfert train-barge si Boeing n'était pas convenue de rembourser la totalité des coûts additionnels nécessaires pour réaliser le dispositif.

7.469 Le Groupe spécial considère que certains arguments des Communautés européennes sont moins convaincants. Comme dans le cas des projets d'améliorations routières, le Groupe spécial n'est pas convaincu par les arguments avancés par les Communautés européennes voulant que certaines dispositions du MSA, comme celles qui se rapportent au droit de Boeing d'être consultée, étayent leur point de vue selon lequel le dispositif de transfert train-barge n'est pas une infrastructure générale. En outre, les Communautés européennes n'ont pas traité de manière adéquate certains arguments pertinents des États-Unis, notamment l'argument voulant que la construction du dispositif de transfert train-barge soit considérée comme un élément du réseau ferroviaire et que la raison pour laquelle le port d'Everett avait entrepris la construction du dispositif était d'éviter d'avoir à fermer la ligne de chemin de fer principale durant une à deux heures lorsqu'une grosse cargaison était transférée sur des barges ferroviaires.

7.470 Néanmoins, quoiqu'il ne soit pas complètement convaincu par tous les arguments formulés par les Communautés européennes, le Groupe spécial considère, eu égard en particulier aux dispositions concernant l'"usage préférentiel" accordé à Boeing, qu'il y a tout lieu de penser que le dispositif de transfert train-barge n'est pas une infrastructure générale aux fins de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. Compte tenu de la constatation qu'il formule ci-dessous en ce qui concerne l'existence d'un "avantage", le Groupe spécial ne juge pas nécessaire de trancher définitivement cette question.

7.471 À titre d'argument subsidiaire étayant leur affirmation selon laquelle les mesures relatives à l'infrastructure mentionnées dans le MSA constituent des contributions financières, les Communautés européennes soutiennent que ces mesures comportent des transferts directs potentiels de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Elles allèguent qu'elles trouvent un élément à l'appui de la description des mesures comme étant des transferts directs potentiels de fonds dans la disposition relative à "l'exécution intégrale" figurant à l'article 10.4.1 du MSA, qui prescrit qu'"une mesure corrective ayant un effet économique équivalent" soit accordée à Boeing.

7.472 Le Groupe spécial ne juge pas nécessaire d'examiner cet argument subsidiaire des Communautés européennes. La raison en est que, comme cela est expliqué ci-dessous[1732], à supposer que les mesures puissent être considérées comme des transferts directs potentiels de fonds, les Communautés européennes n'ont pas expliqué en quoi ces mesures conféraient un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

7.473 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate ce qui suit: i) les Communautés européennes n'ont pas démontré que les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 et l'extension du terminal sud étaient des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC; ii) alors que les Communautés européennes présentent des arguments plus solides s'agissant de la construction d'un dispositif de transfert train-barge par le port d'Everett, il n'est pas nécessaire de trancher définitivement le point de savoir si cette mesure constitue la fourniture de biens ou services autres

[1731] Port of Everett – Boeing Amended and Restated Facilities and Services Agreement, pièce C, pièce US-224.

[1732] Voir plus bas le paragraphe 7.480.

qu'une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii); et iii) il n'est pas nécessaire d'examiner l'argument présenté par les Communautés européennes à titre subsidiaire selon lequel les mesures en cause constituent des transferts directs potentiels de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i).

7.474 Le Groupe spécial va maintenant examiner si, à supposer que la construction du dispositif de transfert train-barge par le port d'Everett constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) iii)[1733], cette contribution financière confère un avantage au sens de l'article 1.1 b).[1734]

7.475 Il est bien établi qu'une contribution financière confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC si les conditions de cette contribution financière sont plus favorables que celles auxquelles le bénéficiaire a accès sur le marché.[1735] Par conséquent, une analyse de l'existence et de la nature d'un "avantage" doit être centrée sur les conditions de la transaction. Dans le cas d'une contribution financière du type identifié à l'article 1.1 a) 1) iii), à savoir la fourniture de biens ou services autres qu'une infrastructure générale, l'article 14 d) de l'Accord SMC, qui constitue le contexte pertinent pour l'interprétation du terme "avantage" figurant à l'article 1.1 b)[1736], donne des indications plus précises sur la manière dont les conditions d'une transaction doivent être analysées aux fins de l'article 1.1 b). Une détermination de l'existence d'un avantage conformément à l'article 14 d) pour la fourniture de biens ou services autres qu'une infrastructure générale exige une analyse de l'adéquation de la rémunération reçue par les pouvoirs publics pour le bien ou service en question par rapport aux conditions du marché existantes pour le bien ou service en question dans le pays de fourniture.[1737]

7.476 La construction et l'utilisation du dispositif de transfert train-barge ont fait l'objet d'un accord conclu entre le port d'Everett et Boeing à l'automne 2006.[1738] Les Communautés européennes ne démontrent pas, en se fondant sur une analyse détaillée des dispositions spécifiques de cet accord, que le port d'Everett n'a pas reçu une rémunération adéquate pour le dispositif de transfert train-barge. Elles affirment que le fait essentiel pour ce qui est de l'existence d'un avantage est qu'"{e}n l'absence d'un financement par l'État, Boeing aurait été tenue de payer intégralement le coût de 30 millions de dollars pour ce type d'infrastructure spécifique, et non pas simplement le surcoût de 14 à 16 millions de dollars. Ce sont ces 15 millions de dollars financés par l'État qui constituent un avantage conféré à la division des LCA de Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC".[1739] Par conséquent, les Communautés européennes font valoir essentiellement qu'un "avantage" existe parce que l'État de Washington fournit un bien à Boeing en lui demandant de couvrir seulement une partie des coûts qu'il

---

[1733] Voir plus haut le paragraphe 7.470.

[1734] La question de savoir si les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 et l'extension du terminal sud confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b) ne se pose pas parce que, comme cela est expliqué plus haut, i) les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527 ne sont pas des contributions financières parce qu'ils constituent la fourniture d'une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC; et ii) l'extension du terminal sud n'a pas eu lieu, ce qui signifie que la mesure dont il est allégué qu'elle constitue une contribution financière n'existe pas.

[1735] Voir plus haut le paragraphe 7.30.

[1736] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphes 155 et 158; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux III*, paragraphe 7.5.

[1737] Aux termes de l'article 14 d):

> "la fourniture de biens ou de services ou l'achat de biens par les pouvoirs publics ne sera pas considéré comme conférant un avantage, à moins que la fourniture ne s'effectue moyennant une rémunération moins qu'adéquate ou que l'achat ne s'effectue moyennant une rémunération plus qu'adéquate. L'adéquation de la rémunération sera déterminée par rapport aux conditions du marché existantes pour le bien ou service en question dans le pays de fourniture ou d'achat (y compris le prix, la qualité, la disponibilité, la qualité marchande, le transport et autres conditions d'achat ou de vente)."

[1738] Port of Everett – Boeing Amended and Restated Facilities and Services Agreement, pièce US-224.

[1739] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 181.

supporte pour la construction de ce dispositif. Elles considèrent à cet égard que la construction du dispositif de transfert train-barge "peut être considérée comme entreprise par Boeing, le Port contribuant au financement à hauteur de 16 millions de dollars".[1740] Selon cette approche, l'avantage est constitué par l'investissement réalisé par les autorités publiques dans la construction de l'infrastructure que Boeing aurait dû, sinon, financer elle-même. Les Communautés européennes font valoir plus généralement, s'agissant de l'infrastructure, que les investissements réalisés par les autorités de l'État de Washington servent de variable de remplacement pour la valeur marchande de l'infrastructure en cause.[1741]

7.477 Le Groupe spécial considère que cette approche consistant à déterminer l'existence d'un avantage en attribuant la totalité des coûts de construction du dispositif de transfert train-barge à titre d'avantage à Boeing pose problème. La méthode utilisée par les Communautés européennes pourrait être raisonnable dans le cas où la fourniture de l'infrastructure comporterait un transfert du titre de propriété ou l'octroi d'un droit exclusif d'utiliser l'infrastructure à une société donnée. Toutefois, les éléments de preuve présentés au Groupe spécial montrent que le dispositif de transfert train-barge appartient au port d'Everett et que, si Boeing jouit d'un droit d'usage préférentiel, il n'a aucun droit d'usage exclusif sur le dispositif. Le Groupe spécial ne voit aucun fondement logique au point de vue selon lequel le montant de l'avantage conféré à Boeing par la fourniture du dispositif de transfert train-barge est le montant de l'investissement réalisé par le port d'Everett, alors que le dispositif n'appartient pas à Boeing et qu'il a d'autres utilisateurs.[1742] De l'avis du Groupe spécial, les Communautés européennes ont tort lorsqu'elles affirment que la construction du dispositif train-barge "peut être considérée comme ayant été entreprise par Boeing, le Port contribuant au financement à hauteur de 16 millions de dollars".[1743] En fait, la construction a été entreprise par le port d'Everett, Boeing contribuant à hauteur de 15,5 millions de dollars. Contrairement à ce que font valoir les Communautés européennes, le Groupe spécial considère que ce versement est un élément de rémunération payé par Boeing et que les Communautés européennes n'ont pas fourni un raisonnement factuel et juridique suffisant pour lui permettre de conclure que, eu égard à ce versement et aux autres conditions de la transaction en cause[1744], le port d'Everett n'avait pas reçu une rémunération adéquate pour les biens ou services dont il est allégué qu'ils avaient été fournis à Boeing.

7.478 Le Groupe spécial fait observer aussi que les États-Unis affirment que Boeing n'utilise pas effectivement le dispositif de transfert train-barge parce qu'elle s'est tournée vers l'expédition par avion des parties du 787, et que les Communautés européennes n'ont pas contesté cette affirmation. Les Communautés européennes n'ont pas expliqué en quoi la contribution financière fournie par le port d'Everett en relation avec le dispositif de transfert train-barge conférait à Boeing un avantage au

[1740] Réponse des Communautés européennes à la question n° 249, paragraphe 456.
[1741] Réponse des Communautés européennes à la question n° 249, paragraphe 450.
[1742] Le Groupe spécial note que les Communautés européennes appliquent la même approche pour la détermination de l'existence d'un avantage dans le cas des mesures d'amélioration routière de l'État de Washington et dans celui de l'extension du terminal sud. Par conséquent, en ce qui concerne les mesures d'amélioration routière, elles traitent le montant de 291,2 millions de dollars investi par l'État de Washington dans les projets d'améliorations routières pendant la période couvrant les exercices budgétaires 2004 à 2008 comme un avantage en faveur de Boeing au motif qu'"{i}l est raisonnable de conclure que Boeing aurait dû débourser ces mêmes montants si elle avait dû financer elle-même ces améliorations routières, qui sont avantageuses pour le fonctionnement de ses installations. Étant donné que c'est l'État qui paie ces améliorations routières, et que Boeing ne paie rien en échange, les 291,2 millions de dollars dans leur intégralité constituent un avantage conféré à Boeing". Réponse des Communautés européennes à la question n° 249, paragraphe 452. Le Groupe spécial ne voit aucune base rationnelle permettant d'attribuer à Boeing l'intégralité des coûts supportés par l'État de Washington pour les projets d'améliorations routières, alors que l'utilisation des améliorations routières n'est nullement limitée à Boeing.
[1743] Réponse des Communautés européennes à la question n° 249, paragraphe 456.
[1744] Comme cela est indiqué en particulier dans l'Accord modifié et reformulé sur les installations et services conclu entre le port d'Everett et Boeing. Pièce US-224.

sens de l'article 1.1 b), alors que Boeing n'utilise pas effectivement ce dispositif. Par conséquent, nous ne voyons pas bien sur quelle base les Communautés européennes peuvent faire valoir qu'il existe un avantage au sens de l'article 1.1 b) au motif que les améliorations du port d'Everett "se rapportent explicitement à la production du 787", alors que Boeing n'utilise pas le dispositif de transfert train-barge pour les expéditions de pièces du 787.

7.479 Pour ces raisons, le Groupe spécial considère qu'en ce qui concerne le dispositif de transfert train-barge, les Communautés européennes n'ont pas fourni un raisonnement factuel et juridique suffisant au sujet de l'existence d'un avantage, tel que ce terme est utilisé à l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, interprété à la lumière de l'article 14 d). En particulier, les Communautés européennes n'ont pas expliqué pourquoi le port d'Everett avait reçu une rémunération moins qu'adéquate pour les biens ou services fournis à Boeing.[1745] Le Groupe spécial constate donc qu'à supposer que la construction du dispositif de transfert train-barge par le port d'Everett constitue une contribution financière sous la forme de la fourniture de biens ou services autres qu'une infrastructure générale, les Communautés européennes n'ont pas démontré que la construction du dispositif de transfert train-barge par le port d'Everett conférait un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

7.480 Le Groupe spécial constate aussi que les Communautés européennes n'ont pas démontré l'existence d'un avantage, s'agissant de leur argument subsidiaire selon lequel les mesures relatives à l'infrastructure mentionnées dans le MSA constituent des contributions financières sous la forme de transferts directs potentiels de fonds. Comme cela est indiqué ailleurs dans le présent rapport en ce qui concerne les arguments des Communautés européennes relatifs à certaines mesures fiscales figurant dans le HB 2294[1746], le Groupe spécial considère que, à supposer que les dispositions du MSA sur lesquelles s'appuient les Communautés européennes puissent être interprétées comme donnant lieu à des contributions financières sous la forme de transferts directs potentiels de fonds, les Communautés européennes n'ont pas fourni de raisonnement pour expliquer pourquoi ces transferts directs potentiels de fonds conféraient un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Démontrer simplement que les pouvoirs publics ont promis d'accorder soit un transfert direct de fonds soit une autre mesure corrective s'ils devaient ne pas respecter leurs engagements contractés dans le cadre du MSA n'est pas suffisant pour prouver que la promesse en soi, et non la mesure corrective qui pourrait éventuellement être accordée, confère un avantage à Boeing. Le même raisonnement s'applique à l'argument des Communautés européennes selon lequel le Groupe spécial devrait constater que les mesures relatives à l'infrastructure figurant dans le MSA constituent des transferts directs potentiels de fonds par suite de l'application de la disposition relative à "l'exécution intégrale" énoncée à l'article 10.4.1 du MSA. À supposer, pour les besoins de l'argumentation, que l'effet de la disposition relative à "l'exécution intégrale" se traduise par un transfert direct potentiel de fonds en relation avec les engagements relatifs à l'infrastructure prévus dans le MSA, les Communautés européennes n'ont pas montré que ces transferts directs potentiels de fonds accordaient un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

Conclusion

7.481 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527, la construction d'un dispositif de transfert train-barge et l'extension du terminal sud par le port d'Everett étaient des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC.**

[1745] Le Groupe spécial fait observer aussi que les Communautés européennes avancent des arguments qui sont sans rapport avec la question de l'avantage. Le point de savoir si "{l}e temps et les efforts économisés en transportant les pièces depuis le Port jusqu'à Paine Field grâce à ce dispositif de transfert train-barge représenteront un avantage immense pour Boeing" ou non n'est pas pertinent pour l'analyse de l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

[1746] Voir plus haut les paragraphes 7.173 à 7.177.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

iii) Renonciation aux redevances d'atterrissage des avions cargo gros porteurs 747 de Boeing à Paine Field

Introduction

7.482 Les Communautés européennes font valoir qu'en vertu du MSA le comté de Snohomish est tenu de renoncer aux redevances d'atterrissage du LCF 747 à Paine Field et que cela constitue une subvention spécifique. Elles estiment que le montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing est de 13,1 millions de dollars sur la période de 2007 à 2024.

7.483 Les États-Unis font valoir qu'il n'y a pas subvention parce que la renonciation alléguée aux redevances d'atterrissage n'est pas une contribution financière et ne confère pas d'avantage.

Mesure en cause

7.484 Boeing construit son avion cargo gros porteur 747 ("le LCF 747") en modifiant d'anciens 747-400 de façon que leur fuselage arrière s'ouvre pour permettre le chargement et le déchargement des grandes structures composites du 787. Le LCF 747 comprend aussi une section arrière articulée qui s'ouvre pour permettre le chargement des parties ainsi qu'un pont réaménagé.[1747] Boeing utilise le LCF 747 pour acheminer à Everett plusieurs parties du 787 provenant de fournisseurs faisant partie de son réseau mondial de fournisseurs.[1748] En particulier, le LCF 747 sert à transporter, entre autres composants, les tronçons du fuselage, les caissons de voilure et les stabilisateurs horizontaux du 787 qui proviennent du Japon, d'Europe et de Caroline du Sud.[1749] Les modifications apportées pour construire le LCF 747 sont réalisées au Taipei chinois.[1750] Selon les Communautés européennes, à ce jour, le transport des composants du 787 est le seul usage prévu pour le LCF 747. En fait, Boeing a donné au LCF 747 le nom de "Dreamlifter".[1751] Les Communautés européennes affirment que Boeing utilisera exclusivement les LCF 747 pour transporter les gros tronçons achevés du 787 à Everett pour y procéder à l'assemblage final et que Boeing prévoit d'utiliser trois LCF 747 pour la production du 787, le premier d'entre eux ayant été mis en service en 2007.[1752]

7.485 Paine Field est l'aéroport du comté de Snohomish situé dans la ville d'Everett, où Boeing a décidé d'implanter son installation d'assemblage du 787.[1753] Paine Field applique une "redevance d'atterrissage normale" qui est fonction du poids à l'atterrissage et du nombre d'atterrissages. La redevance d'atterrissage normale appliquée à Paine Field pour les aéronefs d'un poids supérieur à 30 000 livres est de 1,00 dollar par 1 000 livres de poids brut maximal à l'atterrissage.[1754] Au milieu des années 1990, le comté de Snohomish et Boeing sont convenus que Boeing paierait une "redevance annuelle plafonnée", augmentant d'un montant déterminé chaque année pour tenir compte de

[1747] Boeing 787: Build globally, assemble locally, The Seattle Times, 11 September 2005, pièce EC-115, page 4.
[1748] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 189, et Dominic Gates, Boeing 787: Parts from around world will be swiftly integrated, The Seattle Times, 11 September 2005, pièce EC-114.
[1749] Boeing 787: Build globally, assemble locally, The Seattle Times, 11 September 2005, pièce EC-115, page 4.
[1750] Boeing 787: Build globally, assemble locally, The Seattle Times, 11 September 2005, pièce EC-115, page 4.
[1751] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 189.
[1752] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 240.
[1753] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 239.
[1754] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 244; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 565.

l'inflation, pour l'utilisation de la piste et des installations aéroportuaires de Paine Field.[1755] Les parties appellent cet accord l'"Accord conjoint de 1996 sur l'utilisation". Ainsi, Boeing verse au comté de Snohomish une "redevance forfaitaire" annuelle, par opposition à la redevance d'atterrissage normale "par avion", c'est-à-dire en fonction du nombre d'atterrissages. En ce sens, il y a "renonciation" aux redevances d'atterrissage "par avion".[1756] L'accord entre Boeing et le comté comporte une clause d'extinction de sorte que les parties négocient périodiquement des prorogations.[1757]

7.486 La pièce E jointe au MSA indique que le "comté de Snohomish convient de *modifier* l'accord existant conclu avec Boeing pour *inclure* la renonciation à toutes les redevances d'atterrissage de l'aéronef LCF 747-400".[1758] Ainsi, en vertu du MSA, il est "renoncé" à toutes les redevances d'atterrissage par avion qui seraient normalement versées pour l'aéronef LCF 747-400, et qui sont, au lieu de cela, incluses dans, et couvertes par, l'accord relatif à la "redevance forfaitaire" conclu entre Boeing et le comté de Snohomish. C'est cette mesure que les Communautés européennes appellent la "renonciation aux redevances d'atterrissage des avions cargo gros porteurs 747 de Boeing à Paine Field", et qu'elles contestent en tant que subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

Arguments des Communautés européennes

7.487 L'argument principal des Communautés européennes concernant l'existence d'une contribution financière est que le fait que le comté de Snohomish a accepté de renoncer aux redevances d'atterrissage des LCF 747 équivaut: i) à une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC parce que le comté abandonne des recettes qu'il aurait normalement perçues; et ii) à une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) parce que, en autorisant les LCF 747 à atterrir à Paine Field et à utiliser ses installations, le comté fournit des services gratuitement.[1759] À titre subsidiaire, les Communautés européennes estiment que la mesure donne lieu à un transfert direct potentiel de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i) parce que, en vertu de l'article 10.4.1 du MSA, le comté de Snohomish doit accorder à Boeing une mesure corrective ayant un effet équivalent s'il ne peut pas renoncer à la redevance d'atterrissage du LCF 747.[1760]

7.488 Les Communautés européennes font valoir que l'engagement du comté de Snohomish de renoncer aux redevances d'atterrissage du LCF 747 qui est prévu dans le MSA implique l'abandon de recettes qui seraient normalement exigibles et constitue donc une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC. À cet égard, elles rejettent l'argument des États-Unis selon lequel le comté n'abandonne pas de recettes normalement exigibles parce que, en vertu de l'Accord conjoint sur l'utilisation de Paine Field, Boeing verse une redevance annuelle plafonnée pour l'atterrissage de tous ses aéronefs. Les Communautés européennes admettent qu'au moment où ils ont signé le MSA, le comté de Snohomish et Boeing avaient conclu un accord sur la redevance annuelle plafonnée en ce qui concerne les atterrissages à Paine Field. Toutefois, elles font valoir que cet accord ne concernait pas et ne pouvait pas concerner les LCF 747 parce que l'Accord conjoint de 1996 sur l'utilisation, qui instituait la redevance plafonnée, n'était pas un accord global portant sur les

[1755] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 560; 1996 Boeing-Paine Field Joint Use Agreement, 10 April 1996, pièce EC-1189.
[1756] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 561.
[1757] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 562.
[1758] First Amendment to Project Olympus Master Site Agreement, Exhibit E, pièce EC-60. (pas d'italique dans l'original)
[1759] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 242.
[1760] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 243.

atterrissages de tous les aéronefs civils de Boeing et parce que ni l'Accord conjoint sur l'utilisation, ni aucun autre accord antérieur au MSA n'incluait le LCF 747.[1761]

7.489 Les Communautés européennes font valoir que l'Accord conjoint sur l'utilisation[1762] était un accord provisoire conclu par les parties pour régler un différend au sujet des redevances prévues par un accord antérieur. Spécifiquement, l'Accord portait sur les redevances dues par Boeing à Paine Field entre 1994 et 1998, et comprenait l'engagement des parties d'essayer de négocier un accord plus global d'ici à la fin de 1998. Il n'est dit nulle part dans l'Accord que celui-ci concerne l'atterrissage de tous les aéronefs civils de Boeing à Paine Field.[1763] Étant donné que Boeing et le comté de Snohomish ne sont pas parvenus à un accord global sur l'utilisation de Paine Field par Boeing avant la fin de 1998, ils ont, à la place, signé des lettres de prorogation datées du 25 août 1999[1764], du 7 décembre 2000[1765], du 17 décembre 2002[1766] et du 7 mars 2007[1767] pour proroger périodiquement l'arrangement temporaire relatif à la redevance annuelle plafonnée institué par l'Accord conjoint de 1996 sur l'utilisation. Ces accords de prorogation ultérieurs étayent le point de vue selon lequel l'Accord conjoint de 1996 sur l'utilisation ne concernait pas les atterrissages de tous les aéronefs civils de Boeing à Paine Field, car il a fallu attendre la lettre de prorogation du 17 décembre 2002 pour que les parties décident d'ajouter une clause indiquant ce qui suit: "le présent accord inclut le lancement, les essais et la production de modèles d'aéronefs additionnels sans coût additionnel pour Boeing".[1768]

7.490 Les Communautés européennes font valoir que si l'Accord conjoint de 1996 sur l'utilisation visait déjà les redevances relatives à tous les aéronefs civils de Boeing, il n'aurait pas été nécessaire d'ajouter cette clause dans la lettre de prorogation du 17 décembre 2002.[1769] Elles estiment aussi que, compte tenu du fait que le comté de Snohomish "{est} conv{enu} de modifier l'accord existant conclu avec Boeing pour inclure la renonciation à toutes les redevances d'atterrissage de l'aéronef LCF 747-400" dans le MSA[1770] et que le comté de Snohomish a effectivement mis en œuvre cet engagement dans sa lettre de prorogation datée du 7 mars 2007 en incluant une clause distincte de celle ajoutée le 17 décembre 2002, il est évident que la clause ajoutée dans la lettre de prorogation du 17 décembre 2002 n'englobait pas le LCF 747. La clause en question figurant dans la lettre de prorogation du 7 mars 2007 est libellée comme suit:

> "En vertu de la présente prorogation de l'Accord conjoint sur l'utilisation, Boeing est autorisée à produire des modèles d'aéronefs et des dérivés actuels et additionnels sans qu'aucune imposition additionnelle ne soit appliquée pour l'utilisation de l'aéroport pour le décollage et l'atterrissage des vols d'essai, d'évaluation et de livraison. *En outre, en vertu de l'Accord dans le cadre du projet Olympus, aucune redevance ni taxe de ravitaillement en carburant additionnelle ne sera appliquée pour les activités de l'avion cargo gros porteur (LCF) 747 lors des essais en vol ou des activités de transport de fret.*"[1771]

7.491 Les Communautés européennes affirment que le LCF 747 ne serait pas considéré comme un "modèle d'aéronef additionnel" entrant dans le champ d'application de la clause ajoutée dans la lettre

---

[1761] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 161 à 164.
[1762] 1996 Boeing-Paine Field Joint Use Agreement, pièce EC-1189.
[1763] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 161.
[1764] Boeing-Paine Field Joint Use Agreement Extension, 25 August 1999, pièce EC-1190.
[1765] Boeing-Paine Field Joint Use Agreement Extension, 7 December 2000, pièce EC-1191.
[1766] Boeing-Paine Field Joint Use Agreement Extension, 17 December 2002, pièce US-234 (RCC).
[1767] Boeing-Paine Field Joint Use Agreement Extension, 7 March 2007, pièce US-235 (RCC).
[1768] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 162.
[1769] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 163.
[1770] First Amendment to Project Olympus Master Site Agreement, Exhibit E, pièce EC-60.
[1771] Boeing-Paine Field Joint Use Agreement Extension, 7 March 2007, pièce US-235 (RCC). (mis en italique par les Communautés européennes)

de prorogation du 17 décembre 2002 parce que le LCF 747 est différent des autres modèles de LCA de Boeing qui sont vendus sur le marché commercial. Au contraire, c'est un avion cargo qui a été conçu pour aider Boeing à produire le 787. Ainsi, les Communautés européennes rejettent l'interprétation des États-Unis selon laquelle la "renonciation" mentionnée dans le MSA reflète simplement la pratique existante en vertu de laquelle, en échange d'une redevance forfaitaire, il est renoncé à toutes les redevances par avion. Accepter cette interprétation priverait de sens la clause de renonciation concernant le LCF 747 figurant dans le MSA de même que la clause mettant en œuvre la renonciation prévue dans la lettre de prorogation du 7 mars 2007.[1772] En outre, cela rendrait inutile l'engagement pris par le comté de Snohomish dans le MSA de renoncer aux redevances d'atterrissage du LCF 747.[1773]

7.492 Dans leurs observations sur la réponse des États-Unis à une question du Groupe spécial, les Communautés européennes réitèrent[1774] leur position selon laquelle ni l'Accord conjoint de 1996 sur l'utilisation ni la lettre de prorogation du 17 décembre 2002 ne concernaient les atterrissages de tous les aéronefs civils de Boeing à Paine Field.[1775] Elles estiment en outre que le fait que les États-Unis n'ont pas expliqué les contradictions évoquées par les Communautés européennes confirme le point de vue selon lequel le LCF 747 n'entrait pas dans le champ d'application de la prorogation de décembre 2002 de l'Accord conjoint de 1996 sur l'utilisation. Par conséquent, la renonciation aux redevances d'atterrissage du LCF 747, prescrite par le MSA et mise en œuvre par la prorogation de mars 2007 de l'Accord conjoint sur l'utilisation, donne lieu à un abandon de recettes normalement exigibles au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.[1776]

7.493 Pour démontrer que le comté de Snohomish a renoncé à un droit réel de percevoir des recettes additionnelles, les Communautés européennes comparent la mesure contestée à un point de référence normatif. Puisque l'arrangement relatif à la redevance annuelle plafonnée ne visait pas le LCF 747, les atterrissages de LCF 747 à Paine Field auraient dû être soumis au barème normal des redevances d'atterrissage appliqué à Paine Field, c'est-à-dire 1,00 dollar par 1 000 livres de poids brut maximal à l'atterrissage. Les Communautés européennes estiment compte tenu de ce barème normal que, en l'absence de la renonciation convenue dans le MSA et mise en œuvre dans la lettre de prorogation du 7 mars 2007, Paine Field aurait le droit de percevoir 1,00 dollar par 1 000 livres de poids brut maximal à l'atterrissage pour chaque LCF 747 qui atterrit à Paine Field, en plus de la redevance annuelle plafonnée relative aux atterrissages des autres aéronefs de Boeing. Il s'ensuit par conséquent que le comté de Snohomish abandonne des recettes normalement exigibles au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.[1777]

[1772] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 163.

[1773] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 164.

[1774] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 366 b), paragraphes 181 à 183.

[1775] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 160 à 169.

[1776] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 366 b).

[1777] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 165 et 166. Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes expliquent comme suit comment elles ont obtenu le montant de la subvention résultant de la renonciation aux redevances d'atterrissage:

> "Les Communautés européennes estiment la valeur de cette contribution financière à au moins 13,1 millions de dollars entre l'exercice 2007 et l'exercice 2024. Selon Paine Field, leur redevance d'atterrissage normale pour les aéronefs dont le poids excède 30 000 livres est de 1,00 dollar par 1 000 livres de poids brut maximal à l'atterrissage. Bien que les spécifications techniques du LCF 747 ne soient pas encore disponibles, en utilisant comme variable de remplacement le poids brut maximal à l'atterrissage du 747-400F qui est de 666 000 livres, le montant de la renonciation aux redevances s'élève à 666 dollars par atterrissage. Si chacun des trois LCF 747 atterrit à Paine Field une fois par jour (c'est-à-dire 365 fois par an),

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.494 Les Communautés européennes estiment que la renonciation aux redevances d'atterrissage du LCF 747 donne aussi lieu à une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.[1778] Spécifiquement, le comté de Snohomish fournit des services à Boeing en permettant au LCF 747 d'atterrir à Paine Field gratuitement, ce qui donne lieu à une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) iii). L'affirmation des États-Unis selon laquelle aucun service n'est fourni gratuitement à Boeing parce que la renonciation prévue dans le MSA est incluse dans la redevance versée par Boeing est inexacte du point de vue des faits.[1779]

7.495 Les Communautés européennes font valoir, à titre subsidiaire, qu'étant donné que le comté de Snohomish s'est engagé à faire bénéficier Boeing d'une renonciation aux redevances d'atterrissage du LCF 747 en vertu du MSA, cet engagement est garanti à Boeing au moyen de la disposition relative à l'exécution intégrale du MSA, ce qui donne lieu à un transfert direct potentiel de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[1780]

7.496 Les Communautés européennes font valoir que la renonciation aux redevances d'atterrissage du LCF 747 confère un "avantage" à la division des LCA de Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC parce que la renonciation concerne explicitement la production du 787 et est accordée à la division des LCA de Boeing à des conditions autres que celles du marché. Étant donné que Boeing n'est pas tenue de verser quoi que ce soit en échange de la renonciation et que les LCF 747 seront tous utilisés pour transporter les parties du 787 à Everett pour assemblage final, la totalité des contributions financières peuvent être considérées comme conférant des avantages à la division des LCA de Boeing. L'avantage conféré à la division des LCA de Boeing par cette renonciation aux redevances d'atterrissage du LCF 747 est accordé à des conditions autres que celles du marché. La renonciation aux redevances d'atterrissage du LCF 747 a pour résultat que Boeing paie moins de frais de transport pour les parties nécessaires à l'assemblage de chaque 787. Par définition, la renonciation aux redevances d'atterrissage ne peut pas être obtenue par Boeing sur le marché et peut uniquement lui être accordée par le comté de Snohomish, qui permet aux LCF 747 d'utiliser les services de Paine Field gratuitement – c'est-à-dire en dessous de la valeur marchande.[1781]

7.497 Les Communautés européennes rejettent l'argument des États-Unis selon lequel, dans le cadre de l'arrangement relatif à la redevance annuelle fixe, Boeing paie effectivement un tarif plus élevé que la redevance normale appliquée par l'aéroport aux LCA en fonction du poids à l'atterrissage et du nombre d'atterrissages. L'arrangement relatif à la redevance annuelle fixe n'est pas pertinent pour le LCF 747. Les Communautés européennes soutiennent que l'arrangement relatif à la redevance annuelle fixe conclu par Boeing pour l'utilisation de l'aéroport de Paine Field ne visait pas, et ne pouvait pas viser, le LCF 747 avant la renonciation convenue par le comté de Snohomish dans le MSA et mise en œuvre dans la lettre de prorogation du 7 mars 2007. Par conséquent, Boeing aurait dû payer le tarif normal appliqué par Paine Field, qui est de 1,00 dollar par 1 000 livres de poids brut maximal à l'atterrissage, pour les atterrissages du LCF 747. La renonciation dispose toutefois que le LCF 747 ne sera assujetti à aucune redevance distincte et, de ce fait, elle s'écarte de ce qu'un acteur du marché devrait payer pour effectuer des atterrissages à Paine Field. Cela entraîne un avantage au sens

---

l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus exigera que Paine Field abandonne 729 270 dollars de recettes tirées des redevances d'atterrissage chaque année à compter de l'exercice 2007, soit 13,1 millions de dollars entre l'exercice 2007 et l'exercice 2024."

Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 244.

[1778] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 242 et 243.

[1779] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 169.

[1780] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 169.

[1781] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 248.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, dont la valeur est d'au moins 13,1 millions de dollars entre 2007 et 2024.[1782]

Arguments des États-Unis

7.498 Les États-Unis font observer qu'au milieu des années 1990 le comté de Snohomish et Boeing sont convenus que Boeing verserait une redevance annuelle plafonnée, qui augmente de 60 000 dollars par an pour tenir compte de l'inflation et qui couvre l'utilisation par Boeing de la piste et des installations aéroportuaires de Paine Field. Cet accord portait sur les atterrissages de tous les aéronefs civils de Boeing, y compris le LCF 747. Alors que le comté de Snohomish est convenu, dans le MSA, de modifier l'accord existant conclu avec Boeing pour inclure la renonciation à toutes les redevances d'atterrissage de l'aéronef LCF 747-400, cette "renonciation" reflète simplement la pratique existante en vertu de laquelle, en échange d'une redevance forfaitaire, il est renoncé à toutes les redevances par avion.[1783]

7.499 Les États-Unis expliquent que, puisque l'Accord conjoint sur l'utilisation prévoit une clause d'extinction, les parties négocient périodiquement des prorogations. En décembre 2002, Boeing et Paine Field ont prorogé leur Accord conjoint sur l'utilisation de 2003 à 2005. La prorogation de décembre 2002, qui était antérieure au MSA, indiquait spécifiquement que l'Accord "inclu{ait} le lancement, les essais et la production de modèles d'aéronefs additionnels sans coût additionnel pour Boeing".[1784] Les États-Unis font observer qu'il y a eu une autre prorogation de l'Accord conjoint sur l'utilisation le 7 mars 2007, qui dispose que Boeing est autorisée à produire des modèles d'aéronefs et des dérivés actuels et additionnels sans qu'aucune imposition additionnelle ne soit appliquée pour l'utilisation de l'aéroport pour le décollage et l'atterrissage des vols d'essai, d'évaluation et de livraison et que, en vertu du MSA, aucune redevance ni taxe de ravitaillement en carburant additionnelle ne sera appliquée pour les activités du LCF 747 lors des essais en vol ou des activités de transport de fret.[1785] Les États-Unis font valoir que le LCF 747 est un aéronef de Boeing et que, en tant que tel, il était visé par l'accord initial. La prorogation de décembre 2002 de l'Accord conjoint sur l'utilisation entre Boeing et Paine Field précisait en outre que la renonciation aux redevances d'atterrissage incluait des modèles d'aéronefs additionnels sans coût additionnel pour Boeing. Conformément à l'accord initial et à la prorogation de décembre 2002, la prorogation de mars 2007 de l'Accord conjoint sur l'utilisation reprend l'accord préexistant en vertu duquel le LCF 747 ne serait pas assujetti à des redevances d'atterrissage additionnelles. En conséquence, l'accord initial conclu entre Boeing et le comté établissait que le LCF 747 ne serait pas assujetti aux redevances d'atterrissage par avion. Les

[1782] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 170 et 171. Les Communautés européennes font aussi valoir qu'"il n'est pas non plus logique que Boeing accepte de payer un tarif plus élevé que les redevances à l'atterrissage normales de Paine Field". Elles contestent la pièce US-237, Boeing Landing Summary and Costs at Paine Field (RCC), sur laquelle les États-Unis s'appuient pour affirmer que Boeing paie plus cher que les tarifs normaux appliqués par Paine Field, car elle ne contient pas de renseignements concernant la source des données. Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 170, note de bas de page 297.

[1783] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 560 et 561.

[1784] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 562. Les États-Unis font valoir que, contrairement à ce qu'avancent les Communautés européennes, cette prorogation ne "modifiait" pas l'Accord conjoint sur l'utilisation de façon à inclure les activités relatives aux modèles d'aéronefs additionnels. Réponse des États-Unis à la question n° 366 b), paragraphe 208, note de bas de page 251.

[1785] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 563. Cette prorogation de mars 2007 dispose aussi que, pour les années 2007, 2008, 2009, 2010 et 2011, le montant total facturé à Boeing sera le moins élevé de ces deux montants: le montant exigible au titre de la formule de 1995 (Addendum A) ou le "montant plafonné." Le "montant plafonné" est de **[***]** pour l'année 2007, de **[***]** pour 2008, de **[***]** pour 2009, de **[***]** pour 2010 et de **[***]** pour 2011. Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 563.

prorogations de décembre 2002 et de mars 2007 ainsi que la disposition pertinente du MSA reflètent simplement le pratique existante établie dans l'accord initial.[1786]

7.500 Les États-Unis font valoir que, sur la base de la redevance annuelle plafonnée pour l'atterrissage de tous les aéronefs de Boeing convenue par Boeing, le comté de Snohomish et Paine Field, ainsi que de la modification apportée en mars 2007 à l'Accord conjoint sur l'utilisation, il est clair que le comté n'abandonne aucune recette qu'il percevrait normalement pour l'atterrissage du LCF 747.[1787] Les États-Unis font aussi valoir qu'aucun service n'est fourni gratuitement à Boeing parce que la "renonciation" figurant dans le MSA est incluse dans la redevance payée par Boeing. De ce fait, il n'y a pas de contribution financière.[1788] Les États-Unis font valoir qu'aucun avantage n'est conféré à Boeing parce que, dans le cadre de l'arrangement relatif à la redevance annuelle fixe, Boeing paie effectivement un tarif plus élevé que la redevance normale appliquée aux LCA par l'aéroport en fonction du poids à l'atterrissage et du nombre d'atterrissages.[1789]

Évaluation par le Groupe spécial

7.501 Le Groupe spécial est saisi de la question de savoir si ce que les Communautés européennes qualifient d'engagement pris par le comté de Snohomish dans le MSA de renoncer aux redevances d'atterrissage du LCF 747 est une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Les Communautés européennes font valoir que l'engagement pris par le comté de Snohomish dans le MSA de renoncer aux redevances d'atterrissage du LCF 747 constitue l'abandon de recettes publiques normalement exigibles au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC et la fourniture de biens ou de services au sens de l'article 1.1 a) 1) iii). Les Communautés européennes font valoir que ces contributions financières confèrent un avantage à Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Les États-Unis soutiennent que le comté n'abandonne pas de recettes qui seraient normalement exigibles pour les atterrissages du LCF 747 parce que Boeing paie la "redevance annuelle plafonnée pour l'atterrissage de tous les aéronefs de Boeing" sur la base de l'Accord conjoint sur l'utilisation qu'elle a conclu pour Paine Field, qui est antérieur au MSA. Ils font aussi valoir qu'aucun service n'est fourni gratuitement à Boeing. En outre, ils font valoir que s'il y a contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC, aucun avantage n'est conféré au sens de l'article 1.1 b).

7.502 Le Groupe spécial explique ci-après pourquoi il considère que les Communautés européennes n'ont pas démontré que l'engagement pris par le comté de Snohomish dans le MSA de renoncer aux redevances d'atterrissage du LCF 747 constituait une subvention au sens de l'article premier de

---

[1786] Réponse des États-Unis à la question n° 366 b), paragraphes 208 et 209. Plus généralement, les États-Unis expliquent que le MSA est le résultat d'un effort fait par l'État de Washington et Boeing pour traiter, d'une manière globale, divers facteurs pertinents pour les activités de Boeing dans l'État de Washington. Pour certains de ces facteurs, comme les redevances d'atterrissage du LCF 747, Boeing et l'État avaient déjà établi une pratique qui était satisfaisante pour les deux parties et qui ne nécessitait pas de modifications. Étant donné que Boeing avait commencé à mener des activités dans l'État de Washington de nombreuses années avant la conclusion du MSA, l'État de Washington et Boeing ont simplement cherché à officialiser une pratique existante dans le MSA. C'est ce qui s'est produit en ce qui concerne les redevances d'atterrissage du LCF 747. Par conséquent, les États-Unis estiment que les Communautés européennes continuent de lire dans le MSA des obligations et des avantages qui n'y figurent pas. Réponse des États-Unis à la question n° 366, paragraphe 200.

[1787] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 564.

[1788] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 564.

[1789] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 565. Les États-Unis estiment qu'en 2006 Boeing a versé **[***]** millions de dollars de redevances d'atterrissage au titre du contrat qu'elle a conclu, ce qui équivaut à **[***]** dollars par 1 000 livres de poids brut maximal à l'atterrissage au cours de cette année. Cela est plus élevé que le montant que Boeing aurait versé si elle avait payé la redevance d'atterrissage normale de l'aéroport. Sur la base d'un poids brut maximal à l'atterrissage de 201 156 892 livres pour 2006, Boeing aurait versé un total de 201 157 dollars de redevances d'atterrissage au tarif normal, contre les **[***]** millions de dollars qu'elle a versés au titre du contrat. Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 565.

l'Accord SMC. Il est important de noter, dès le début, que même s'il avait constaté que cette mesure était une subvention, le Groupe spécial aurait constaté que cette mesure n'était pas pertinente pour son analyse de l'allégation de préjudice grave présentée par les Communautés européennes. Le Groupe spécial doit traiter la question de savoir si cette mesure est une subvention dans le but d'évaluer l'allégation de préjudice grave présentée par les Communautés européennes. Le montant total du subventionnement dont l'existence est alléguée par les Communautés européennes dans le présent différend comprend à la fois les "montants passés" et les "montants futurs", les termes "passés" et "futurs" désignant, respectivement, la période de 1989 à 2006 et la période de 2007 à 2024.[1790] Comme indiqué dans la partie du présent rapport concernant le préjudice grave, le Groupe spécial juge approprié d'évaluer l'allégation de préjudice grave actuel présentée par les Communautés européennes en examinant les effets des subventions sur la période de 2004 à 2006.[1791] Dans le cas de la renonciation aux redevances d'atterrissage des LCF 747, la totalité du montant de la subvention alléguée se rapporte à la période postérieure à 2006. Selon les Communautés européennes, le montant de cette subvention est de zéro dollar pour la période de 1989 à 2006 et de 13,1 millions de dollars pour la période de 2007 à 2024.[1792] Comme cela a été indiqué dans une autre partie du présent rapport[1793], les Communautés européennes ont expliqué que les seuls montants de subvention postérieurs à 2006 qui sont pertinents pour leur allégation de préjudice grave actuel sont les montants de certaines subventions récurrentes réduisant les coûts marginaux unitaires de Boeing, y compris la renonciation aux redevances d'atterrissage du LCF 747, qui devaient être reçus pour les années 2007, 2008 et 2009.[1794] Cependant, ces montants de subvention devant être reçus après 2006 ne jouent aucun rôle dans l'analyse par le Groupe spécial de l'allégation de préjudice grave actuel présentée par les Communautés européennes.[1795] En outre, le Groupe spécial applique le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne la menace de préjudice grave.[1796] Par conséquent, même s'il constatait que la renonciation alléguée aux redevances d'atterrissage du LCF 747 constituait une subvention spécifique, le Groupe spécial ne prendrait pas le montant de cette subvention en compte dans son analyse de l'allégation de préjudice grave présentée par les Communautés européennes.

7.503 Le Groupe spécial va à présent énoncer les raisons pour lesquelles il constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que la mesure en cause constituait une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC.

7.504 Le Groupe spécial note, à cet égard, que les parties ont avancé des arguments détaillés sur la question factuelle de savoir si, avant la conclusion du MSA, la redevance d'atterrissage annuelle plafonnée faisant l'objet d'un accord entre Boeing et le comté de Snohomish s'appliquait au LCF 747. À ce sujet, les Communautés européennes affirment que la redevance annuelle plafonnée prévue dans l'accord relatif à la redevance forfaitaire antérieur au MSA ne s'appliquait pas au LCF 747. Les États-Unis affirment que la renonciation aux redevances d'atterrissage prévue dans l'accord relatif à la redevance forfaitaire antérieur au MSA[1797] s'appliquait déjà au LCF 747 et que le MSA officialise simplement cette pratique existante.

[1790] Voir, par exemple, Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division, pièce EC-17.

[1791] Voir plus loin les paragraphes 7.1676 à 7.1679.

[1792] Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division, pièce EC-17.

[1793] Voir plus haut le paragraphe 7.155.

[1794] Réponse des Communautés européennes à la question n° 372. Les Communautés européennes traitent la renonciation alléguée aux redevances d'atterrissage du LCF 747 comme une subvention qui réduit les coûts marginaux de production du 787 de Boeing. Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1230, figure 15.

[1795] Voir plus loin le paragraphe 7.1813.

[1796] Voir plus loin les paragraphes 7.1851 à 7.1853.

[1797] Comme il est expliqué plus haut, cet accord, que les parties appellent l'"Accord conjoint de 1996 sur l'utilisation", a fait l'objet d'un certain nombre de prorogations. Par souci de simplicité et pour faciliter la compréhension, nous désignons l'accord antérieur au MSA et les prorogations par l'expression "accord relatif à

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.505 Nous considérons que les éléments de preuve présentés par les Communautés européennes étayent leur affirmation concernant le champ d'application de l'accord relatif à la redevance forfaitaire antérieur au MSA. Entre autres choses, nous ne voyons pas très bien pourquoi le MSA viserait tout particulièrement le LCF 747 et y ferait spécifiquement référence si l'accord relatif à la redevance forfaitaire antérieur au MSA visait déjà tous les aéronefs de Boeing, y compris le LCF 747. En outre, nous rappelons que le MSA prescrivait au comté de Snohomish "de *modifier* l'accord existant conclu avec Boeing pour inclure la renonciation à toutes les redevances d'atterrissage de l'aéronef LCF 747-400" dans le MSA.[1798] Nous notons aussi qu'une lettre de prorogation du 7 mars 2007 dispose ce qui suit:

> "En vertu de la présente prorogation de l'Accord conjoint sur l'utilisation, Boeing est autorisée à produire des modèles d'aéronefs et des dérivés actuels et additionnels sans qu'aucune imposition additionnelle ne soit appliquée pour l'utilisation de l'aéroport pour le décollage et l'atterrissage des vols d'essai, d'évaluation et de livraison. En outre, *en vertu de l'Accord relatif au projet Olympus*, aucune redevance ni taxe de ravitaillement en carburant additionnelle ne sera appliquée pour les activités de l'avion cargo gros porteur (LCF) 747 lors des essais en vol ou des activités de transport de fret."[1799]

7.506 Ainsi, nous estimons que les Communautés européennes ont démontré que l'effet du MSA était de modifier et d'élargir le champ d'application de l'accord relatif à la redevance forfaitaire antérieur au MSA pour "inclure" les atterrissages du LCF 747.

7.507 Toutefois, nous ne partageons pas l'avis des Communautés européennes selon lequel il s'ensuit qu'il y a une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC. À notre avis, la seule conclusion qui découle de cela est que Boeing a pu renégocier l'arrangement relatif à la redevance forfaitaire qu'elle avait conclu avec le comté de Snohomish dans le cadre du MSA, tout comme Boeing et le comté de Snohomish avaient déjà à plusieurs reprises renégocié les termes de cet arrangement relatif à la redevance forfaitaire.[1800] En d'autres termes, la seule conclusion que nous en tirons est que l'accord relatif à la redevance forfaitaire antérieur au MSA ne visait pas ni n'"incluait" les redevances d'atterrissage du LCF 747, et que l'accord relatif à la redevance forfaitaire postérieur au MSA vise et inclut désormais les redevances d'atterrissage du LCF 747.

7.508 Pour établir que cette modification de l'accord antérieur au MSA donne lieu à une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC, nous estimons que les Communautés européennes doivent, au minimum, procéder à une forme de comparaison entre les termes de l'accord postérieur au MSA et la "redevance d'atterrissage normale" perçue auprès d'autres utilisateurs de Paine Field. Les Communautés européennes ne l'ont pas fait. Au contraire, il nous apparaît que ce qu'elles ont fait effectivement a été d'utiliser l'accord relatif à la redevance forfaitaire antérieur au MSA conclu entre

---

la redevance forfaitaire antérieur au MSA", et l'accord/prorogation postérieur au MSA par l'expression "accord relatif à la redevance forfaitaire postérieur au MSA".

[1798] First Amendment to Project Olympus Master Site Agreement, Exhibit E, pièce EC-60. (pas d'italique dans l'original)

[1799] Boeing-Paine Field Joint Use Agreement Extension, 7 March 2007, pièce US-235 (RCC), paragraphe 2. (pas d'italique dans l'original)

[1800] Par exemple, il apparaît que, dans une lettre de prorogation de 2002, les parties ont décidé d'ajouter une clause indiquant ce qui suit: "le présent accord inclut le lancement, les essais et la production de modèles d'aéronefs additionnels sans coût additionnel pour Boeing". Voir les observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 366 b), paragraphe 181, comparant la prorogation de l'accord conjoint sur l'utilisation entre Boeing et Paine Field du 17 décembre 2002, pièce US-234 (RCC) *avec* la prorogation de l'Accord conjoint sur l'utilisation entre Boeing et Paine Field du 25 août 1999, pièce EC-1190 *et* la prorogation de l'Accord conjoint sur l'utilisation entre Boeing et Paine Field du 7 décembre 2000, pièce EC-1191.

Boeing et le comté de Snohomish comme point de référence, à la fois dans le but d'essayer de démontrer que l'accord relatif à la redevance forfaitaire postérieur au MSA impliquait l'abandon de recettes publiques normalement exigibles au sens de l'article 1.1 a) 1) ii), et dans le but d'essayer d'établir l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b). Toutefois, cette analyse nous pose problème.

7.509 S'agissant de l'abandon des recettes publiques normalement exigibles, nous rappelons la clarification suivante de l'Organe d'appel:

> "{L}e terme "abandonnées" donne à penser que les pouvoirs publics ont renoncé à un droit de se procurer des recettes qu'ils auraient "normalement" pu se procurer. Cela ne peut pas, cependant, être un droit abstrait, car les pouvoirs publics pourraient, en théorie, imposer *toutes* les recettes. Il doit donc y avoir un point de référence normatif défini permettant de faire une comparaison entre les recettes que l'on s'est effectivement procurées et les recettes que l'on se serait "normalement" procurées …"[1801]

7.510 Nous ne voyons pas comment on peut traiter l'accord relatif à la redevance forfaitaire antérieur au MSA conclu par Boeing avec le comté de Snohomish comme un "point de référence normatif défini" afin de déterminer si le comté de Snohomish abandonne des recettes normalement exigibles au titre de l'accord relatif à la redevance forfaitaire postérieur au MSA.

7.511 À supposer, pour les besoins de l'argumentation, que Paine Field fournisse des biens ou des services à Boeing au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC au titre de cet arrangement[1802], nous rencontrons la même difficulté fondamentale pour déterminer si l'accord relatif à la redevance forfaitaire postérieur au MSA confère un avantage au sens de l'article 1.1 b). Plus spécifiquement, à supposer que les accords donnent lieu à la fourniture de biens ou services au sens de l'article 1.1 a) 1) iii), alors l'article 14 d) prévoit une comparaison avec les "conditions du marché existantes":

> "la fourniture de biens ou de services ou l'achat de biens par les pouvoirs publics ne sera pas considéré comme conférant un avantage, à moins que la fourniture ne s'effectue moyennant une rémunération moins qu'adéquate ou que l'achat ne s'effectue moyennant une rémunération plus qu'adéquate. L'adéquation de la rémunération sera déterminée par rapport aux conditions du marché existantes pour le bien ou service en question dans le pays de fourniture ou d'achat (y compris le prix, la qualité, la disponibilité, la qualité marchande, le transport et autres conditions d'achat ou de vente)".

7.512 Une fois encore, nous ne pensons pas que l'accord relatif à la redevance forfaitaire antérieur au MSA puisse être utilisé comme point de référence en la matière. Au contraire, nous considérons que la redevance d'atterrissage normale perçue auprès d'autres utilisateurs de Paine Field doit servir de point de référence aux fins des articles 1.1 a) 1) ii), 1.1 b) et 14 d) de l'Accord SMC. Nous considérons que les Communautés européennes doivent démontrer, par rapport à ce point de référence, que les termes de l'accord relatif à la redevance forfaitaire postérieur au MSA entre Boeing et le comté de Snohomish représentent une subvention au sens de l'article premier.

7.513 Pour dire les choses clairement, nous ne prenons pas pour argent comptant l'affirmation des États-Unis selon laquelle "dans le cadre de l'arrangement relatif à la redevance annuelle fixe, Boeing

---

[1801] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC*, paragraphes 90 et 91. (italique dans l'original)

[1802] Nous notons que les États-Unis ne font pas valoir que les "biens ou ... services" fournis à Boeing par Paine Field sont une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.

paie effectivement un tarif *plus élevé* que la redevance normale appliquée par l'aéroport aux LCA en fonction du poids à l'atterrissage et du nombre d'atterrissages".[1803] À cet égard, nous prenons note de l'observation des Communautés européennes selon laquelle la pièce US-237[1804], sur laquelle les États-Unis s'appuient pour formuler cette affirmation, ne contient pas de renseignements concernant la source de données.[1805] En fait, la difficulté est qu'aucun renseignement présenté au Groupe spécial ne nous permettrait de procéder à une comparaison entre les termes de l'accord relatif à la redevance forfaitaire postérieur au MSA et la redevance d'atterrissage normale appliquée par Paine Field. En effet, les renseignements dont nous disposons sont essentiellement les suivants:

a) Paine Field applique une redevance d'atterrissage normale en fonction du poids à l'atterrissage et du nombre d'atterrissages. La redevance d'atterrissage normale appliquée par Paine Field pour les aéronefs dont le poids excède 30 000 livres est de 1,00 dollar par 1 000 livres de poids brut maximal à l'atterrissage.[1806]

b) En vertu de l'accord relatif à la redevance forfaitaire postérieur au MSA qu'elle a conclu avec le comté de Snohomish, Boeing paie une redevance annuelle de **[***]** pour l'année 2007, de **[***]** pour 2008, de **[***]** pour 2009, de **[***]** pour 2010 et de **[***]** pour 2011.[1807] Cet accord relatif à la redevance forfaitaire inclut et vise désormais les coûts liés aux atterrissages des LCF, ce qui n'était pas le cas auparavant.

7.514 Ces renseignements nous donnent à penser que l'accord relatif à la redevance forfaitaire postérieur au MSA conclu entre Boeing et le comté de Snohomish est plus favorable à Boeing que ne l'était l'accord relatif à la redevance forfaitaire antérieur au MSA conclu entre ces parties. Cependant, ces renseignements ne suffisent pas pour établir l'existence d'une subvention. La charge incombe aux Communautés européennes, en tant que partie plaignante, de démontrer que les mesures qu'elles contestent constituent des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Afin de démontrer que l'arrangement relatif à la redevance forfaitaire postérieur au MSA conclu avec Boeing constitue une subvention, il ne suffit pas que les Communautés européennes démontrent (comme nous pensons qu'elles l'ont fait) que l'accord relatif à la redevance forfaitaire postérieur au MSA a modifié l'accord relatif à la redevance forfaitaire antérieur au MSA de façon à inclure les atterrissages des LCF dans son champ d'application. La raison en est que l'accord relatif à la redevance forfaitaire antérieur au MSA conclu entre Boeing et le comté de Snohomish ne peut pas servir de point de référence aux fins de l'analyse au titre de l'article premier. Le point de référence approprié est plutôt la redevance d'atterrissage normale perçue par Paine Field auprès d'autres utilisateurs. Les Communautés européennes doivent procéder à une forme de comparaison entre les points a) et b) susmentionnés, c'est-à-dire une forme de comparaison entre l'accord relatif à la redevance forfaitaire postérieur au MSA conclu avec Boeing et la "redevance d'atterrissage normale" perçue par Paine Field auprès d'autres utilisateurs. Les Communautés européennes ne l'ont pas fait.[1808] Par conséquent, nous ne pensons pas qu'elles se soient acquittées de la charge qui leur incombait de démontrer l'existence d'une subvention.

[1803] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 565. (pas d'italique dans l'original)
[1804] Boeing Landing Summary and Costs at Paine Field, pièce US-237 (RCC).
[1805] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 170.
[1806] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 244; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 565.
[1807] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 563; Boeing-Paine Field Joint Use Agreement (7 March 2007), pièce US-235 (RCC).
[1808] Nous notons qu'il s'agit d'une forme d'analyse complètement différente de celle que les Communautés européennes font au paragraphe 244 de leur première communication écrite et aux paragraphes 165 à 167 de leur deuxième communication écrite. Voir plus haut la note de bas de page 1777.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.515 Pour les mêmes raisons que celles qui ont été exposées en ce qui concerne les mesures fiscales au titre du HB 2294 de l'État de Washington et les mesures relatives à l'infrastructure figurant dans le MSA, le Groupe spécial considère que les Communautés européennes n'ont pas démontré le bien-fondé de l'argument qu'elles ont présenté à titre subsidiaire, à savoir que la renonciation aux redevances d'atterrissage, du fait de l'application de la disposition relative à l'exécution intégrale figurant à l'article 10.4.1 du MSA, constituait une subvention sous la forme d'un transfert direct potentiel de fonds qui conférait un avantage.[1809]

Conclusion

7.516 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que la "renonciation aux redevances d'atterrissage du LCF 747 à Paine Field" par le comté de Snohomish était une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC.**

iv) Ville d'Everett et comté de Snohomish: tarification des services d'approvisionnement en eau, d'évacuation des eaux usées et des déchets solides et de traitement de l'eau de procédé

Introduction

7.517 Les Communautés européennes allèguent que la ville d'Everett et le comté de Snohomish se sont engagés dans le MSA à "geler indéfiniment" les tarifs appliqués à Boeing pour certains services publics aux niveaux applicables au moment de la signature du MSA en 2003. Elles soutiennent que la ville d'Everett a pris de tels engagements en ce qui concerne le service d'approvisionnement en eau, le service d'évacuation des eaux usées et les installations de traitement de l'eau de procédé, et que le comté de Snohomish a pris un engagement semblable en ce qui concerne les services d'évacuation des déchets solides.[1810] Elles font valoir que ce gel des tarifs appliqués à Boeing pour ces services publics se traduit par des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, et que le montant de ces subventions accordées à la division des LCA de Boeing est d'au moins 16,5 millions de dollars pendant la période de 2004 à 2024.

7.518 Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes interprètent mal les dispositions pertinentes du MSA et qu'il n'existe aucune subvention spécifique parce que Boeing paie les mêmes tarifs pour les services publics que d'autres clients commerciaux, industriels et gouvernementaux.

Mesures en cause

7.519 En ce qui concerne le service d'approvisionnement en eau, la partie pertinente du MSA dispose ce qui suit:

> "6.3.1 {…} La ville négociera avec Boeing un contrat d'approvisionnement en eau qui fixera les tarifs à leurs niveaux actuels pendant une période convenue."[1811] …
>
> "6.3.2 La ville stipule, déclare et garantit à Boeing que: {...} d) les tarifs et redevances agrégés appliqués pour l'approvisionnement en eau du Site des installations ne dépasseront pas les montants indiqués dans la pièce C-1."[1812]

[1809] Voir plus haut les paragraphes 7.159 à 7.167 et les paragraphes 7.173 à 7.178.
[1810] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 271.
[1811] MSA, article 6.3.1, pièce EC-58.
[1812] MSA, article 6.3.2, pièce EC-58.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

La pièce C-1 dispose que "{l}'eau municipale est fournie au site au tarif moyen de 0,65 dollar les 1 000 gallons"[1813] et que les "{t}arifs et redevances agrégés maximaux" sont fixés au "tarif réglementé applicable".[1814]

7.520 En ce qui concerne le service d'évacuation des eaux usées et le service de traitement de l'eau de procédé, la partie pertinente du MSA dispose ce qui suit:

> "6.4.2 La ville stipule, déclare et garantit en outre à Boeing que: {...} "les tarifs et redevances agrégés appliqués pour les services d'évacuation des eaux usées et/ou d'installations publiques de traitement fournis au Site des installations ne dépasseront pas les montants indiqués dans la pièce C-2."[1815]
>
> "6.6.2 La ville stipule, déclare et garantit à Boeing que: {...} les tarifs et redevances agrégés appliqués pour le traitement des eaux usées en relation avec le projet Olympus ne dépasseront pas les montants indiqués dans la pièce C-4."[1816]

La pièce C-2 dispose que "{l}e projet sera desservi par le réseau d'égout municipal au tarif moyen de 4,18 dollars les 1 000 gallons par jour"[1817] et que les "{t}arifs et redevances agrégés maximaux" sont fixés au "tarif réglementé applicable".[1818]

7.521 En ce qui concerne les services d'évacuation des déchets solides, la partie pertinente du MSA dispose ce qui suit:

> "Les tarifs et redevances agrégés appliqués pour l'évacuation des déchets solides en relation avec le projet Olympus ne dépasseront pas les montants indiqués dans la pièce C-3."[1819]

La pièce C-3 dispose que "{l}e comté fournit des services d'évacuation des déchets solides au moyen des installations de transfert des déchets solides situées à l'aéroport Paine Field et du site d'enfouissement Roosevelt du comté de Klickitat. La redevance de déversement actuelle est de 89 dollars par tonne et les frais de transport sont de 85 dollars par conteneur de 10 tonnes".[1820] Il est également indiqué dans la pièce que les "{t}arifs et redevances agrégés maximaux" sont fixés au "tarif réglementé applicable".[1821]

[1813] MSA, pièce C-1, paragraphe 1, et pièce EC-59. Les Communautés européennes font observer que ce tarif équivaut à 0,486 dollar les 100 pieds cubes. Elles affirment que le tarif applicable à Boeing est pour l'essentiel égal au tarif appliqué en 2003 par la ville d'Everett, soit 0,485 dollar les 100 pieds cubes pour l'eau consommée en sus de 15 000 pieds cubes – c'est-à-dire le tarif marginal de l'eau pour Boeing vu les volumes d'eau importants qu'elle consomme. Dans ce contexte, les Communautés européennes expliquent que parce que la ville a une structure tarifaire progressive pour la première tranche de 15 000 pieds cubes d'eau consommée, "il est logique que le tarif moyen appliqué à Boeing soit légèrement supérieur à son tarif marginal". Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 272, note de bas de page 423.

[1814] Pièce C-1 jointe au MSA, paragraphe 6, pièces jointes au MSA, pièce EC-59.

[1815] MSA, article 6.4.2, pièce EC-58.

[1816] MSA, article 6.6.2, pièce EC-58.

[1817] Pièce C-2 jointe au MSA, paragraphe 1, et pièce C-4 jointe au MSA, paragraphe 1, pièces jointes au MSA, pièce EC-59. Les Communautés européennes font observer que ce tarif équivaut à 3,127 dollars les 100 pieds cubes et est pour l'essentiel égal au tarif appliqué en 2003 par la ville d'Everett, soit 3,128 dollars les 100 pieds cubes pour les services d'évacuation des eaux usées. Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 272, note de bas de page 424.

[1818] Pièce C-2, paragraphe 6, et pièce C-4, paragraphe 6, pièces jointes au MSA, pièce EC-59.

[1819] MSA, article 6.5.2, pièce EC-58.

[1820] Pièce C-3 jointe au MSA, paragraphe 1, pièces jointes au MSA, pièce EC-59.

[1821] Pièce C-3 jointe au MSA, paragraphe 6, pièces jointes au MSA, pièce EC-59.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Arguments des Communautés européennes

7.522 Le principal argument des Communautés européennes concernant l'existence d'une contribution financière est qu'en gelant les tarifs appliqués à Boeing pour certains services publics, la ville d'Everett et le comté de Snohomish abandonnent des recettes qui sont normalement exigibles au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.[1822] À titre subsidiaire, les Communautés européennes font valoir que les mesures en cause peuvent être considérées comme constituant une garantie contre de futures hausses des tarifs des services publics pour laquelle Boeing n'a pas à payer de prime, ce qui équivaut à un transfert direct potentiel de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i). Les Communautés européennes font également valoir que le fait que l'État de Washington doit accorder à Boeing une mesure corrective ayant un effet économique équivalent si elle ne peut pas accorder les gels des tarifs eux-mêmes montre par ailleurs qu'il existe un transfert direct potentiel de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i).[1823]

7.523 Les Communautés européennes estiment que le MSA engage la ville d'Everett et le comté de Snohomish à geler les tarifs des services publics à leurs niveaux de 2003 parce que l'expression "{t}arif réglementé applicable" employée dans les pièces pertinentes jointes au MSA fait référence au tarif applicable le 19 décembre 2003, c'est-à-dire la date à laquelle le MSA a été signé.[1824] Les Communautés européennes font valoir que cet engagement constitue des recettes abandonnées qui seraient normalement exigibles au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC parce que la ville d'Everett et le comté de Snohomish abandonnent des recettes qu'ils percevraient normalement de Boeing lorsqu'ils majorent ultérieurement les tarifs demandés pour ces services à des entités autres que Boeing, étant donné qu'ils doivent suivre l'inflation, la hausse des coûts, etc. Elles font observer que les points de référence normatifs pertinents pour l'analyse au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) sont les tarifs des services publics en vigueur qui sont fixés par arrêté municipal.[1825] Une comparaison entre les tarifs gelés à leurs niveaux de 2003 et ces points de référence normatifs[1826] montre que des recettes qui seraient normalement exigibles sont abandonnées.[1827]

7.524 Les Communautés européennes soutiennent que le montant de la contribution financière accordée par les mesures en cause peut être estimé à 16,5 millions de dollars de 2004 à 2024.[1828]

7.525 Les Communautés européennes rejettent l'argument des États-Unis selon lequel le MSA prescrit simplement que Boeing paie les tarifs des services publics fixés par arrêté municipal. Le

[1822] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 274.
[1823] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 275.
[1824] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 272.
[1825] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 199, note de bas de page 354. Spécifiquement, pour les tarifs d'approvisionnement en eau, Arrêté n° 2805-04 de la ville d'Everett, pièce EC-150; et pour les tarifs d'évacuation des eaux usées, Arrêté n° 2804-04 de la ville d'Everett, pièce EC-153.
[1826] Estimates of City of Everett Water/Sewer Subsidies to Boeing, pièce EC-22.
[1827] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 199, note de bas de page 354.
[1828] Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division, pièce EC-17; Estimates of City of Everett Water/Sewer Subsidies to Boeing, pièce EC-22; State and Local Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-27. Les Communautés européennes expliquent qu'elles font reposer leur estimation sur des documents publics envoyés par la ville d'Everett concernant les tarifs pour les services d'approvisionnement en eau et d'évacuation des eaux usées et la consommation de ces services par Boeing dans le passé. City of Everett Utility Rate FOIA Response, pièce EC-154. Les Communautés européennes font également observer que cette estimation ne tient pas compte de l'incidence du gel des tarifs applicables aux déchets solides, parce que le comté de Snohomish n'a pas fourni de renseignements concernant la consommation par Boeing de services d'évacuation des déchets solides qui pourraient servir de fondement à une estimation. Snohomish County Solid Waste FOIA Response, pièce EC-155; Summary of Denials to Requests for Government Information, pièce EC-28, page 6.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

MSA dispose que "les tarifs et redevances agrégés appliqués" à Boeing en ce qui concerne les services d'approvisionnement en eau, d'évacuation des eaux usées et des déchets solides et de traitement de l'eau de procédé ne dépasseront pas les "{t}arif{s} réglementé{s} applicable{s}", qui doivent être les tarifs en vigueur le 19 décembre 2003 – date de la signature du MSA. De plus, les Communautés européennes mentionnent le fait qu'en ce qui concerne les tarifs d'approvisionnement en eau, le MSA dispose spécifiquement que la ville d'Everett "négociera avec Boeing un contrat d'approvisionnement en eau qui fixera les tarifs à leurs niveaux actuels pendant une période convenue". Le fait d'interpréter les dispositions du MSA en question comme prescrivant que Boeing paie simplement les tarifs des services publics fixés par arrêté municipal reviendrait à en nier l'existence parce qu'en l'absence d'un autre arrangement, Boeing serait tenue de payer les tarifs fixés par arrêté municipal.[1829]

7.526 Les Communautés européennes estiment que l'argument des États-Unis selon lequel l'État de Washington interdit à la ville d'Everett et au comté de Snohomish d'appliquer des tarifs préférentiels à Boeing est à la fois incorrect et dénué de pertinence. Bien que les États-Unis se fondent sur une disposition du Revised Code of Washington selon laquelle les tarifs applicables aux services d'approvisionnement en eau, et d'évacuation des eaux usées et des déchets solides "doivent être uniformes pour la même catégorie de clients ou de service", les mêmes articles du Revised Code of Washington autorisent les localités "à leur discrétion" à prendre en considération plusieurs facteurs lorsqu'elles fixent des tarifs pour différentes catégories de clients, y compris le volume du service requis et, surtout, "toutes autres questions qui présentent une différence raisonnable en tant que motif de distinction".[1830] Compte tenu de la taille même de ses activités, Boeing est de loin le principal consommateur de services publics dans la ville d'Everett et dans le comté de Snohomish. Par conséquent, la législation de l'État de Washington autorise la ville et le comté à tenir compte de l'importance de Boeing lorsqu'ils fixent les tarifs des services publics qui lui sont applicables.[1831]

7.527 Les Communautés européennes estiment que même à supposer que la législation de l'État de Washington empêche d'une façon ou d'une autre la ville et le comté d'appliquer des tarifs préférentiels à Boeing, cela ne change pas le fait que l'engagement de geler les tarifs des services publics appliqués à Boeing qui a été pris dans le MSA se traduit par une contribution financière. Comme la ville d'Everett et le comté de Snohomish l'ont pris dans le MSA, cet engagement est garanti à Boeing au moyen de la disposition relative à l'"exécution intégrale" dudit accord.[1832] Les Communautés européennes font également valoir que les États-Unis ne présentent pas d'éléments de preuve à l'appui de leur argument selon lequel Boeing paie effectivement les mêmes tarifs de services publics que d'autres clients industriels. De plus, même si Boeing a payé jusqu'à maintenant les mêmes tarifs que d'autres clients industriels, le MSA lui accorde le droit exécutoire de demander le remboursement de tous montants payés en sus du montant dû selon les tarifs de 2003.[1833] Les Communautés européennes estiment que cette interprétation de l'existence d'un gel des tarifs des services publics appliqués à Boeing est confirmée par un communiqué de presse d'un organisme de recherche sur les politiques publiques situé dans l'État de Washington.[1834]

7.528 Dans leurs observations sur la réponse des États-Unis à une question du Groupe spécial, les Communautés européennes affirment que les États-Unis continuent d'interpréter les dispositions pertinentes du MSA de manière à en nier l'existence, en contravention du droit des obligations de

[1829] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 193 et 194.
[1830] Wash. Rev. Code § 35.92.010, pièce US-231; Wash. Rev. Code § 35.92.020(2), pièce US-232; Wash. Rev. Code § 35.67.020(2), pièce US-233.
[1831] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 195.
[1832] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 196.
[1833] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 198; observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 366, paragraphe 177.
[1834] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 145, paragraphe 140, faisant référence à Details of Boeing Agreement Revealed, Evergreen Freedom Foundation Press Release, 21 January 2004, pièce EC-56.

l'État de Washington. Le MSA dispose que "les tarifs et redevances agrégés" appliqués pour un type particulier de service "ne dépasseront pas les montants indiqués" dans certaines pièces et ces pièces indiquent explicitement les montants spécifiques des tarifs appliqués pour les services en cause. De plus, les pièces disposent que les tarifs et redevances agrégés maximaux constituent le tarif réglementé applicable. Le fait que le membre de phrase "tarif réglementé applicable" n'a aucune connotation temporelle spécifique, comme les États-Unis le font valoir, est dénué de pertinence parce que la connotation temporelle découle de l'énoncé selon lequel les tarifs appliqués à Boeing "ne dépasseront pas" certains montants spécifiés.[1835] Interpréter les dispositions du MSA comme signifiant simplement que le "régime juridique antérieur au MSA … continue de s'appliquer"[1836] et que "{l}e MSA confirme simplement que les tarifs des services publics, tels qu'ils sont fixés périodiquement par une réglementation locale, s'appliquent aux activités de Boeing"[1837] revient à en donner une interprétation qui en nie l'existence.[1838]

7.529 Les Communautés européennes font valoir que les gels des tarifs des services publics établis par la ville d'Everett et le comté de Snohomish confèrent des "avantages" à la division des LCA de Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC parce qu'ils se rapportent explicitement à la production d'aéronefs commerciaux et sont accordés à la division des LCA de Boeing à des conditions autres que celles du marché.[1839] L'avantage conféré par ces gels est la différence entre les tarifs gelés appliqués à Boeing et tout tarif majoré que la ville applique ultérieurement à d'autres entités d'Everett.[1840]

7.530 Les Communautés européennes font valoir que les gels des tarifs des services publics sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC parce qu'ils font partie d'un accord spécifiquement conclu entre Boeing et la ville d'Everett et le comté de Snohomish, et parce que le MSA dispose que la ville et le comté gèleront les tarifs de ces services publics uniquement pour Boeing.[1841] À titre subsidiaire, elles font valoir que les gels des tarifs sont spécifiques au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC parce que le MSA précise qu'ils s'appliqueront à Boeing uniquement et parce que l'historique de l'"ensemble d'incitations en faveur de Boeing" montre que les gels des tarifs sont censés apporter des avantages directement à la production de LCA de Boeing.[1842]

Arguments des États-Unis

7.531 Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes affirment à tort que l'État de Washington a accordé à Boeing une subvention incompatible avec les règles de l'OMC en gelant les tarifs que la société doit verser pour certains services publics. Ils estiment que les Communautés européennes donnent une interprétation fondamentalement erronée des dispositions du MSA et que Boeing paie les mêmes tarifs que d'autres clients commerciaux, industriels et gouvernementaux.[1843] Le MSA dispose que les "tarifs et redevances agrégés maximaux" pour les services publics en cause

[1835] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 366, paragraphes 172 et 173. En ce qui concerne les services d'approvisionnement en eau, les Communautés européennes font valoir que la connotation temporelle découle également de la disposition du MSA qui exige de la ville d'Everett qu'elle "négoci{e} avec Boeing un contrat d'approvisionnement en eau qui fixera les tarifs à leurs niveaux actuels pendant une période convenue". Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 266, paragraphe 173, note de bas de page 321.

[1836] Réponse des États-Unis à la question n° 366, paragraphe 200.

[1837] Réponse des États-Unis à la question n° 366, paragraphe 201.

[1838] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 366, paragraphe 175.

[1839] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 281.

[1840] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 279.

[1841] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 282.

[1842] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 283.

[1843] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 554.

seront le "tarif réglementé applicable".[1844] Toutefois, le "tarif réglementé applicable" est fixé par arrêté municipal. À l'heure actuelle, les tarifs de l'approvisionnement en eau sont fixés par l'Arrêté n° 2805-04 , ceux de l'évacuation des eaux usées par l'Arrêté n° 2804-04, et ceux de l'évacuation des déchets solides par l'Arrêté n° 2753-04.[1845] De ce fait, la législation prescrit que Boeing paie pour les services publics en cause les mêmes tarifs que tous les clients définis comme des clients "commerciaux/industriels/gouvernementaux" par un arrêté municipal, ce qui comprend tous les clients de détail de la ville d'Everett autres que les clients résidentiels. De plus, les tarifs d'approvisionnement en eau, d'évacuation des eaux usées, de traitement de l'eau de procédé et de l'évacuation des déchets solides ont été majorés après la signature du MSA en 2003[1846] et Boeing est assujettie à ces tarifs majorés. Par conséquent, rien ne permet aux Communautés européennes d'alléguer que les tarifs des services publics de la ville d'Everett et du comté de Snohomish confèrent un avantage à Boeing.[1847] Les États-Unis signalent également que l'application d'un tarif préférentiel à Boeing contreviendrait à la législation de l'État de Washington, qui interdit l'application d'un tarif de services publics "qui est inférieur au coût de l'eau et du service offert à la catégorie de clients desservis".[1848]

7.532 Les États-Unis font valoir que bien que le MSA ne définisse pas le "tarif réglementé applicable" en ce qui concerne les services publics, si ce membre de phrase est interprété selon le sens ordinaire des termes qui y figurent, il est clair qu'il exprime un concept dynamique et n'interdit en aucune façon des modifications du tarif des services publics dans le temps. Le MSA confirme simplement que les tarifs des services publics, tels qu'ils sont fixés périodiquement par un règlement municipal, s'appliquent aux activités de Boeing.[1849] De plus, les États-Unis affirment qu'en vertu de la législation de l'État de Washington, comme le MSA ne définit pas le "tarif réglementé applicable", une interprétation de ce membre de phrase serait régie par le sens ordinaire des termes qui y figurent. Le sens ordinaire d'"applicable" (applicable) est "able to be applied (*to* a purpose etc.); having reference, relevant" (qui peut être appliqué (*à* un but, etc.); qui se rapporte à, est pertinent).[1850] Ce terme n'a pas de connotation temporelle spécifique et, de par son sens ordinaire, n'exclut en aucun cas la possibilité d'apporter des ajustements périodiques au tarif qui est applicable.[1851] Conformément à ce sens ordinaire, l'État de Washington a interprété le tarif "applicable" dans ce contexte comme un concept dynamique en ce sens que le tarif applicable pouvait être ajusté périodiquement. Les États-Unis rejettent l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle le tarif "applicable" doit être le tarif en vigueur au moment de la signature du MSA sans possibilité d'ajustements, parce que cette interprétation est incompatible avec l'interprétation que l'État de Washington fait de cette disposition et n'est étayée par aucun élément du texte du MSA.[1852]

7.533 Les États-Unis estiment que cela est également confirmé par un examen plus approfondi des termes "regulated" (réglementé), "tariff" (tarif) et "rate" (tarif). Le sens ordinaire de "regulate" (réglementer) est "to control, govern, or direct by rule or regulations; subject to guidance or restriction; adapt to circumstances or surroundings" (contrôler, régir ou ordonner par une règle ou une réglementation; assujettir à des lignes directrices ou des restrictions; adapter aux circonstances ou à l'environnement).[1853] Ainsi, ce qui est réglementé est contrôlé, régi ou ordonné par une règle ou une

[1844] Pièces C-1, C-2, C-3 et C-4 jointes au MSA, pièces jointes au MSA, pièce EC-59.
[1845] City of Everett Water Ordinance 2805-04, pièce US-227; City of Everett Sewer Ordinance 2804-04, pièce US-228; et City of Everett Solid Waste Ordinance 2753-04, pièce US-229.
[1846] Everett Utilities Rate Tables for 2004, 2006, and 2007, pièce US-230.
[1847] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 555.
[1848] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 556.
[1849] Réponse des États-Unis à la question n° 366 a), paragraphe 201.
[1850] New Shorter Oxford English Dictionary, page 99.
[1851] Réponse des États-Unis à la question n° 366 a), paragraphe 202.
[1852] Réponse des États-Unis à la question n° 366 a), paragraphe 203.
[1853] New Shorter Oxford English Dictionary, page 2530.

réglementation, et est assujetti à des lignes directrices ou des restrictions.[1854] Par ailleurs, le terme "tariff" (tarif) est défini comme "a table or scale of fixed charges made by a private or public business, as a list of prices for a hotel, a schedule of rates payable for a public utility, etc." (tableau ou barème indiquant des coûts fixes établi par une entreprise privée ou publique, comme une liste de prix pour un hôtel, une liste des tarifs à payer pour un service public, etc.)[1855] et "rate" (tarif) est défini comme "the price paid or charged for a thing or class of things; *esp*. an amount paid or charged for a certain quantity of a commodity, work, etc.; a fixed or assigned price, charge, or value" (prix payé ou demandé pour une chose ou une catégorie de choses; notamment montant payé ou demandé pour une quantité donnée d'une marchandise, d'un travail, etc.; prix, coût ou valeur fixe ou attribué).[1856] Les États-Unis font valoir qu'aucun de ces termes n'a la connotation temporelle avancée par les Communautés européennes.[1857]

7.534 Enfin, les États-Unis affirment qu'ils ont présenté de nombreux éléments de preuve démontrant que l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle l'État de Washington s'était engagé dans le MSA à geler les tarifs des services publics appliqués à Boeing aux niveaux qui étaient en vigueur au moment de la signature du MSA est inexacte et n'est étayée par aucun élément du texte du MSA.[1858] Le fait que les tarifs payés par Boeing pour l'eau, la filtration et les eaux usées ont, en fait, augmenté de 2004 à 2007 montre que l'État de Washington ne s'était nullement engagé à geler les tarifs appliqués à Boeing.[1859]

7.535 Les États-Unis affirment que les mesures en cause ne confèrent aucun avantage à Boeing car Boeing ne bénéficie pas de services publics à des tarifs inférieurs à ceux du marché payés par tous les utilisateurs. Ils font également valoir que les tarifs payés par Boeing pour les services publics ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC parce que le "tarif réglementé applicable" est identique au tarif appliqué aux autres clients commerciaux, industriels et gouvernementaux. Par ailleurs, la législation de l'État de Washington prescrit que les tarifs des services publics soient non discriminatoires entre les clients et les catégories de clients qui sont dans une situation analogue. Les États-Unis estiment en outre que les tarifs des services publics ne sont pas spécifiques en application de l'article 2.1 b) parce qu'ils sont établis par arrêté municipal, auquel cas il existe des critères objectifs.[1860]

Évaluation par le Groupe spécial

7.536 Les Communautés européennes font valoir que la ville d'Everett et le comté de Snohomish se sont engagés dans le MSA à geler les tarifs appliqués à Boeing pour certains services publics aux niveaux applicables au moment de la signature du MSA. La question dont le Groupe spécial est saisi consiste à savoir si cette mesure alléguée constitue une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

7.537 Avant d'examiner si les Communautés européennes ont démontré l'existence d'une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, le Groupe spécial fait observer que l'importance de cette subvention alléguée dans le contexte général de l'allégation des Communautés européennes relative au préjudice grave est très limitée. Le Groupe spécial doit examiner la question de savoir si cette mesure est une subvention aux fins de l'évaluation de l'allégation des Communautés européennes relative au préjudice grave. Le montant total du subventionnement dont les

[1854] Réponse des États-Unis à la question n° 366 a), paragraphe 204.
[1855] New Shorter Oxford English Dictionary, page 3222.
[1856] New Shorter Oxford English Dictionary, page 2481.
[1857] Réponse des États-Unis à la question n° 366 a), paragraphe 205.
[1858] Réponse des États-Unis à la question n° 366 a), paragraphe 206.
[1859] Réponse des États-Unis à la question n° 366 a), paragraphe 207.
[1860] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 557 et 558.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Communautés européennes allèguent l'existence dans le présent différend comprend les "montants passés" et les "montants futurs", les termes "passés" et "futurs" désignant, respectivement, la période de 1989 à 2006 et la période de 2007 à 2024.[1861] Comme il est indiqué dans la section du présent rapport relative au préjudice grave, le Groupe spécial juge approprié d'évaluer l'allégation des Communautés européennes relative au préjudice grave actuel en examinant les effets des subventions pendant la période de 2004 à 2006.[1862] Bien que les Communautés européennes estiment que le montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing qui résulte du gel allégué des tarifs des services publics s'élève à 16,5 millions de dollars pendant la période de 2004 à 2024, l'essentiel de ce montant se rapporte à la période postérieure à 2006. Selon les Communautés européennes, le montant de cette subvention pour la période de 2004 à 2006 est de 0,4 million de dollars, tandis qu'il s'élève à 16,1 millions de dollars pour la période de 2007 à 2024.[1863] Par conséquent, le chiffre de 16,5 millions de dollars est constitué presque entièrement de montants de subvention accordés après 2006. Comme il est indiqué ailleurs dans le présent rapport[1864], les Communautés européennes ont expliqué que les seuls montants de subvention accordés après 2006 qui sont pertinents pour leur allégation de préjudice grave actuel sont les montants de certaines subventions récurrentes qui réduisent les coûts marginaux unitaires de Boeing.[1865] Elles traitent le gel des tarifs des services publics comme une subvention qui accroît les liquidités hors exploitation de Boeing, et non comme une subvention qui réduit ses coûts marginaux unitaires.[1866] Il apparaît donc que les montants de subvention postérieurs à 2006 résultant du gel des tarifs des services publics ne jouent absolument aucun rôle dans l'allégation des Communautés européennes relative au préjudice grave actuel. Dans sa propre analyse du préjudice grave actuel, le Groupe spécial ne se fonde pas non plus sur des montants de subvention relatifs à la période postérieure à 2006. De plus, il applique le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne la menace de préjudice grave.[1867] Il estime donc qu'il est nécessaire de formuler une constatation sur le point de savoir si le gel des tarifs des services publics constitue une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC uniquement en ce qui concerne la période de 2004 à 2006. Les Communautés européennes estiment que le montant de la subvention alléguée pendant cette période est de 0,4 million de dollars.

7.538 S'agissant de savoir si le gel allégué des tarifs des services publics s'est traduit par une subvention spécifique pendant la période de 2004 à 2006, le Groupe spécial constate, sur la base des éléments de preuve dont il dispose, que les Communautés européennes n'ont pas démontré que la ville d'Everett et le comté de Snohomish s'étaient engagés dans le MSA à geler les tarifs appliqués à Boeing pour l'utilisation de certains services publics aux niveaux applicables au moment de la signature du MSA.

7.539 Premièrement, le MSA ne dit pas que la ville d'Everett et le comté de Snohomish se sont engagés à ne pas augmenter les tarifs des services publics consommés par Boeing au-delà du niveau applicable au moment de la signature du MSA. En fait, le MSA oblige Boeing à payer le "tarif réglementé applicable". Le Groupe spécial estime qu'il faudrait attribuer au membre de phrase "tarif réglementé applicable" employé dans les pièces C-1, C-2 et C-4 jointes au MSA son sens ordinaire, c'est-à-dire le tarif qui peut être ajusté de temps à autre et non un tarif qui est fixé à un certain niveau.

7.540 Deuxièmement, le contexte de ces termes n'étaye pas l'interprétation que donnent les Communautés européennes du MSA. Alors que les Communautés européennes se fondent, entre

---

[1861] Voir, par exemple, Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division, pièce EC-17.
[1862] Voir plus loin les paragraphes 7.1676 à 7.1679.
[1863] Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division, pièce EC-17; Estimates of City of Everett Water/Sewer Subsidies to Boeing, pièce EC-22.
[1864] Voir plus haut le paragraphe 7.155.
[1865] Réponse des Communautés européennes à la question n° 372.
[1866] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1230, figure 15.
[1867] Voir plus loin les paragraphes 7.1851 à 7.1853.

autres, sur l'énoncé figurant à l'article 6.3.1 du MSA selon lequel "{l}a ville négociera avec Boeing un contrat d'approvisionnement en eau qui fixera les tarifs à leurs niveaux actuels pendant une période convenue", cet énoncé contredit en réalité leur argument selon lequel la ville d'Everett s'est engagée dans le MSA à ne pas augmenter les tarifs de certains services publics au-delà du niveau applicable en 2003. Si, comme les Communautés européennes le font valoir, certains énoncés figurant dans le MSA[1868] imposent à la ville l'obligation de "geler indéfiniment" les tarifs aux niveaux applicables au moment de la signature du MSA, il est difficile de comprendre pourquoi le MSA prévoit la négociation d'un contrat pour l'approvisionnement en eau "qui fixera les tarifs à leurs niveaux actuels pendant une période convenue". Cette phrase montre que les parties voulaient que la question de la fixation des tarifs d'approvisionnement en eau à leur niveau actuel pour une période convenue fasse l'objet d'un contrat négocié entre la ville d'Everett et Boeing.[1869] De plus, cette phrase est précédée d'une phrase disant que "{l}a ville prévoit que les tarifs seront stables dans un avenir prévisible". Si la ville s'était effectivement engagée à geler les tarifs des services publics au niveau applicable en 2003, l'énoncé selon lequel elle "prévoit que les tarifs seront stables dans un avenir prévisible" serait dénué de pertinence.

7.541 Troisièmement, le Groupe spécial estime que les éléments de preuve dont il dispose montrent que les tarifs demandés à Boeing par la ville d'Everett et le comté de Snohomish pour l'utilisation de certains services publics ont effectivement augmenté depuis 2003. En ce qui concerne le service d'approvisionnement en eau, la pièce C-1 jointe au MSA précise que "{l}'eau municipale est fournie au site au tarif moyen de 0,65 dollar les 1 000 gallons", ce qui équivaut à 0,486 dollar les 100 pieds cubes selon les Communautés européennes. Le Groupe spécial dispose d'éléments de preuve concernant la consommation d'eau de Boeing et les paiements effectués par Boeing pour le service d'approvisionnement en eau pendant la période de 2000 à 2006.[1870] Compte tenu de ces éléments de preuve, il est possible de calculer le tarif unitaire payé par Boeing pour le service d'approvisionnement en eau en divisant le montant total des paiements effectués par Boeing par le montant de la consommation d'eau de Boeing. Ce calcul montre que le tarif payé par Boeing pour 100 pieds cubes d'eau consommée en 2006 était nettement plus élevé que le tarif mentionné dans le MSA. En ce qui concerne les services d'évacuation des eaux usées et de traitement de l'eau de procédé, la pièce C-2 jointe au MSA dispose que "{l}e projet sera desservi par le réseau d'égout municipal au tarif moyen de 4,18 dollars les 1 000 gallons par jour", ce qui équivaut à 3,127 dollars les 100 pieds cubes selon les Communautés européennes. Le Groupe spécial dispose d'éléments de preuve concernant la consommation de Boeing et ses paiements pour le service d'évacuation des eaux usées et de traitement de l'eau de procédé pendant la période de 2000 à 2006.[1871] Compte tenu de ces éléments de preuve, il est possible de calculer le tarif unitaire payé par Boeing pour ces services en divisant le montant total des paiements par le montant de la consommation de Boeing. Ce calcul montre que les tarifs payés par Boeing pour 100 pieds cubes pour les services d'évacuation des eaux usées après 2003 étaient nettement plus élevés que le tarif mentionné dans le MSA.

7.542 Les Communautés européennes reconnaissent que "{s}elon la ville d'Everett, Boeing a effectué des paiements pour les services d'évacuation des eaux usées en 2004 et 2005 selon les tarifs supérieurs fixés pour 2004 et 2005". Toutefois, "comme l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus impose à la ville l'obligation légale de fixer les tarifs appliqués à Boeing pour l'évacuation des eaux usées au niveau de 2003, les Communautés européennes présument que Boeing recevra (ou

[1868] Les énoncés pertinents sont que "les tarifs et redevances agrégés appliqués" pour certains services publics "ne dépasseront pas les montants indiqués dans" les pièces jointes au MSA et que les "tarifs et redevances agrégés maximaux" seront le "tarif réglementé applicable".

[1869] Les Communautés européennes n'ont pas montré qu'un tel contrat avait effectivement été conclu.

[1870] Ces éléments de preuve sont les données fournies par la ville d'Everett aux Communautés européennes conformément à une demande présentée en vertu de la Loi sur la liberté de l'information. City of Everett Utility Rate FOIA Response, pièce EC-154.

[1871] Voir plus haut la note de bas de page 1870.

a peut-être déjà reçu) des remboursements pour 2004 et 2005 correspondant à la différence entre ce qu'elle a payé et ce qu'elle aurait payé selon le tarif de 2003".[1872] Le Groupe spécial estime qu'une interprétation plus logique du fait que Boeing a effectivement payé pour les services d'évacuation des eaux usées des tarifs qui étaient plus élevés que le tarif en vigueur en 2003 est que le MSA n'obligeait absolument pas la ville d'Everett à geler ce tarif à son niveau de 2003. Le Groupe spécial fait observer, à cet égard, qu'il ne dispose pas d'éléments de preuve permettant d'étayer l'affirmation selon laquelle Boeing a reçu des remboursements pour les montants payés en 2004 et 2005 en sus du tarif en vigueur en 2003.

7.543 Quatrièmement, le Groupe spécial estime que d'autres éléments de preuve dont il dispose concernant les nombreuses incitations accordées à Boeing par l'État de Washington viennent encore étayer le point de vue selon lequel le MSA n'obligeait pas la ville d'Everett et le comté de Snohomish à geler indéfiniment les tarifs de certains services publics utilisés par Boeing. À titre d'exemple, il est dit dans un document présenté par les Communautés européennes, qui contient les réponses du gouverneur de l'État de Washington à des questions fréquemment posées sur le contenu du MSA, que la ville d'Everett et le comté de Snohomish ont pris des engagements concernant "{d}es améliorations des infrastructures et des services comme l'approvisionnement en eau, l'évacuation des eaux usées ou le traitement des déchets solides jugés nécessaires par Boeing (pièces C jointes à l'Accord). Les coûts seront recouvrés au moyen de recettes provenant des tarifs ou de tarifs pertinents".[1873] Rien dans ce document n'indique que la ville d'Everett et le comté de Snohomish étaient convenus de fixer certains tarifs aux niveaux applicables au moment de la signature du MSA.

7.544 Le Groupe spécial fait observer que les Communautés européennes allèguent également que le comté de Snohomish s'est engagé dans le MSA à geler indéfiniment le tarif appliqué à Boeing pour les services d'évacuation des déchets solides. Toutefois, comme le comté de Snohomish n'a pas été en mesure de fournir des données sur la consommation annuelle de services d'évacuation des déchets solides par Boeing ni sur les montants des paiements annuels effectués par Boeing pour ces services[1874], les Communautés européennes n'incluent pas ce gel allégué du tarif appliqué pour les services d'évacuation des déchets dans leur estimation du montant de la subvention.[1875] Comme dans le cas du gel allégué des tarifs des services publics appliqués par la ville d'Everett, le Groupe spécial n'est pas convaincu que le texte du MSA contient assez d'éléments pour étayer l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle le comté de Snohomish a pris l'engagement de ne pas majorer le tarif appliqué à Boeing pour les services d'évacuation des déchets au-delà du niveau applicable au moment de la signature du MSA.

7.545 En résumé, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que le MSA obligeait la ville d'Everett et le comté de Snohomish à ne pas majorer les tarifs appliqués à Boeing pour l'utilisation de certains services publics au-delà des niveaux applicables au moment de la signature du MSA. Par conséquent, elles n'ont pas démontré que la mesure dont elles allèguent qu'elle constitue une contribution financière existe effectivement.

Conclusion

7.546 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré l'existence d'une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC du fait**

[1872] Estimates of City of Everett Water/Sewer Subsidies to Boeing, p. 4, footnote 4, pièce EC-22. Voir aussi City of Everett Utility Rate FOIA Response, pièce EC-154; Everett Utilities Rate Tables for 2004, 2006 and 2007, pièce US-230.

[1873] Action Washington, The Master Site Agreement, Commonly Asked Questions, pièce EC-63, page 5.

[1874] Snohomish County Solid Waste FIOIA Response, pièce EC-155.

[1875] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 276.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

de l'engagement pris par la ville d'Everett et le comté de Snohomish dans le MSA de ne pas majorer les tarifs appliqués à Boeing pour l'utilisation de certains services publics au-delà des niveaux applicables au moment de la signature du MSA.

v) Fourniture de coordonnateurs

Introduction

7.547 Les Communautés européennes font valoir que le MSA prescrit que l'État de Washington fournisse à Boeing un certain nombre de coordonnateurs spécialisés pour faciliter le projet Olympus, et que la fourniture de ces coordonnateurs est une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Elles estiment que le montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing est d'au moins 0,9 million de dollars pendant la période de 2004 à 2006.

7.548 Les États-Unis font valoir que le montant de la contribution financière résultant de la fourniture de ces coordonnateurs est *de minimis*, que la fourniture de ces coordonnateurs ne confère pas d'avantage au sens de l'article 1.1 b) et qu'aucun avantage n'est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

Mesure en cause

7.549 L'article III du MSA ("Facilitation du projet Olympus") dispose "qu'il est dans l'intérêt des parties, aux fins de la conception, du développement, de la construction, de l'équipement et de la mise en opération des installations, d'adopter un calendrier accéléré", et prévoit la nomination de sept coordonnateurs[1876], chacun étant tenu de "consacrer tout le temps nécessaire à l'exécution de ses fonctions avant et pendant la construction des installations et par la suite, en fonction des besoins de Boeing".[1877]

Arguments des Communautés européennes

7.550 Le principal argument des Communautés européennes concernant l'existence d'une contribution financière est qu'en fournissant à Boeing les services de ses employés pour faciliter la production du 787 par Boeing, l'État de Washington fournit des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.[1878] À titre subsidiaire, les Communautés européennes estiment qu'étant donné que l'État de Washington doit accorder à Boeing une mesure corrective ayant un effet économique équivalent s'il ne peut pas fournir les coordonnateurs eux-mêmes, il y a un transfert direct potentiel de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i).[1879]

7.551 Les Communautés européennes font valoir que la fourniture de coordonnateurs par l'État de Washington confère des "avantages" à la division des LCA de Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC parce que les coordonnateurs "se rapportent explicitement à la production du 787 et sont fournis à la division des LCA de Boeing à des conditions autres que celles du marché". Spécifiquement, les Communautés européennes font valoir: i) que "Boeing n'est pas tenue de verser quoi que ce soit en échange de ces coordonnateurs du projet Olympus, qui facilitent tous la réalisation

[1876] L'article 3.1.1 du MSA, modifié, prévoit un coordonnateur de projet, un coordonnateur des permis environnementaux, un coordonnateur des permis, un coordonnateur des impôts, engagements et incitations, un coordonnateur du perfectionnement de la main-d'œuvre, un coordonnateur des infrastructures de transport et un coordonnateur avec la ville d'Everett.

[1877] MSA, article 3.1.1 L'État de Washington a mis sur pied le bureau de coordination du projet du 787 et désigné les coordonnateurs au printemps 2004.

[1878] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 167.

[1879] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 167.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

du programme du 787 de Boeing" et ii) que les "avantages conférés à la division des LCA de Boeing sont accordés à des conditions autres que celles du marché" étant donné que l'État de Washington paie les salaires des coordonnateurs que Boeing devrait payer si elle voulait obtenir ces services de coordination sur le marché.[1880]

7.552 Les Communautés européennes allèguent que la fourniture de services spéciaux de coordination à Boeing par l'État de Washington est spécifique au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC parce que la fourniture de ces coordonnateurs fait partie d'un accord spécifiquement conclu entre Boeing et l'État de Washington, et que le MSA dispose expressément que l'État nommera les coordonnateurs et les mettra au service de Boeing "en fonction des besoins de Boeing". Par conséquent, aux termes du MSA, l'État a expressément limité à Boeing la possibilité de bénéficier des coordonnateurs.[1881]

7.553 À titre subsidiaire, les Communautés européennes font valoir que la fourniture de coordonnateurs au titre du MSA est spécifique au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC parce que le MSA précise que les coordonnateurs seront à la disposition de Boeing, qui pourra y avoir recours "en fonction {de ses} besoins", et que l'historique de l'"ensemble d'incitations en faveur de Boeing" montre que les coordonnateurs étaient censés apporter des avantages directement à la production de Boeing.[1882] Elles soutiennent qu'en affirmant que l'État fournit des services de coordination à de nombreuses autres entreprises situées dans l'État de Washington, les États-Unis ne réfutent pas les éléments *prima facie* qu'elles ont présentés au titre de l'article 2.1 c). Le fait que l'État de Washington peut également fournir des services de coordination pour d'autres projets sur la base de ce qui apparaît comme des critères arbitraires et discrétionnaires ne démontre pas que la fourniture de coordonnateurs au titre du MSA n'est pas spécifique. En fait, cela veut dire que la fourniture de coordonnateurs pour d'autres projets peut aussi être spécifique.[1883]

7.554 Les Communautés européennes font valoir que si le Groupe spécial juge que la législation de l'État de Washington relative aux "projets importants à l'échelle de l'État" est pertinente pour l'analyse de la spécificité, ce qui n'est pas le cas, il n'a pas besoin d'examiner dans le détail cette législation, ni les critères régissant la détermination des "projets importants à l'échelle de l'État" qui y sont prévus. Cela tient au fait que l'article 3.1 du MSA fournit des éléments de preuve indiquant clairement que le projet Olympus de Boeing serait désigné comme un "projet important à l'échelle de l'État" sans considération de la législation générale de l'État de Washington. L'article 3.1 démontre donc que la désignation d'un projet en tant que "projet important à l'échelle de l'État" est effectivement arbitraire et discrétionnaire ou, tout au moins, l'est dans la présente affaire.[1884]

[1880] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 169 à 172; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 101 à 103. Les Communautés européennes affirment que, pour déterminer l'existence d'un avantage, la question fondamentale est celle de savoir si Boeing reçoit quelque chose qui ne peut pas être obtenu sur le marché. Le fait que, comme les États-Unis le font valoir, l'État de Washington a mis en place un programme général de fourniture de services de coordination n'est pas pertinent à cet égard. Réponse des Communautés européennes à la question n° 242.

[1881] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 173. Les Communautés européennes font valoir que ce qui est en question en l'espèce, c'est la fourniture de coordonnateurs à Boeing conformément au MSA, et non la fourniture de coordonnateurs en ce qui concerne d'autres projets réalisés dans l'État de Washington. Ces coordonnateurs sont garantis à Boeing par les termes de l'article 3.1 du MSA, en particulier lorsque cette disposition est lue conjointement avec la disposition de l'article 10.4.1 relative à l'"exécution intégrale". De plus, le MSA est un accord que l'État a conclu avec Boeing, et Boeing uniquement. Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 105.

[1882] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 174.

[1883] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 106.

[1884] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 233, paragraphe 323.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Arguments des États-Unis

7.555 Les États-Unis font valoir que mis à part deux coordonnateurs de projet, l'État de Washington n'a pas recruté de nouveaux coordonnateurs spécifiquement chargés d'offrir leurs services à Boeing, et que les coordonnateurs étaient déjà employés par l'État. La contribution financière représentée par les coordonnateurs de projet mis à la disposition de Boeing est tout au plus *de minimis*, car le montant dépensé pour l'ensemble des salaires au bureau du Coordonnateur de projet en 2004 et 2005 a été de 213 600 dollars seulement. De plus, le poste de coordonnateur de projet a été supprimé le 30 juin 2005 et il n'est pas envisagé d'y affecter d'autres fonds.[1885] Les États-Unis font valoir que Boeing ne reçoit aucun avantage, au sens de l'Accord SMC, résultant des coordonnateurs de projet parce que les employés de l'État qui exercent ces fonctions font simplement leur travail. Même si l'article 3.1 du MSA n'existait pas, des employés de l'État auraient quand même été disponibles pour aider Boeing à satisfaire aux prescriptions réglementaires et autres. Par ailleurs, Boeing ne reçoit aucun avantage résultant des coordonnateurs de projet parce que ce bureau est fermé depuis juin 2005.

7.556 Les États-Unis font valoir que la fourniture des coordonnateurs de projet n'est pas spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Conformément à la législation, tous les projets importants à l'échelle de l'État sont admissibles au bénéfice d'une aide à la coordination similaire de la part de l'État. Pour pouvoir être considéré comme un projet important à l'échelle de l'État, un projet doit comporter des dépenses d'investissements élevées, assurer un travail à temps plein à plus de 100 personnes après son achèvement et avoir une incidence régionale importante. Le projet doit également être situé dans un comté qui satisfait au seuil de ruralité ou requiert par ailleurs une assistance économique, ou doit avoir une grande incidence régionale. D'autre part, le Bureau de l'aide en matière de réglementation de l'État de Washington vient souvent en aide aux entreprises de toutes tailles en ce qui concerne le processus complexe de délivrance de permis de l'État.[1886] Les États-Unis font valoir que la fourniture de coordonnateurs de projet n'est pas *de jure* spécifique au titre de l'article 2.1 a). La fourniture de coordonnateurs de projet est subordonnée à la désignation d'un projet en tant que "projet important à l'échelle de l'État", et c'est la législation de l'État de Washington, et non le MSA, qui énonce les critères régissant la désignation d'un projet en tant que projet important à l'échelle de l'État. Par conséquent, le MSA, à lui seul, ne prévoit pas de coordonnateurs de projet. En fait, les coordonnateurs sont fournis conformément à la disposition de la législation de l'État de Washington relative aux projets importants à l'échelle de l'État. Les critères pris en considération pour déterminer si un projet est important à l'échelle de l'État s'appliquent indépendamment des entreprises ou des branches de production qui prennent part au projet.[1887]

7.557 Les États-Unis notent l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle l'argument relatif à la spécificité *de jure* qu'elles avancent en ce qui concerne la fourniture de coordonnateurs de projet est que l'"autorité qui accorde les subventions limite expressément la possibilité de bénéficier" des subventions alléguées, et non que "la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit limite expressément la possibilité de bénéficier" des subventions alléguées. Toutefois, en fournissant les coordonnateurs de projet, l'État de Washington a agi en vertu de la législation, qui est aussi reprise dans l'article 3.1 du MSA, voulant que la fourniture de coordonnateurs de projet soit subordonnée à la désignation d'un projet en tant que "projet important à l'échelle de l'État".[1888]

[1885] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 570; réponse des États-Unis à la question n° 240, paragraphe 401 ("… la fourniture des deux coordonnateurs de projet spécialisés dans le but de faciliter l'implantation de l'installation d'assemblage du 787 de Boeing constitue effectivement une contribution financière").

[1886] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 571.

[1887] Réponse des États-Unis à la question n° 233, paragraphes 388 et 389.

[1888] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 144, paragraphes 136 et 137.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.558 Les États-Unis rejettent l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle le fait que l'État peut également fournir des services de coordination dans le cadre d'autres projets choisis en fonction de ce qui apparaît comme des critères arbitraires et discrétionnaires ne démontre pas que la fourniture de coordonnateurs n'est pas spécifique. Ils estiment que les critères que les Communautés européennes décrivent comme étant "arbitraires et discrétionnaires" sont en réalité des critères non spécifiques en fonction desquels l'État a fourni des coordonnateurs de projet à de nombreuses branches de production et entreprises. Ce fait est non seulement directement pertinent pour l'examen de la spécificité *de facto*, mais démontre également que la fourniture de coordonnateurs de projet par l'État de Washington n'est pas spécifique à la branche de production aérospatiale ni à Boeing. Compte tenu de ce qui précède, les coordonnateurs de projet ne sont pas non plus *de facto* spécifiques au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.[1889]

Évaluation par le Groupe spécial

7.559 À supposer pour les besoins de l'argumentation que la fourniture de coordonnateurs par l'État de Washington soit une subvention parce qu'elle constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC, qui confère un avantage au sens de l'article 1.1 b), le Groupe spécial estime que les Communautés européennes n'ont pas démontré que cette subvention était spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

7.560 Conformément à l'article 2.1 a) de l'Accord SMC, une subvention est spécifique si l'autorité qui l'accorde, ou la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit, limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention. Comme il est indiqué plus haut, pour étayer leur argument selon lequel la fourniture de coordonnateurs est spécifique au sens de l'article 2.1 a), les Communautés européennes font valoir que la fourniture de ces coordonnateurs fait partie d'un accord spécifiquement conclu entre Boeing et l'État de Washington, et que le MSA dit expressément que l'État nommera les coordonnateurs et les mettra au service de Boeing "en fonction des besoins de Boeing". Les Communautés européennes estiment que le fait que l'État de Washington peut aussi fournir des coordonnateurs dans le cadre d'autres projets est dénué de pertinence. Elles soulignent que l'argument qu'elles formulent au titre de l'article 2.1 a) est que l'autorité qui accorde la subvention, et non "la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit", limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention.

7.561 Il ressort clairement du texte du MSA que la fourniture de coordonnateurs à Boeing a été effectuée dans le cadre des dispositions juridiques existantes du Code de Washington ayant trait à la fourniture de services de coordination pour des projets importants à l'échelle de l'État.

7.562 L'article 3.1 du MSA dispose ce qui suit:

> "... pour que le développement du projet Olympus commence le plus tôt possible, progresse de manière efficace et soit achevé dans les délais prescrits, l'État, par l'entremise de l'AEL concernée, fera tout ce qu'il faut et entreprendra toutes les actions nécessaires, en collaboration avec Boeing, y compris, mais pas exclusivement, la désignation par le CTED du projet Olympus en tant que projet important à l'échelle de l'État sur présentation d'une demande par Boeing conformément à l'article 43.157.005 du Code, à compter de la date d'entrée en vigueur, pour que les faits suivants aient lieu: 3.1.1 …"

7.563 La version de l'article 43.157.005 du Code de Washington qui était en vigueur au moment de la signature du MSA dispose ce qui suit:

[1889] Réponse des États-Unis à la question n° 233, paragraphe 390.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> "L'Assemblée législative déclare que certains investissements industriels méritent de faire l'objet d'une désignation et d'un traitement particuliers de la part des organismes publics lorsqu'ils sont proposés. Ces investissements stimulent l'économie locale et ont une incidence sur l'économie de l'État dans son ensemble. L'Assemblée législative entend reconnaître les projets industriels qui sont importants à l'échelle de l'État et encourager les autorités locales et les organes de l'État à accélérer leur achèvement."

7.564 La version de l'article 43.157.030 du Code de Washington qui était en vigueur au moment de la signature du MSA prévoit spécifiquement la fourniture de coordonnateurs pour les projets importants à l'échelle de l'État.

7.565 Il est donc clair que l'État de Washington avait mis en place un programme en vue de la fourniture de services de coordination pour des projets importants à l'échelle de l'État, et que la fourniture de coordonnateurs au titre du MSA était un cas spécifique d'application de ce programme, et non une mesure ponctuelle isolée.[1890] Conformément à l'approche adoptée ailleurs dans le présent rapport, le Groupe spécial estime que lorsqu'une subvention fait partie d'un programme plus vaste, la question de savoir si la subvention est spécifique doit en principe être réglée au niveau du programme plus vaste. Ainsi, en l'espèce, pour répondre à la question de savoir si la fourniture de coordonnateurs à Boeing est spécifique, il est nécessaire d'analyser si la législation en vertu de laquelle l'État de Washington fournit ces services de coordination pour des projets importants à l'échelle de l'État limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de ces services. Les Communautés européennes n'ont pas avancé d'arguments démontrant que la possibilité de bénéficier du programme plus vaste en vertu duquel l'État de Washington offrait des services de coordination pour des projets importants à l'échelle de l'État se limitait expressément à certaines entreprises. Par conséquent, à supposer que la mesure soit une subvention, rien ne permet au Groupe spécial de constater que les Communautés européennes ont démontré que cette subvention était spécifique au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

7.566 De même, le Groupe spécial estime que les Communautés européennes n'ont pas avancé d'arguments convaincants à l'appui d'une constatation selon laquelle la fourniture de coordonnateurs dans le cadre de la mesure de l'État de Washington relative aux projets importants à l'échelle de l'État est spécifique au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC. Bien que les Communautés européennes aient affirmé que les critères régissant la désignation des projets en tant que projets importants à l'échelle de l'État étaient arbitraires, elles ont fourni très peu d'éléments à l'appui de cette affirmation. Par ailleurs, les Communautés européennes n'ont pas présenté d'analyse de la manière dont les facteurs mentionnés dans la deuxième phrase de l'article 2.1 c) étayaient une constatation de spécificité *de facto*.

Conclusion

7.567 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate, à supposer pour les besoins de l'argumentation que la fourniture de coordonnateurs par l'État de Washington en relation avec le projet Olympus soit une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC, que les Communautés européennes n'ont pas démontré que cette subvention était spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.**

[1890] Le Groupe spécial estime que les Communautés européennes n'étayent pas leur affirmation selon laquelle le projet Olympus avait été désigné en tant que projet important à l'échelle de l'État sans considération des critères indiqués dans le Code de l'État de Washington.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

vi) Incitations à la formation professionnelle

Introduction

7.568 Les Communautés européennes font valoir qu'un programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et un Centre de ressources d'emploi prévus dans le MSA constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Elles estiment que le montant des subventions accordées à la division des LCA de Boeing du fait de ces "incitations à la formation professionnelle" est de 14 millions de dollars pendant la période de 2004 à 2007 dans le cas du programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et de 4,78 millions de dollars pendant la période de 2007 à 2011 dans le cas du CRE.

7.569 Les États-Unis font valoir: i) que le montant de la subvention résultant de ces mesures est beaucoup moins important que ce que les Communautés européennes allèguent; ii) que le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre n'est pas spécifique; et iii) que le CRE est spécifique uniquement pendant les cinq premières années de son existence.

Mesures en cause

7.570 Premièrement, l'État de Washington est convenu dans le MSA de mettre sur pied un programme de perfectionnement de la main-d'œuvre. À cet égard, le MSA dispose ce qui suit:

> "Conformément aux engagements de financement et à la description du programme qui figurent dans les pièces D-1, D-2 et D-3, l'État convient de financer un programme complet de recrutement, sélection, évaluation et formation visant à répondre aux besoins initiaux en matière d'effectifs et de perfectionnement de la main-d'œuvre de Boeing et de ses fournisseurs et d'autres parties désignées par Boeing pour le projet Olympus."[1891]

À cette fin, l'État a conclu en mai 2005 un contrat avec Accenture LLP, société à laquelle il a accordé un budget de 4,4 millions de dollars pour élaborer le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre qui serait mis en œuvre dans le cadre du Centre de ressources d'emploi au 30 juin 2006.

7.571 Deuxièmement, l'État de Washington est convenu de construire un Centre de ressources d'emploi ("CRE"). À cet égard, le MSA dispose ce qui suit:

> "Afin de fournir une installation pour les activités de perfectionnement de la main-d'œuvre nécessaires en vue de la production et de l'assemblage de l'aéronef 7E7, y compris les services de recrutement, de sélection, d'évaluation, de formation préalable à l'emploi et de cycle de vie de l'emploi, l'État convient de se porter acquéreur d'une installation existante ou de construire une nouvelle installation et, dans l'un et l'autre cas, de concevoir, mettre au point, modifier et équiper cette installation devant servir de CRE.
>
> {...}
>
> Les parties conviennent que l'État, par le biais de l'AFB, paiera tous les coûts, frais et dépenses liés ou imputables à l'ensemble des obligations et engagements énoncés dans le présent article 7.5.1."[1892]

[1891] MSA, article 7.2.1, pièce EC-58.
[1892] MSA, article 7.5.1, pièce EC-58.

L'État a payé 950 000 dollars par an pour louer le CRE à Sierra Construction, société qui a construit le centre.[1893] Le CRE est devenu opérationnel le 1er août 2006. Boeing en a l'usage exclusif pendant cinq ans.[1894]

7.572 Ces incitations à la formation professionnelle sont supervisées par le coordonnateur du perfectionnement de la main-d'œuvre, prévu par l'article 7.3 du MSA, et par le Conseil pour l'avenir de l'aérospatiale ("AFB"), qui a été mis sur pied conformément à l'article 7.4 du MSA.[1895]

Arguments des Communautés européennes

7.573 Le principal argument des Communautés européennes en ce qui concerne la raison pour laquelle les incitations à la formation professionnelle sont des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC est que ces incitations constituent la fourniture de biens ou de services autres qu'une infrastructure générale au sens de l'article 1.1 a) 1) iii). Premièrement, l'État de Washington fournit des services à Boeing en aidant celle-ci à recruter et former les employés qui construiront le 787. Deuxièmement, l'État fournit des biens et des services à Boeing en construisant le CRE en fonction des spécifications de Boeing puis en donnant à celle-ci l'usage exclusif du CRE.[1896] À titre subsidiaire, les Communautés européennes estiment que les incitations à la formation professionnelle constituent des transferts directs potentiels de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC parce qu'en vertu de l'article 10.4.1 du MSA, l'État de Washington doit accorder à Boeing une mesure corrective ayant un effet économique équivalent s'il ne peut pas accorder les incitations à la formation professionnelle.

7.574 Les Communautés européennes font valoir que les incitations à la formation professionnelle confèrent des "avantages" à la division des LCA de Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC parce qu'elles se rapportent explicitement à la production du 787 et sont accordées à Boeing à des conditions autres que celles du marché. Boeing n'est pas tenue de payer un loyer, des redevances d'utilisation ou une quelconque autre contrepartie pour la construction ou l'utilisation du CRE, alors que, sur le marché, elle serait tenue de payer quelque chose pour ces biens et services. En particulier, sur le marché, Boeing devrait payer tous les salaires des personnes prenant part aux activités susmentionnées, ainsi que les coûts liés à la construction et à l'utilisation du CRE.[1897]

7.575 Les Communautés européennes font valoir que la fourniture à Boeing par l'État de Washington de ces incitations à la formation professionnelle est spécifique au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Premièrement, la fourniture de ces incitations fait partie d'un accord spécifiquement conclu entre Boeing et l'État de Washington. Deuxièmement, le MSA dit expressément que le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre est conçu pour "répondre aux besoins initiaux en matière d'effectifs et de perfectionnement de la main-d'œuvre de Boeing" et des parties désignées par Boeing. De plus, Boeing a l'usage exclusif pendant cinq ans du CRE, qui est une installation indépendante construite en fonction des spécifications de Boeing à proximité du site de construction du 787. La fourniture de ces incitations est donc spécifique parce que l'État de Washington a spécialement conçu ces incitations pour apporter des avantages à Boeing aux termes du MSA.[1898] Les Communautés européennes font valoir à titre subsidiaire que si le Groupe spécial juge que les incitations à la formation professionnelle ne sont pas spécifiques au titre de l'article 2.1 a) de

[1893] Bryan Corliss, Builders break ground on 787 training center, pièce EC-111.
[1894] MSA, article 7.5.2, pièce EC-58.
[1895] Comme il est expliqué à l'article 7.4 du MSA, l'AFB est "un comité privé à but non lucratif ou une autre structure mutuellement acceptable, constitué d'employeurs de l'industrie aérospatiale (y compris Boeing et ses fournisseurs ou d'autres entités désignées par Boeing) ainsi que des Parties publiques que Boeing pourra désigner".
[1896] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 180.
[1897] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 183 à 186.
[1898] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 187.

l'Accord SMC, elles sont spécifiques au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC parce que Boeing en sera le bénéficiaire dominant.[1899]

7.576 Les Communautés européennes font observer que les États-Unis ont reconnu dans leur première communication écrite que le CRE était spécifique pendant les cinq années durant lesquelles Boeing avait l'usage exclusif de l'installation.[1900] Elles rejettent l'argument des États-Unis selon lequel le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre n'est pas spécifique. Même s'il est peut-être vrai que le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre est également accessible aux fournisseurs de Boeing, cela ne démontre pas que ce programme n'est pas spécifique. Une limitation expresse à Boeing et ses fournisseurs énoncée dans le MSA demeure une limitation expresse à "certaines entreprises" au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC parce qu'une subvention est spécifique conformément à l'article 2.1 a) ou 2.1 c) si elle est limitée à "certaines entreprises", c'est-à-dire "à une entreprise ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production".[1901] En ce qui concerne l'argument des États-Unis selon lequel les compétences mises en avant dans le programme sont transférables à d'autres branches de production, les Communautés européennes font observer que cet argument n'est pas étayé et est dénué de pertinence pour l'analyse de la spécificité dans les circonstances de l'espèce.[1902]

7.577 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes affirment que le montant de la contribution financière résultant pour Boeing des incitations à la formation professionnelle est d'au moins 24 millions de dollars entre 2004 et 2007.[1903] À l'appui de cette affirmation, elles invoquent le texte du MSA, selon lequel l'État a accordé quelque 14 millions de dollars au programme de perfectionnement de la main-d'œuvre entre le 1er juillet 2003 et le 30 juin 2007[1904] et au moins 10 millions de dollars pour le CRE, qui a ouvert ses portes le 1er août 2006 – c'est-à-dire un mois après le début de l'exercice 2007. Ces incitations à la formation professionnelle ont donc coûté à l'État au moins 24 millions de dollars, montant dont les Communautés présument qu'il est réparti également sur les exercices 2004 à 2007.[1905]

7.578 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes présentent une estimation révisée du montant de la contribution financière en ce qui concerne le CRE. Cette estimation révisée tient compte du fait que, ainsi que les États-Unis l'ont fait valoir dans leur première communication écrite, l'État de Washington n'a pas effectivement construit un centre de ressources d'emploi, mais a loué une installation. Les Communautés européennes affirment que la contribution financière résultant de la location du CRE est de 4,78 millions de dollars sur une période de cinq ans allant de l'exercice 2007 à l'exercice 2011, et non d'à peine 478 200 dollars pour la première moitié de l'exercice 2007, comme les États-Unis l'ont fait valoir. Elles reconnaissent que l'État de Washington loue une installation destinée à servir de CRE à un coût annuel de 956 400 dollars pour les cinq premières années, sur la base du bail effectivement fourni par les États-Unis.[1906] Elles font toutefois valoir que l'État s'est engagé à assurer à Boeing l'usage exclusif du CRE pendant les cinq premières années dans le cadre du MSA et que cet engagement est encore garanti à Boeing par la disposition du MSA relative à l'"exécution intégrale". Pour cette raison, la contribution financière accordée à Boeing est le coût pour l'État de la location du CRE à l'usage de Boeing pendant cette période, soit 4,78 millions de dollars.[1907]

[1899] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 188.
[1900] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 112.
[1901] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 113.
[1902] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 112 et 113.
[1903] State and Local Subsidies to Boeing LCA Division, 1-2, pièce EC-27.
[1904] Pièce D-2 jointe au MSA, pièces jointes au MSA, pièce EC-59.
[1905] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 181 et 182.
[1906] Employment Resource Center Lease, August 2005, p. 3, pièce US-239.
[1907] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 108.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.579 Les Communautés européennes rejettent l'argument des États-Unis selon lequel, puisque le financement du programme de perfectionnement de la main-d'œuvre est assuré à la fois par des fonds de l'État et par des fonds fédéraux, seul le montant de 1 million de dollars accordé par l'État devrait compter en tant que contribution financière.[1908] Le point essentiel est que dans le MSA, c'est l'État de Washington qui s'est engagé à fournir 14 millions de dollars pour le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre. Il est sans importance que les fonds proviennent de l'État ou des autorités fédérales.

Arguments des États-Unis

7.580 Les États-Unis ne contestent pas l'existence d'une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC en ce qui concerne le CRE, mais ils contestent l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle le montant de cette contribution financière est de 10 millions de dollars pour les années 2004 à 2007. Ils font valoir, à cet égard, que l'État de Washington est convenu dans le MSA d'accorder au moins 10 millions de dollars pour la création et la mise en place d'un centre de ressources d'emploi, mais qu'au lieu de construire un nouveau centre l'État a en fait décidé de louer une installation. Cette location coûtera 956 400 dollars par année, ou 4,78 millions de dollars pendant les cinq années durant lesquelles Boeing aura l'usage exclusif du CRE. Comme le CRE n'a pas ouvert ses portes avant août 2006, le montant de la contribution financière jusqu'en décembre 2006 en ce qui concerne le CRE a été de 478 200 dollars seulement, et non de 10 millions de dollars comme les Communautés européennes l'allèguent.[1909]

7.581 Les États-Unis font valoir que l'avantage résultant pour Boeing du CRE est de 478 200 dollars seulement jusqu'en décembre 2006. De plus, comme Boeing a droit à l'usage exclusif des installations pendant les cinq premières années seulement, le montant intégral de l'installation ne peut pas lui être attribué. Après 2011, le CRE pourra à nouveau être utilisé par le grand public, et même si Boeing décide de louer l'installation à l'État de Washington, celle-ci devra être accessible à l'industrie aérospatiale en général, y compris les fournisseurs d'Airbus. Les États-Unis estiment que ce fait réduit encore l'avantage conféré à Boeing.[1910] Enfin, ils font valoir que le CRE est spécifique à Boeing uniquement pendant ses cinq premières années de fonctionnement, et que s'il reste ouvert il deviendra accessible au grand public.[1911]

7.582 S'agissant du programme de perfectionnement de la main-d'œuvre, les États-Unis font valoir que le financement de ce programme est assuré à la fois par des fonds de l'État et par des fonds fédéraux. L'État de Washington a accordé 1 million de dollars dans le cadre d'un programme d'acquisition de compétences professionnelles.[1912] Les États-Unis font valoir que le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre n'est pas limité à Boeing parce que l'article 7.2.1 du MSA dispose que ce programme est également accessible aux fournisseurs de Boeing. Comme les compétences qui sont mises en avant dans ce programme sont transférables à d'autres branches de production, le programme n'est pas spécifique.[1913]

[1908] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 109.
[1909] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 583.
[1910] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 583.
[1911] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 585; réponse des États-Unis à la question n° 13, paragraphe 28.
[1912] Première communication écrite des États-Unis.
[1913] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 585.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Évaluation par le Groupe spécial

7.583 Le Groupe spécial estime que le CRE et le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre sont des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC et que chacune de ces contributions financières confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) dudit accord.

7.584 Premièrement, s'agissant du programme de perfectionnement de la main-d'œuvre, le Groupe spécial note que l'État de Washington s'est engagé dans le MSA à "financer un programme complet de recrutement, sélection, évaluation et formation pour répondre aux besoins initiaux en matière d'effectifs et de perfectionnement de la main-d'œuvre de Boeing et de ses fournisseurs et d'autres parties désignées par Boeing pour le projet Olympus".[1914] L'État a affecté quelque 14 millions de dollars à ce programme de perfectionnement de la main-d'œuvre pendant la période allant du 1er juillet 2003 au 30 juin 2007.[1915]

7.585 Les Communautés européennes font valoir que le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre est une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) sous la forme de la fourniture à Boeing de services autres qu'une infrastructure générale.[1916] Le Groupe spécial constate que les faits susmentionnés étayent cet argument. Il note, à cet égard, que les États-Unis ne contestent pas l'existence d'une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) iii).

7.586 Le Groupe spécial note que les États-Unis font valoir dans leur première communication écrite, en ce qui concerne le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre, que "le financement du programme de perfectionnement de la main-d'œuvre est constitué à la fois de fonds de l'État et de fonds fédéraux. L'État de Washington a accordé 1 million de dollars dans le cadre d'un programme d'acquisition de compétences professionnelles".[1917] Les États-Unis n'ont pas développé cet argument au cours de la présente procédure. Si cette déclaration doit être interprétée comme un argument selon lequel seule la somme de 1 million de dollars accordée par l'État de Washington devrait être jugée pertinente pour la détermination de l'existence et du montant de la contribution financière, le Groupe spécial constate qu'un tel argument n'est pas convaincant. Outre le fait que les États-Unis n'ont pas expliqué quel était le fondement factuel de l'affirmation selon laquelle "le financement du programme de perfectionnement de la main-d'œuvre est assuré à la fois par des fonds de l'État et par des fonds fédéraux"[1918], ils n'ont pas exposé de raison juridique justifiant de limiter la contribution financière en cause à la portion du financement accordée par l'État de Washington. Le Groupe spécial ne voit rien dans l'article premier de l'Accord SMC qui indique que lorsque des autorités publiques à un niveau donné de gouvernement accordent une contribution financière qui est financée en partie par des autorités à un autre niveau de gouvernement, le financement accordé par les autorités à cet autre niveau de gouvernement ne devrait pas être pris en considération aux fins de la détermination de l'existence et du montant de la contribution financière.

7.587 Deuxièmement, s'agissant du CRE, le Groupe spécial note que l'État de Washington s'est engagé dans le MSA à prendre certaines mesures "afin de fournir une installation pour les activités de perfectionnement de la main-d'œuvre nécessaires en vue de la production et de l'assemblage de l'aéronef 7E7".[1919] Le MSA dispose également que "Boeing aura l'usage exclusif du CRE pendant au moins cinq ans à son avantage et à celui de ses fournisseurs".[1920] L'État de Washington est convenu

[1914] MSA, article 7.2.1, pièce EC-58.
[1915] Pièce D-2 jointe au MSA, pièces jointes au MSA, pièce EC-59.
[1916] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 180.
[1917] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 583.
[1918] Le Groupe spécial ne voit aucun renvoi à l'utilisation de fonds fédéraux dans l'article 7.2 du MSA ni dans la pièce D-2 jointe au MSA. Par contre, en ce qui concerne le CRE, la pièce D-3 jointe au MSA dispose que "le CRE sera construit et équipé au moyen à la fois de fonds de l'État et de fonds fédéraux".
[1919] MSA, article 7.5.1, pièce EC-58.
[1920] MSA, article 7.5.2, pièce EC-58.

qu'il affecterait au moins 10 millions de dollars à la conception et à la construction du CRE.[1921] Toutefois, au lieu de construire une nouvelle installation, l'État a décidé de louer une installation existante, au coût de 956 400 dollars par année.[1922] Au vu de ces faits, le Groupe spécial constate qu'en fournissant le CRE à Boeing pour son usage exclusif pendant une période de cinq ans, l'État de Washington accorde une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.[1923] Il note que les États-Unis ne contestent ni l'existence de la contribution financière ni le fait que la contribution financière relève de l'article 1.1 a) 1) iii).

7.588 S'agissant de savoir si chacune des contributions financières en cause confère un avantage au sens de l'article 1.1 b), le Groupe spécial estime que les contributions financières accordées par l'État de Washington au moyen du programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et du CRE le sont à des conditions qui sont plus favorables que celles auxquelles le bénéficiaire a accès sur le marché. Rien dans les éléments de preuve dont le Groupe spécial dispose n'indique que Boeing a fourni une quelconque forme de rémunération, encore moins une rémunération adéquate au sens de l'article 14 d) de l'Accord SMC, pour les biens et services fournis par l'État de Washington sous la forme du programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et du CRE. Le Groupe spécial note également, à cet égard, que les États-Unis ne contestent pas le fait que les contributions financières relatives au CRE et au programme de perfectionnement de la main-d'œuvre confèrent des avantages au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

7.589 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et le CRE sont des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC.

7.590 Le Groupe spécial estime que les subventions accordées par l'État de Washington au moyen du programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et du CRE sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

7.591 Premièrement, le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre se rapporte "aux besoins initiaux en matière d'effectifs et de perfectionnement de la main-d'œuvre de Boeing et de ses fournisseurs et d'autres parties désignées par Boeing pour le projet Olympus".[1924] Une constatation de spécificité au titre de l'article 2.1 a) requiert une limitation qui restreint expressément et sans ambiguïté à "certaines entreprises" la mise à disposition d'une subvention, de sorte que la subvention n'est pas "assez largement disponible dans toute une économie". Une subvention qui répond spécifiquement aux besoins de "Boeing et de ses fournisseurs et d'autres parties désignées par Boeing" n'est manifestement pas "assez largement disponible dans toute une économie". À cet égard, le Groupe spécial juge peu convaincant l'argument des États-Unis selon lequel le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre est également accessible aux fournisseurs de Boeing. La question qui se pose au titre de l'article 2.1 a) n'est pas de savoir si la subvention est "limitée à Boeing", mais si elle est spécifique à "certaines entreprises", telle que cette notion est employée dans le texte introductif de l'article 2.1. Même si le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre est accessible aux fournisseurs de Boeing, cela ne change pas le fait que le programme est limité "à une entreprise ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production".[1925] Le Groupe spécial n'est pas convaincu non plus par l'argument des États-Unis selon

[1921] Pièce D-3 jointe au MSA, pièces jointes au MSA, pièce EC-59.
[1922] Employment Resource Center Lease, pièce US-239, page 3.
[1923] De l'avis du Groupe spécial, la mesure comporte la fourniture à la fois de biens et de services.
[1924] MSA, article 7.2.1, pièce EC-58.
[1925] Des groupes spéciaux qui ont examiné le sens de l'expression "certaines entreprises" figurant dans le texte introductif de l'article 2 sont convenus qu'une "branche de production" pouvait généralement être désignée selon le type de produits qu'elle fabriquait, lesquels pouvaient inclure une vaste gamme de produits finals plutôt qu'un type spécifique de produit. Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphes 7.120 et 7.121, rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1142.

lequel les compétences qui sont mises en avant dans le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre peuvent être transférées à d'autres branches de production. Les États-Unis n'ont pas expliqué, et le Groupe spécial ne voit pas, en quoi cela a une incidence sur l'analyse de la spécificité. La subvention qui est spécifique est constituée de la contribution financière prenant la forme du financement du programme de perfectionnement de la main-d'œuvre par l'État de Washington pour répondre aux besoins de Boeing et de ses fournisseurs. Le fait que le personnel de Boeing (ou celui de ses fournisseurs) qui a bénéficié du programme peut ultérieurement utiliser ou transférer les connaissances dans d'autres branches de production n'est pas pertinent à cet égard.

7.592 Deuxièmement, s'agissant du CRE, le Groupe spécial rappelle que le MSA dispose que Boeing aura l'usage exclusif de l'installation pendant une période de cinq ans. Il estime que cet usage exclusif est un cas patent de "limitation expresse" de la possibilité de bénéficier d'une subvention au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Les États-Unis n'ont pas contesté le fait que cette subvention était spécifique du fait de ce droit d'usage exclusif accordé à Boeing.

7.593 Ayant constaté que les subventions accordées au moyen du programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et du CRE étaient spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC, le Groupe spécial n'a pas besoin d'analyser l'argument formulé à titre subsidiaire par les Communautés européennes selon lequel ces subventions sont spécifiques au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.

7.594 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et le CRE sont des subventions spécifiques accordées à Boeing au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

7.595 Le Groupe spécial note que les estimations fournies par les Communautés européennes au sujet des montants des subventions résultant du programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et du CRE se rapportent en partie à la période postérieure à 2006. En ce qui concerne le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre, les Communautés européennes estiment que le montant de la subvention est de 10,5 millions de dollars pendant la période de 1989 à 2006 et de 3,5 millions de dollars pendant la période de 2007 à 2024. En ce qui concerne le CRE, elles estiment que le montant de la subvention est de 4,78 millions de dollars pendant les exercices 2007 à 2011. Une partie de ce montant, soit 478 200 dollars, représente le montant de la subvention accordée pendant le deuxième semestre de l'année civile 2006 (la première moitié de l'exercice 2007). Le reste de ce montant se rapporte à la période postérieure à 2006.

7.596 Le Groupe spécial estime, sur la base des éléments de preuve dont il dispose, que la somme de 10,5 millions de dollars est une estimation raisonnable du montant de la subvention résultant du programme de perfectionnement de la main-d'œuvre pendant la période de 1989 à 2006. Il rappelle, à cet égard, qu'il a rejeté l'argument des États-Unis selon lequel le montant de la contribution financière et de l'avantage résultant de cette mesure se limitait au million de dollars accordé par l'État de Washington. Le Groupe spécial estime également, sur la base des éléments de preuve dont il dispose, que la somme de 478 200 dollars est une estimation raisonnable du montant de la subvention résultant du CRE en 2006. Il juge qu'il n'est pas nécessaire d'estimer les montants des subventions résultant du programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et du CRE en cause pendant la période postérieure à 2006. Comme il est indiqué dans la section du présent rapport relative au préjudice grave, le Groupe spécial juge approprié d'évaluer l'allégation des Communautés européennes relative au préjudice grave actuel en examinant les effets des subventions pendant la période de 2004 à 2006.[1926] Comme il est indiqué ailleurs dans le présent rapport[1927], les Communautés européennes ont confirmé qu'elles se fondaient sur les montants des subventions accordées après 2006 uniquement pour les subventions qu'elles rangent dans la catégorie des subventions récurrentes qui réduisent les

[1926] Voir plus loin les paragraphes 7.1676 à 7.1679.
[1927] Voir plus haut le paragraphe 7.155.

coûts marginaux unitaires de Boeing. Comme les Communautés européennes ne rangent ni le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre ni le CRE dans cette catégorie, mais considèrent plutôt ces mesures comme des subventions qui augmentent les liquidités hors exploitation de Boeing[1928], il est clair que les montants accordés après 2006 au titre de ces subventions ne jouent aucun rôle dans l'analyse faite par les Communautés européennes du préjudice grave actuel. Dans sa propre analyse du préjudice grave actuel, le Groupe spécial ne se fonde pas non plus sur les montants des subventions accordés après 2006. Qui plus est, il applique le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne la menace de préjudice grave.[1929]

Conclusion

7.597 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et le CRE sont des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Le Groupe spécial estime que le montant de ces subventions accordé à la division des LCA de Boeing pendant la période de 1989 à 2006 est de 11 millions de dollars.**

vii) Incitations fiscales et autres relatives au LCF 747

Introduction

7.598 Les Communautés européennes font valoir que le MSA prescrit que l'État de Washington accorde à Boeing des incitations fiscales et autres relatives au LCF 747 qui sont les mêmes que celles qui sont accordées au 787, et que cela constitue une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

7.599 Les États-Unis font valoir qu'il n'existe pas de subvention spécifique parce que l'État de Washington n'accorde pas d'incitations fiscales spéciales au LCF 747, et que rien dans le MSA ne dispose que l'État fournira pour le 747 les mêmes biens et services que ceux qu'il fournit en ce qui concerne le 787.

Mesure en cause

7.600 Le MSA dispose ce qui suit[1930]:

> "L'État et le CTED {Département des affaires communautaires, du commerce et du développement économique} feront en sorte que l'avion cargo gros porteur 747-400 soit admissible au bénéfice de tous les avantages accordés au programme du 7E7 et favoriseront des conditions d'exploitation à faible coût pour l'aéronef au moyen d'abattement fiscaux et d'autres moyens à la disposition des autorités de l'État et des autorités locales compétentes."

Arguments des Communautés européennes

7.601 Les Communautés européennes estiment que le MSA prescrit que l'État de Washington fournisse au programme du LCF de Boeing "les mêmes allégements fiscaux au niveau de l'État et au niveau local, ainsi que les mêmes biens et services que ceux qu'il fournit au 787".[1931]

[1928] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1230, figure 15.

[1929] Voir plus loin les paragraphes 7.1851 à 7.1853.

[1930] First Amendment to Project Olympus Master Site Development and Location Agreement, 2 February 2004, pièce EC-60 (pièce E modifiée jointe au MSA. Voir l'article II(2.4) de la pièce EC-60 qui explique l'incorporation d'une pièce E modifiée dans le MSA.)

[1931] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 190.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.602 S'agissant des incitations fiscales relatives au LCF 747, les Communautés européennes font valoir qu'elles constituent des subventions spécifiques accordées à Boeing au sens de l'Accord SMC. Les avantages fiscaux constituent une contribution financière au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) parce que l'État de Washington est tenu d'abandonner des recettes fiscales qu'il aurait normalement perçues.[1932] À titre subsidiaire, étant donné qu'en vertu du MSA l'État de Washington doit accorder à Boeing une mesure corrective ayant un effet économique équivalent s'il ne peut pas accorder les incitations, les avantages fiscaux constituent également un transfert direct potentiel de fonds au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.[1933]

7.603 En réponse à l'argument des États-Unis selon lequel l'État de Washington "n'accorde pas d'incitations fiscales spéciales au LCF 747", les Communautés européennes font valoir que là n'est pas la question.[1934] L'obligation de l'État n'est pas d'accorder des incitations fiscales spéciales au LCF 747, mais de faire en sorte qu'il bénéficie des *mêmes* incitations fiscales que celles accordées au 787, à savoir les allégements fiscaux prévus dans le HB 2294, dont les États-Unis reconnaissent qu'ils sont accordés pour le LCF 747.[1935] Les Communautés européennes font observer qu'elles ont déjà démontré qu'il s'agissait de subventions spécifiques apportant des avantages à Boeing.[1936]

7.604 Les Communautés européennes font valoir que la prescription du MSA imposant à l'État de faire en sorte que le LCF 747 bénéficie de *tous les avantages* accordés au 787 signifie que l'État doit fournir au programme de LCF 747 les mêmes biens et services que ceux qu'il fournit au programme du 787 de Boeing. Cela constitue une fourniture de biens et de services et, partant, une contribution financière au titre de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC. À titre subsidiaire, il y a un transfert direct potentiel de fonds, pour les mêmes raisons que celles qui sont données en ce qui concerne les incitations fiscales.[1937]

7.605 Les Communautés européennes estiment que les allégements fiscaux et autres incitations fiscales confèrent un avantage à la division des LCA de Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Boeing n'est pas tenue de verser quoi que ce soit en échanges des allégements fiscaux et autres incitations fiscales et, partant, elle reçoit des avantages à des conditions autres que celles du marché.[1938]

7.606 De plus, les Communautés européennes estiment que les allégements fiscaux et autres incitations fiscales sont *de jure* spécifiques au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Cela tient au fait que ces allégements et incitations font partie d'un accord spécifiquement conclu entre Boeing et l'État de Washington. Par ailleurs, le MSA limite expressément l'extension des allégements et incitations fiscaux au LCF 747, aéronef qui sera construit et utilisé par Boeing pour produire l'aéronef 787. Par conséquent, "l'octroi de ces incitations est spécifique parce que l'État de Washington a expressément limité à Boeing la possibilité de bénéficier de ces incitations aux termes du {MSA}".[1939] À titre subsidiaire, les allégements et incitations fiscaux sont *de facto* spécifiques au titre de l'article 2.1 c). Cela tient au fait que le MSA précise que ces allégements et incitations seront étendus uniquement au LCF 747 de Boeing, de sorte que Boeing en sera le bénéficiaire dominant.[1940]

7.607 Les Communautés européennes font valoir qu'elles ne sont pas en mesure d'estimer la valeur des contributions financières résultant des incitations, car les États-Unis n'ont pas coopéré pour la

[1932] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 191.
[1933] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 193.
[1934] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 115.
[1935] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 115.
[1936] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 115.
[1937] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 192 et 193.
[1938] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 195 à 197.
[1939] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 199.
[1940] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 200.

fourniture des renseignements pertinents. Elles affirment que la valeur des subventions est "élevée".[1941] Toutefois, en réponse à une question du Groupe spécial, elles reconnaissent que les valeurs qu'elles ont calculées pour les incitations fiscales au titre du HB 2294 comprennent les incitations fiscales accordées pour le LCF 747.[1942] Ce sont donc les autres incitations accordées au LCF 747, en dehors des allégements fiscaux (c'est-à-dire la fourniture de biens et de services), que les Communautés européennes sont incapables d'estimer.

Arguments des États-Unis

7.608 Dans leur première communication écrite, les États-Unis font valoir que l'"État de Washington n'accorde pas d'incitations fiscales spéciales au LCF 747 et, partant, n'abandonne pas de recettes normalement exigibles".[1943]

7.609 Les États-Unis reconnaissent toutefois dans leur première communication écrite que le LCF 747 est admissible au bénéfice des mesures fiscales qui s'appliquent plus généralement au secteur de l'aérospatiale de l'État de Washington, à savoir les mesures adoptées conformément au HB 2294. Toutefois, selon eux, ces mesures ne sont pas des subventions accordées à Boeing qui sont incompatibles avec les règles de l'OMC.[1944]

7.610 En réponse à une question du Groupe spécial, les États-Unis confirment que leur argument selon lequel le LCF 747 ne bénéficie pas d'"incitations fiscales spéciales" part du principe que les mesures fiscales au titre du HB 2294 ne sont pas des subventions.[1945]

7.611 Les États-Unis font valoir que l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle il existe une contribution financière parce que l'État de Washington doit fournir au LCF 747 les "mêmes biens et services que ceux qu'il fournit au 787" est dénuée de fondement. Rien dans le MSA ne dispose que l'État de Washington fournira de tels biens et services au LCF 747.[1946]

7.612 Dans leur première communication écrite, les États-Unis font valoir qu'en raison de l'absence d'incitations fiscales spéciales destinées au LCF 747, "il n'y a ni avantage ni spécificité". Toutefois, en réponse à une question du Groupe spécial, ils confirment que leur argument part du principe que les mesures fiscales au titre du HB 2294 ne sont pas des subventions.[1947]

7.613 Les États-Unis font valoir que l'application au LCF 747 du traitement fiscal au titre du HB 2294 est déjà prise en compte dans le calcul par les Communautés européennes de la valeur de toutes les mesures fiscales au titre du HB 2294.[1948] Ils estiment également que l'argument selon lequel ils n'ont pas coopéré au processus de collecte de renseignements, de manière à permettre le calcul de la valeur des subventions accordées au LCF 747, est dénué de fondement.[1949]

[1941] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 194. Voir aussi la réponse des Communautés européennes à la question n° 41.
[1942] Réponse des Communautés européennes à la question n° 250.
[1943] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 578.
[1944] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 578, note de bas de page 766.
[1945] Réponse des États-Unis à la question n° 42, paragraphe 113.
[1946] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 579.
[1947] Réponse des États-Unis à la question n° 42, paragraphe 113.
[1948] Réponse des États-Unis à la question n° 250, paragraphe 424.
[1949] Réponse des États-Unis à la question n° 251, paragraphe 447.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Évaluation par le Groupe spécial

7.614 La première question dont le Groupe spécial est saisi est de savoir si la pièce E jointe au MSA crée de nouvelles subventions fiscales au niveau de l'État ou au niveau local, ou étend la portée des subventions existantes.

7.615 Les mesures fiscales adoptées au titre du HB 2294 dont nous avons constaté qu'elles constituaient des subventions spécifiques ne font pas expressément référence au 787 ni aux aéronefs "superéconomiques". Par conséquent, ces incitations s'appliquent au LCF 747 indépendamment de la clause de la pièce E jointe au MSA qui est contestée par les Communautés européennes. À titre d'exemple, pour autant que le LCF 747 soit construit dans l'État de Washington, ce qui n'est en fait pas le cas selon ce qui ressort des éléments de preuve, la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington applicable aux activités de fabrication s'applique à cet aéronef aux termes du HB 2294, indépendamment de la pièce E jointe au MSA.[1950] Par conséquent, la pièce E jointe au MSA ne crée pas de nouvelles subventions ni n'étend la portée de subventions existantes.

7.616 L'affirmation des Communautés européennes selon laquelle le MSA prescrit que l'État de Washington accorde à Boeing "les mêmes allégements fiscaux au niveau de l'État et au niveau *local* … que ceux qu'il accorde au 787"[1951] semble indiquer qu'elles font valoir que le MSA prescrit que la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett soit accordée au LCF 747. Toutefois, pour autant que le LCF 747 soit construit dans la ville d'Everett, la réduction fiscale s'applique déjà au LCF 747, indépendamment du MSA.

7.617 Par conséquent, le Groupe spécial constate que la pièce E jointe au MSA ne crée pas de subventions fiscales additionnelles accordées à Boeing.[1952] Cette conclusion est confirmée par le fait que les Communautés européennes reconnaissent que les valeurs qu'elles ont calculées pour les incitations fiscales au titre du HB 2294 comprennent les incitations fiscales accordées pour le LCF 747.[1953]

7.618 La deuxième question dont le Groupe spécial est saisi est de savoir si, comme les Communautés européennes l'affirment, la prescription du MSA imposant à l'État de faire en sorte que le LCF 747 "soit admissible au bénéfice de tous les avantages accordés au programme du 7E7" constitue une subvention accordée à Boeing sous la forme de la fourniture de biens et services au programme du LCF 747.[1954]

7.619 Le Groupe spécial a constaté que les seuls biens et services fournis au titre du MSA qui constituent des subventions spécifiques pour le programme du 787 de Boeing sont le CRE et les

---

[1950] Dans le document Boeing 787: Build globally, assemble locally, The Seattle Times, 11 September 2005, pièce EC-115, page 4, il est indiqué que le LCF 747 sera construit à partir de 747-400 existants au Taipei chinois.

[1951] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 190.

[1952] Bien que le droit de bénéficier de trois des mesures fiscales prévues dans le HB 2294 (c'est-à-dire l'exonération des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements, l'exonération du droit d'accise sur la location à bail et l'exonération de l'impôt sur la propriété) se rapporte à la production d'"aéronefs superéconomiques", définition à laquelle répond le 787, nous avons constaté que ces trois mesures ne constituaient pas des subventions accordées à Boeing. L'argument des Communautés européennes est que le MSA étend au programme du LCF 747 les subventions fiscales accordées au programme du 787. Comme ces mesures ne sont pas des subventions accordées au programme du 787 de Boeing, elles ne relèvent pas de l'argument des Communautés européennes.

[1953] Réponse des Communautés européennes à la question n° 250.

[1954] First Amendment to Project Olympus Master Site Development and Location Agreement, 2 February 2004, pièce EC-60 (pièce E modifiée jointe au MSA. Voir l'article II(2.4) de la pièce EC-60 qui explique l'incorporation d'une pièce E modifiée dans le MSA.)

services fournis dans le cadre du programme de perfectionnement de la main-d'œuvre. Par conséquent, la question dont le Groupe spécial est saisi consiste à savoir si la pièce E jointe au MSA, pour autant que le LCF 747 soit "admissible au bénéfice de tous les avantages accordés au programme du 7E7", fait qu'il existe une nouvelle subvention accordée à Boeing sous la forme d'un CRE et d'un programme de perfectionnement de la main-d'œuvre en faveur du LCF 747. Le Groupe spécial n'a pas besoin de décider si cette interprétation de la pièce E est correcte. Même si c'était le cas, il ne dispose pas d'éléments de preuve démontrant que des activités de perfectionnement de la main-d'œuvre en relation avec le LCF 747 ont été menées dans l'État de Washington. En fait, les éléments de preuve dont il dispose indiquent que les travaux de conception du LCF 747 ont été réalisés à Moscou et que les modifications apportées aux 747-400, pour créer les LCF 747, ont été effectuées au Taipei chinois.[1955] Par conséquent, le Groupe spécial ne dispose pas d'éléments de preuve montrant que des activités de perfectionnement de la main-d'œuvre du type de celles qui sont exposées dans la pièce D jointe au MSA ont eu lieu dans l'État de Washington en ce qui concerne le LCF 747. En conséquence, même si l'interprétation correcte de la pièce E est que celle-ci prévoit la possibilité d'un soutien au perfectionnement de la main-d'œuvre dans le cas du LCF 747, aucun élément de preuve n'indique que Boeing s'est déjà prévalue de cette clause figurant dans la pièce E.

7.620 Comme il est indiqué aux paragraphes 7.150 et 7.151 du présent rapport, de l'avis du Groupe spécial, l'allégation des Communautés européennes relative au préjudice grave repose sur l'utilisation des subventions en cause par une entité particulière, à savoir Boeing. Les Communautés européennes ne font pas valoir que la fourniture de biens et services en vertu de la pièce E est une contribution financière dans l'abstrait. Au contraire, la position des Communautés européennes est que la mesure est une contribution financière accordée *à Boeing*. À supposer que l'effet de la pièce E soit de prévoir la possibilité de fournir des biens et services en relation avec le programme du LCF 747, dès lors que le Groupe spécial ne dispose pas d'éléments de preuve indiquant que Boeing a déjà demandé à bénéficier de ces biens et services, il constate qu'aucune contribution financière n'est accordée à Boeing.

7.621 Pour les mêmes raisons que celles qui sont exposées en ce qui concerne les mesures fiscales au titre du HB 2294 et les mesures relatives aux infrastructures au titre du MSA, le Groupe spécial estime que les Communautés européennes n'ont pas établi le bien-fondé de leur argument subsidiaire au titre de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[1956]

Conclusion

7.622 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que la pièce E jointe au MSA donnait lieu à des subventions additionnelles accordées à Boeing.**

viii) Frais de procédure judiciaire

Introduction

7.623 Les Communautés européennes font valoir que le MSA oblige l'État de Washington à prendre en charge certains frais de procédure supportés par Boeing, et que cela donne lieu à une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

7.624 Les États-Unis font valoir que la disposition du MSA en cause ne constitue pas une subvention parce qu'elle ne suppose pas de contribution financière.

[1955] Boeing 787: Build globally, assemble locally, The Seattle Times, 11 September 2005, pièce EC-115, page 4.

[1956] Voir les paragraphes 7.159 à 7.167 et les paragraphes 7.173 à 7.178 du présent rapport.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Mesure en cause

7.625 L'article 11.3 du MSA dispose ce qui suit:

> "Dans le cas où une ou des tierces parties engagent contre l'une des Parties publiques et/ou Boeing une procédure judiciaire se rapportant d'une quelconque façon au présent accord, ou à tout accord, document ou permis, signé, rendu public ou mis en œuvre conformément au présent accord, l'État (ou toute autre AEL que l'État pourra désigner) prendra en charge l'intégralité de la défense dans cette procédure, y compris tous les honoraires, débours et dépens y afférents. Les obligations de l'État (ou de toute autre AEL) au titre du présent article seront subordonnées aux modalités et conditions énoncées à l'article 11.3.1 à 11.3.4."[1957]

Arguments des Communautés européennes

7.626 Les Communautés européennes font valoir que l'article 11.3 du MSA prescrit que l'État de Washington paie tous les frais supportés par Boeing pour toute procédure judiciaire pouvant être engagée en relation avec le MSA, et que l'acceptation par l'État de Washington de la prise en charge des frais de procédure judiciaire de Boeing afférents au MSA constitue un transfert direct potentiel de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Si Boeing est partie à une procédure en relation avec le MSA, l'État de Washington est tenu de lui transférer des fonds couvrant les honoraires, débours et dépens afférents à ce litige. Les Communautés européennes font également valoir que le fait que l'État doit accorder à Boeing une mesure corrective ayant un effet économique équivalent s'il ne peut pas couvrir les frais de procédure de Boeing démontre encore l'existence d'un transfert direct potentiel de fonds en relation avec cette "police d'assurance contre le risque de poursuites".[1958]

7.627 Les Communautés européennes estiment que les arguments formulés par les États-Unis dans leur première communication écrite traduisent une mauvaise compréhension fondamentale de l'argument qu'elles ont formulé au sujet de l'engagement pris par l'État de Washington quant au paiement des frais de procédure judiciaire de Boeing. Elles estiment à cet égard qu'elles n'ont jamais avancé d'arguments concernant les frais de procédure que Boeing pourrait décider de supporter de manière indépendante, ou le paiement d'éventuels dommages-intérêts ou obligations à Boeing. Elles font plutôt valoir que si une ou des tierces parties engagent une procédure judiciaire contre Boeing seule ou contre Boeing et les Parties publiques, l'État de Washington est tenu de payer tous les honoraires, débours et dépens afférents à la défense dans cette procédure. Le fait que l'État de Washington n'a pas encore été partie à une procédure concernant le MSA est totalement dénué de pertinence. De plus, l'affirmation selon laquelle l'"État ne s'attend pas à ce que de telles procédures soient engagées dans l'avenir" est incompatible avec l'existence même de la disposition en cause – disposition dont l'État et Boeing sont convenus qu'elle était nécessaire en raison de la réelle possibilité de telles procédures.[1959]

7.628 Les Communautés européennes font valoir qu'il ressort clairement du libellé de l'article 11.3 du MSA que cette disposition rend obligatoire un transfert direct potentiel de fonds à Boeing parce que l'État ou une autre AEL est tenu de payer les honoraires, débours et dépens supportés par Boeing pour se défendre dans une procédure judiciaire intentée par une tierce partie. Le fait que ce transfert est subordonné à la survenue d'un autre événement est ce qui fait de cette disposition un transfert

[1957] MSA, article 11.3, pièce EC-58.
[1958] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 203.
[1959] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 123.

direct potentiel de fonds, par opposition à un transfert direct de fonds. À cet égard, l'article 11.3 du MSA est comparable à une garantie de prêt.[1960]

7.629 Les Communautés européennes font valoir que la prise en charge par l'État de Washington des frais de procédure confère des "avantages" à la division des LCA de Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC parce que cette police d'assurance contre le risque de poursuites se rapporte explicitement à la production du 787 et est accordée à la division des LCA de Boeing à des conditions autres que celles du marché. Boeing obtient de l'État la garantie que celui-ci prendra en charge le risque de poursuites lié au MSA auquel Boeing est exposée, garantie qui facilite le développement et la production du 787 par Boeing dans l'État de Washington. Ce type de garantie est une police d'assurance en échange de laquelle Boeing ne verse rien. Sur le marché, Boeing devrait payer une prime pour obtenir une telle police d'assurance. Les avantages résultant pour Boeing de cette prise en charge des frais de procédure correspondent aux montants de la prime que Boeing devrait payer annuellement pour s'assurer contre ce risque de poursuites sur le marché. Les Communautés européennes font observer qu'en raison de l'absence de coopération des États-Unis elles sont incapables de fournir une estimation de la valeur de ces avantages.[1961] Elles font valoir qu'il est clair qu'en l'absence de l'article 11.3 du MSA, si une ou des tierces parties engageaient une procédure judiciaire contre Boeing en relation avec le MSA, Boeing serait tenue de payer les honoraires, débours et dépens pratiqués sur le marché pour se défendre dans cette procédure. L'article 11.3 prévoit que dans un cas pareil c'est l'État, et non Boeing, qui paiera ces honoraires, débours et dépens. Boeing a donc obtenu de l'État un engagement qui s'apparente à une assurance, sans rien verser en échange. Pour cette raison, elle a reçu un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Le fait que "l'État de Washington n'a pas accepté de payer à Boeing des dommages-intérêts ou d'autres obligations éventuelles en vertu de l'Accord{-cadre sur le site}" ne change pas le fait que l'engagement que l'État *a* pris à l'article 11.3 confère un avantage à Boeing. De plus, le fait que l'article 11.3 était, de l'avis des États-Unis, motivé par l'intérêt de l'État ne change pas non plus le fait qu'aux termes de l'article 11.3 Boeing reçoit à titre gratuit quelque chose qu'elle ne pourrait pas obtenir sur le marché sans payer une contrepartie adéquate.[1962]

7.630 Les Communautés européennes font valoir que l'acceptation par l'État de Washington de la prise en charge des frais de procédure de Boeing afférents au MSA est spécifique au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC parce qu'elle fait partie d'un accord spécifiquement conclu entre Boeing et l'État de Washington. Le MSA dit expressément que l'État couvrira les frais de procédure afférents à l'Accord uniquement pour les AEL participant au projet Olympus ou Boeing. Par conséquent, la fourniture de ces incitations est spécifique parce que l'État de Washington a expressément limité à Boeing la possibilité de bénéficier de ces incitations aux termes du MSA. Si le Groupe spécial jugeait que l'acceptation par l'État de Washington de la prise en charge des frais de procédure n'est pas spécifique au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC, elle serait quand même *de facto* spécifique au sens de l'article 2.1 c). Le MSA précise que Boeing est la seule partie autre que les AEL participant au projet Olympus qui tirera avantage de la garantie de l'État concernant les frais de procédure. De plus, l'historique de l'"ensemble d'incitations en faveur de Boeing" montre que cette police d'assurance contre le risque de poursuites était censée apporter des avantages directement à la production de LCA de Boeing. De fait, Boeing sera le bénéficiaire dominant de cette police d'assurance.[1963]

[1960] Réponse des Communautés européennes à la question n° 244, paragraphes 443 et 444.
[1961] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 204 à 207.
[1962] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 124 et 125.
[1963] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 208 et 209; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 126.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Arguments des États-Unis

7.631 Les États-Unis font valoir que l'article 11.3 du MSA n'est pas une subvention. Boeing ne reçoit pas de contribution financière au titre de l'article 11.3 du MSA, lequel prévoit que l'État ou les autorités locales "prendr{ont} en charge l'intégralité de la défense dans cette procédure, y compris tous les honoraires, débours et dépens y afférents". Contrairement à ce que les Communautés européennes font valoir, l'article 11.3 ne prescrit pas que l'État de Washington "transfère à Boeing des fonds couvrant les honoraires, débours et dépens afférents au litige" s'agissant des coûts que Boeing peut décider de supporter de manière indépendante. Le MSA donne à Boeing le droit d'engager son propre avocat et d'intervenir en son propre nom dans toute procédure. L'article 11.3 ne constitue pas non plus une "police d'assurance contre le risque de poursuites" car il se rapporte exclusivement à la défense assurée par l'État dans une procédure judiciaire et non au coût d'éventuels dommages-intérêts ou obligations qui peuvent en résulter. Les États-Unis font observer que l'État de Washington n'a été partie à aucune procédure judiciaire au titre du MSA au nom de Boeing ou en son propre nom, et qu'il ne s'attend pas non plus à ce que de telles procédures soient engagées dans l'avenir.[1964]

7.632 Les États-Unis font valoir que l'article 11.3 du MSA n'est pas un transfert direct potentiel de fonds au titre de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. L'article 11.3 dispose qu'en cas de procédure de contestation des dispositions du MSA, l'État de Washington supervisera la défense qui sera assurée dans cette procédure. Dans la mesure où Boeing souhaitera intervenir dans une telle procédure, elle pourra exercer son droit de le faire, mais l'article 11.3 ne prescrit pas que l'État finance les frais de procédure de Boeing, et l'État n'entend pas le faire non plus. En fait, le but de l'article 11.3 était de protéger l'intérêt de l'État en lui permettant de superviser la défense dans toute procédure de contestation du MSA. Il y a un transfert direct potentiel de fonds au titre de l'article 1.1 a) 1) i) si un transfert direct de fonds est garanti dans le cas où certaines circonstances définies existent. Comme l'article 11.3 ne garantit à Boeing un transfert direct de fonds dans aucune circonstance, il n'y a pas de transfert direct potentiel de fonds au sens de l'Accord SMC.[1965]

7.633 Les États-Unis rejettent l'argument des Communautés européennes selon lequel l'avantage conféré à Boeing au titre de l'article 11.3 du MSA est le montant "de la prime que Boeing devrait payer annuellement pour s'assurer contre ce risque de poursuites sur le marché". Les États-Unis affirment que l'article 11.3 n'est pas une police d'assurance contre le risque de poursuites parce que l'État de Washington n'a pas accepté de payer à Boeing des dommages-intérêts ou d'autres obligations éventuelles en vertu du MSA. Ils affirment en outre que les dispositions de l'article 11.3 sont motivées par l'intérêt de l'État et non par l'octroi d'un avantage à Boeing. En cas de procédure de contestation du MSA et de la législation ou des accords connexes, sans lien avec l'article 11.3, l'État assurerait la défense du MSA et de la législation connexe.[1966]

7.634 Les États-Unis font valoir qu'étant donné qu'aucune subvention n'est accordée à Boeing, la spécificité n'est pas en cause.[1967]

Évaluation par le Groupe spécial

7.635 Les parties ne s'entendent pas sur la question de savoir si l'article 11.3 du MSA donne lieu à une contribution financière sous la forme d'un transfert direct potentiel de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC, qui confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) dudit accord. S'agissant de savoir si l'article 11.3 du MSA donne lieu à un transfert direct potentiel de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i), la question fondamentale en l'espèce est de savoir si l'article 11.3 reproduit

[1964] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 573.
[1965] Réponse des États-Unis à la question n° 244, paragraphes 405 et 406.
[1966] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 575.
[1967] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 576.

l'engagement pris par l'État de Washington ou l'entité désignée par lui de procéder, si un événement particulier se produit, à un transfert direct de fonds à Boeing.

7.636 Le Groupe spécial note à cet égard que les Communautés européennes ont fait valoir que l'article 11.3 du MSA prescrivait que l'État de Washington "paie tous les frais *supportés par Boeing* pour toute procédure judiciaire pouvant être engagée en relation avec le MSA", que "{s}i Boeing {était} partie à une procédure en relation avec l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus, l'État de Washington {serait} tenu *de transférer à Boeing des fonds couvrant les honoraires, débours et dépens afférents au litige*", et que "le fait que l'État {devait} accorder à Boeing une mesure corrective ayant un effet économique équivalent *s'il ne {pouvait} pas couvrir les frais de procédure de Boeing* démontr{ait} encore l'existence d'un transfert direct potentiel de fonds en relation avec cette police d'assurance contre le risque de poursuites …".[1968] Cet argument donne à entendre que le transfert direct de fonds qui, selon l'interprétation que donnent les Communautés européennes de l'article 11.3, se produira si une ou des tierces parties engagent une procédure judiciaire relative au MSA contre Boeing est un transfert direct de fonds à Boeing qui vise à couvrir les frais supportés par Boeing.

7.637 Le Groupe spécial estime que les Communautés européennes n'ont pas démontré que l'article 11.3 du MSA prévoyait ce type de transfert direct de fonds à Boeing. Cette disposition du MSA dispose que si une ou des tierces parties engagent une procédure judiciaire en relation avec le MSA contre l'une quelconque des Parties publiques et/ou Boeing, l'État de Washington[1969] "prendra en charge l'intégralité de la défense dans cette procédure, y compris tous les honoraires, débours et dépens y afférents". Il apparaît que les "honoraires, débours et dépens y afférents" sont les honoraires, débours et dépens *supportés par l'État de Washington* pour la prise en charge par l'État de Washington de "l'intégralité de la défense dans cette procédure". Le Groupe spécial ne voit rien dans cette disposition qui prescrit à l'État de Washington de payer les honoraires, débours et dépens *supportés par Boeing* en ce qui concerne cette procédure. Par conséquent, il estime que rien ne justifie l'idée que l'article 11.3 dispose que si un événement donné se produit, l'État de Washington procédera à un transfert direct de fonds à Boeing pour couvrir les frais supportés par celle-ci en ce qui concerne une procédure judiciaire donnée relative au MSA.

7.638 Outre les termes de l'article 11.3 du MSA, le contexte immédiat de cette disposition nous indique également qu'il apparaît que les "honoraires, débours et dépens y afférents" sont les honoraires, débours et dépens *supportés par l'État de Washington* pour la prise en charge par l'*État de Washington* de "l'intégralité de la défense dans cette procédure". À cet égard, nous rappelons que la dernière phrase de l'article 11.3 dispose que les obligations de l'État (ou de toute autre AEL) au titre de l'article 11.3 "seront subordonnées aux modalités et conditions énoncées à l'article 11.3.1 à 11.3.4". Les modalités et conditions énoncées à l'article 11.3.1 à 11.3.4 mettent l'accent sur la manière dont l'*État de Washington* (ou toute autre AEL) se chargerait de cette défense. À titre d'exemple, l'article 11.3.1 prescrit que l'État de Washington (ou toute autre AEL) informe Boeing par écrit de l'engagement d'une telle procédure judiciaire, s'emploie énergiquement à assurer la défense dans cette procédure, consulte Boeing sur diverses questions, et ne s'oppose pas à l'"intervention" de Boeing dans "cette procédure". L'article 11.3.2 dispose, entre autres choses, que l'État (ou toute AEL compétente) ne pourra ni accepter un règlement ni se désister d'une procédure sans consulter Boeing au préalable.

7.639 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré l'existence d'une contribution financière sous la forme d'un transfert direct potentiel de fonds à Boeing qui vise à couvrir les frais supportés par Boeing.

[1968] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 201 et 202. (pas d'italique dans l'original)

[1969] Ou toute autre AEL que l'État de Washington pourra désigner.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.640 Le Groupe spécial note que dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes font valoir que si une ou des tierces parties engagent une procédure judiciaire contre Boeing en relation avec le MSA, l'État de Washington est tenu de payer tous les honoraires, débours et dépens "afférents à la défense dans cette procédure".[1970] Il est possible que l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle les honoraires, débours et dépens que l'État de Washington supportera sont des honoraires, débours et dépens "afférents à la défense dans cette procédure" fasse référence aux honoraires, débours et dépens *supportés par l'État de Washington* et non par Boeing.[1971] Dans l'affirmative, cet argument semblerait assez différent de l'argument formulé dans la première communication écrite des Communautés européennes selon lequel l'article 11.3 du MSA prévoit que l'État de Washington transférera à Boeing des fonds correspondant aux frais qu'elle a supportés. Si l'interprétation que les Communautés européennes donnent de l'article 11.3 du MSA est qu'il dispose que dans le cas où un événement donné se produit, l'État de Washington est obligé de payer les honoraires, débours et dépens qu'*il* supporte lorsqu'*il* assure la défense dans une procédure relative au MSA engagée contre Boeing, le Groupe spécial estime que, ainsi qu'il est expliqué plus haut, le texte de l'article 11.3 du MSA étaye cette interprétation. Il juge toutefois que les Communautés européennes n'ont pas présenté un raisonnement suffisant pour démontrer que dans le cas où l'État de Washington couvrirait les frais qu'*il* supporte pour assurer *sa* défense dans une procédure judiciaire relative au MSA engagée contre Boeing, cela équivaudrait à un transfert direct de fonds à Boeing. Il estime donc que les Communautés européennes n'ont pas démontré que l'article 11.3 du MSA donnait lieu à un transfert direct potentiel de fonds.

7.641 En résumé, le Groupe spécial constate que, d'une part, si l'argument des Communautés européennes est que l'article 11.3 du MSA implique que dans le cas où un événement donné se produira, l'État de Washington sera tenu d'effectuer un transfert direct de fonds à Boeing pour couvrir les frais supportés par Boeing dans le cadre de la procédure judiciaire relative au MSA, les Communautés européennes n'ont pas étayé cette affirmation. D'autre part, si l'argument des Communautés européennes est que l'article 11.3 prescrit que l'État de Washington prenne en charge les débours, honoraires et dépens qu'il supporte pour la défense dans une procédure judiciaire relative au MSA engagée contre Boeing, les Communautés européennes n'ont pas démontré que cela donnait lieu à un transfert potentiel de fonds à Boeing. Le Groupe spécial note que les Communautés européennes n'avancent pas d'arguments sur le point de savoir comment il pourrait être constaté que l'article 11.3 constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC qui prend une forme autre que celle d'un transfert direct potentiel de fonds.

Conclusion

7.642 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que l'article 11.3 du MSA constituait une contribution financière sous la forme d'un transfert direct potentiel de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Par conséquent, le Groupe spécial constate également que les Communautés européennes n'ont pas démontré que l'article 11.3 du MSA constituait une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC.**

[1970] Les Communautés européennes font également observer à cet égard que leur "allégation ne porte pas sur le fait de payer les frais de procédure supportés de manière indépendante par Boeing, ou de payer d'éventuels dommages-intérêts ou obligations à Boeing, mais bien sur le *fait de payer pour la défense de Boeing dans une éventuelle procédure* engagée par des tierces parties en relation avec le MSA dans le cadre du projet Olympus". Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 122 et 123. (pas d'italique dans l'original) De même, dans leur réponse à une question du Groupe spécial, les Communautés européennes font valoir que l'article 11.3 du MSA "ordonne à l'État ou à l'entité désignée par lui de payer les honoraires, débours et dépens supportés *pour assurer la défense dans une procédure engagée par une tierce partie*, si une telle procédure venait à exister". (pas d'italique dans l'original)

[1971] Voir aussi les observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 244, paragraphe 345.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

ix) Résumé des conclusions concernant les subventions alléguées au titre de l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus conformément à l'"ensemble d'incitations en faveur de Boeing"

7.643 L'analyse et les conclusions qui précèdent portaient sur la question de savoir si les mesures suivantes prévues dans le MSA en relation avec le projet Olympus constituaient des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC:

a) les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527, la construction d'un dispositif de transfert train-barge et l'extension du terminal sud par le port d'Everett;

b) la renonciation aux redevances d'atterrissage du LCF 747 à Paine Field;

c) le gel des tarifs appliqués à Boeing pour certains services publics;

d) la fourniture de coordonnateurs dans le cadre du projet Olympus;

e) les incitations à la formation professionnelle sous la forme d'un programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et la fourniture d'un centre de ressources d'emploi;

f) les incitations fiscales et autres relatives au LCF 747;

g) la prise en charge par l'État de Washington des frais de procédure judiciaire en relation avec le MSA.

7.644 Pour les raisons qui précèdent, le Groupe spécial constate que le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et le Centre de ressources d'emploi prévus dans le MSA constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Il estime que le montant de ces subventions accordées à la division des LCA de Boeing pendant la période de 1989 à 2006 est de 11 millions de dollars.

7.645 Pour les raisons qui précèdent, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que les mesures suivantes constituaient des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC: i) les projets d'extension de l'I-5 et de la SR 527, la construction d'un dispositif de transfert train-barge et l'extension du terminal sud par le port d'Everett; ii) la renonciation aux redevances d'atterrissage du LCF 747 à Paine Field; iii) l'engagement allégué pris par la ville d'Everett et le comté de Snohomish de geler les tarifs des services publics appliqués à Boeing; iv) la fourniture de coordonnateurs conformément au MSA; v) les incitations fiscales et autres relatives au LCF 747; et vi) la prise en charge par l'État de Washington des frais de procédure judiciaire en relation avec le MSA.

3. État du Kansas et municipalités s'y trouvant

a) Allégements fiscaux découlant de l'émission des obligations industrielles

i) Introduction

7.646 Les Communautés européennes soutiennent que certaines exonérations fiscales découlant de l'émission d'obligations industrielles ("IRB") dans l'État du Kansas et des municipalités s'y trouvant constituent l'abandon de recettes normalement exigibles au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC, qu'elles confèrent un avantage et qu'elles sont spécifiques *de facto* à certaines entreprises. Dans les cas où les exonérations fiscales ne sont pas reçues directement par Boeing, les Communautés

européennes font valoir que l'avantage est "transmis" à Boeing. Elles estiment que le montant de l'avantage conféré à la division des LCA de Boeing par les IRB s'élève à au moins 784 millions de dollars entre 1989 et 2019.

7.647 L'argument principal des États-Unis à l'encontre de l'argumentation des Communautés européennes concernant les exonérations fiscales est qu'elles ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. En outre, les États-Unis font valoir qu'aucun avantage conféré à des sociétés autres que Boeing n'a été transmis à Boeing.

ii) Mesure en cause

7.648 Les Communautés européennes font valoir que l'État du Kansas a accordé des subventions à la division des LCA de Boeing, sous la forme d'abattements fiscaux, dans le cadre d'un programme d'IRB.

7.649 Le fait que la Division de Wichita de Boeing Commercial Airplanes ("Boeing Wichita") a produit des avions commerciaux et leurs composants à Wichita, Kansas, pendant plus de 70 ans est un contexte pertinent pour les affirmations des Communautés européennes. Le 16 juin 2005, Boeing a vendu les installations de Boeing Wichita à une autre société, qui s'appelle maintenant Spirit Aerosystems ("Spirit").[1972]

7.650 Les Communautés européennes estiment que le montant des abattements fiscaux accordés à Boeing en vertu du programme d'IRB s'élève à au moins 784 millions de dollars au cours de la période allant de 1989 à 2019. Ce chiffre comprend des abattements fiscaux de 643 millions de dollars accordés directement à Boeing et des abattements fiscaux de 141 millions de dollars accordés à Spirit, dont les Communautés européennes font valoir qu'ils ont été "transmis" à Boeing.

7.651 Les IRB sont émises par des villes et des comtés au Kansas, en faveur d'entités privées, afin de les aider à lever des fonds pour financer l'achat, la construction ou l'amélioration de divers types de biens industriels et commerciaux ("biens visés par les projets").[1973]

7.652 Les dispositions législatives pertinentes de l'État qui accordent aux villes du Kansas le pouvoir d'émettre des IRB sont les articles 12-1740 et suivants du Kansas Statutes Annotated ("KSA") (Recueil des lois du Kansas). L'article 12-1741 du KSA dispose ce qui suit:

> "{T}oute ville aura le pouvoir d'émettre des obligations, dont le produit sera utilisé pour payer en tout ou en partie le coût de l'achat, de l'acquisition, de la construction, de la reconstruction, de l'amélioration, de l'équipement, de l'ameublement, de la réparation, de l'agrandissement ou du réaménagement d'installations devant servir au développement de l'agriculture, du commerce et de l'industrie, à l'amélioration des soins hospitaliers, à l'exception des ressources naturelles, du développement des loisirs et à la fabrication. Toute ville aura également le pouvoir de conclure des baux ou des contrats de bail avec option d'achat par arrêté municipal avec toute personne, entreprise ou société concernant ces installations."[1974]

7.653 En général, la ville pertinente, en l'occurrence la ville de Wichita pour Boeing et Spirit, agit en tant qu'"émettrice" des IRB. Les IRB sont vendues au grand public, et le produit de la vente est utilisé par l'entité privée, en faveur de laquelle les IRB sont émises, pour acquérir ou améliorer les biens visés par les projets. Pendant la durée de l'IRB, la propriété juridique des biens visés par les

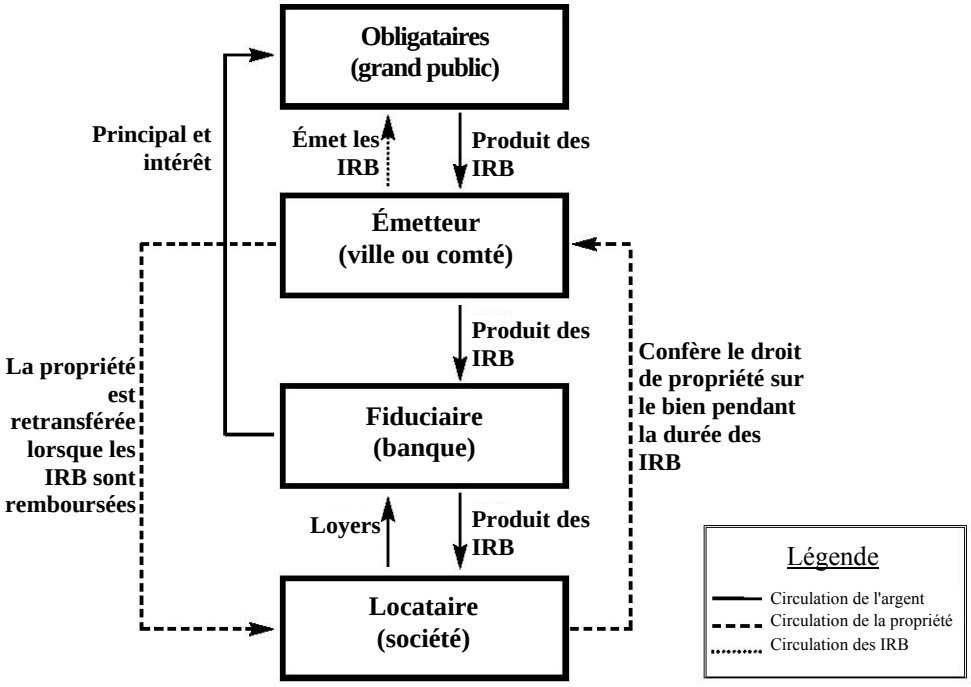
[1972] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 286.
[1973] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 286.
[1974] Kan. Stat. Ann. § 12-1740 *et seq*. (2001), pièce EC-167.

projets est conservée par l'émetteur (c'est-à-dire la ville). L'entité privée loue les biens, et paie des loyers aux détenteurs des IRB qui sont suffisants pour payer le principal et les intérêts des IRB. À l'échéance de l'IRB, la propriété des biens visés par les projets est transférée à l'entité privée en question.[1975]

7.654 Le processus d'émission des IRB comprend un certain nombre d'étapes, y compris l'approbation par le conseil municipal de l'émetteur d'une lettre d'intention exprimant la volonté de l'émetteur d'émettre les IRB en faveur de l'entité privée en question, sous réserve de conditions négociées.[1976] Le pouvoir d'émettre effectivement les IRB est conféré par un arrêté municipal relatif aux obligations, qui est adopté par le conseil municipal de l'émetteur.[1977]

7.655 Les Communautés européennes présentent le diagramme ci-après pour aider à comprendre le fonctionnement du "programme d'IRB":

PROGRAMME D'IRB GÉNÉRAL



7.656 Pour une entité privée, les avantages de l'émission d'IRB en sa faveur comprennent:

a) la capacité d'emprunter des fonds à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché, en raison des intérêts exonérés d'impôts;

b) des abattements de l'impôt sur la propriété d'une durée pouvant aller jusqu'à dix ans pour les biens visés par les projets; et

[1975] Voir la première communication écrite des Communautés européennes, Annexe A, paragraphes 4 à 8.

[1976] Première communication écrite des Communautés européennes, Annexe A, paragraphes 14 et 15.

[1977] Première communication écrite des Communautés européennes, Annexe A, paragraphes 14 et 15.

c) des exonérations de la taxe sur les ventes pour les biens visés par les projets et les services acquis avec le produit des IRB.[1978]

7.657 Le fondement des deux derniers avantages découle de l'article 79-201a du KSA, qui dispose que tous les biens immobiliers financés par des IRB seront exonérés des impôts sur la propriété aux niveaux de l'État et local pour une période pouvant aller jusqu'à dix ans, ainsi que de l'article 79-3640 du KSA, qui dispose que les biens mobiliers corporels et les services acquis avec le produit des IRB seront exonérés de toutes les taxes sur les ventes.[1979]

7.658 Le fonctionnement des IRB qui ont été émises pour Boeing et Spirit par la ville de Wichita est légèrement différent de celui du programme général décrit dans les paragraphes précédents. En particulier, au lieu d'être achetées par le public, les IRB émises en faveur de Boeing et de Spirit sont achetées par ces sociétés elles-mêmes.[1980] Cela entraîne un flux circulaire d'argent, de Boeing (ou Spirit) vers la ville pour l'achat des IRB, et de la ville vers Boeing (ou Spirit) pour le financement de l'achat des biens visés par les projets.[1981] Comme Boeing ou Spirit détiennent les IRB, tous versements relatifs au principal ou aux intérêts sont des versements que les sociétés se font à elles-mêmes. Par conséquent, Boeing et Spirit n'utilisent pas les IRB afin de bénéficier d'un apport de fonds pour financer l'acquisition d'un bien. Les avantages conférés par les émissions d'IRB à Boeing et Spirit se limitent plutôt à des exonérations de l'impôt sur la propriété et de la taxe sur les ventes.[1982] Ce sont les allégements fiscaux accordés à Boeing, y compris ceux qui sont "transmis" de Spirit à Boeing, qui découlent des IRB émises par la ville de Wichita, que contestent les Communautés européennes. Les Communautés européennes ne contestent aucun autre aspect des transactions relatives aux IRB.[1983]

7.659 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes fournissent des renseignements détaillés indiquant quand et comment les IRB ont été émises à Boeing et Spirit.[1984]

7.660 Selon les Communautés européennes, la ville de Wichita a émis des IRB pour Boeing Wichita tous les ans depuis 1979. Les Communautés européennes présentent un tableau des émissions d'IRB dont elles allèguent qu'elles donnent lieu aux subventions accordées à Boeing sous la forme d'abattements fiscaux qui sont contestées dans le présent différend. Le tableau identifie les IRB émises directement pour Boeing, au cours de trois périodes différentes, ainsi que les IRB émises pour Spirit.

[1978] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 298.
[1979] Première communication écrite des Communautés européennes, Annexe A, paragraphe 9.
[1980] Première communication écrite des Communautés européennes, Annexe A, paragraphe 19.
[1981] Première communication écrite des Communautés européennes, Annexe A, paragraphe 22.
[1982] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 312.
[1983] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 318.
[1984] Voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 293 à 317.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Bénéficiaire des IRB	IRB émises	Période visée par l'avantage fiscal	Contribution financière	Avantage
Boeing	**Avant 1995** (avant la vente de Boeing Wichita)	**Avant 2005** (avant la vente de Boeing Wichita)	**Boeing** (Boeing loue les biens et détient les obligations; aucune autre entité n'est concernée)	**LCA de Boeing** (sur la base de la lettre d'intention, de l'arrêté municipal relatif aux obligations et des biens visés par le projet)
Boeing	**1995-2004** (avant la vente de Boeing Wichita)	**1996-2004** (avant la vente de Boeing Wichita)	**Boeing** (Boeing loue les biens et détient les obligations; aucune autre entité n'est concernée)	**LCA de Boeing** (sur la base de la lettre d'intention, de l'arrêté municipal relatif aux obligations et des biens visés par le projet)
		2005-2014 (après la vente de Boeing Wichita)	**Boeing** (Boeing sous-loue les biens à Spirit tout en conservant un intérêt à bail; Boeing détient les obligations)	**LCA de Boeing** (sur la base de la lettre d'intention, de l'arrêté municipal relatif aux obligations et des biens visés par le projet)
Boeing	**2005-** (après la vente de Boeing Wichita)	**2006-** (après la vente de Boeing Wichita)	**Boeing** (Boeing loue les biens et détient les obligations; aucune autre entité n'est concernée)	**LCA de Boeing** (sur la base de la lettre d'intention et des biens visés par le projet)
Spirit	**2005-** (après la vente de Boeing Wichita)	**2006-** (après la vente de Boeing Wichita)	**Spirit** (Spirit loue les biens et détient les obligations)	**Boeing LCA** (sur la base des biens visés par le projet et de la contrepartie de la transaction, en particulier des accords d'approvisionnement à long terme à prix fixes conclus avec Boeing Commercial Airplanes)

7.661 La première ligne du tableau ci-dessus identifie les IRB émises pour Boeing dans les cas où les IRB, et par conséquent les exonérations fiscales, ont expiré avant la vente de Boeing Wichita à Spirit en 2005.[1985]

7.662 La deuxième ligne identifie les IRB émises pour Boeing avant la vente à Spirit, mais dans les cas où les IRB, et la période d'exonération fiscale, continuent de courir après 2005. S'agissant de ces IRB, Boeing continue de bénéficier directement des avantages fiscaux qui en découlent, parce qu'elle a conservé son intérêt à bail sur les biens visés par le projet plutôt que de le vendre à Spirit. Elle sous-loue les biens visés par le projet à Spirit.[1986]

7.663 La troisième ligne identifie les IRB émises pour Boeing après la vente à Spirit en 2005. En dépit de la vente, la ville de Wichita a continué d'émettre des IRB pour Boeing. Selon les Communautés européennes, les biens visés par le projet associés aux émissions sont utilisés par Boeing pour continuer de fabriquer des parties de LCA dans les anciennes installations de Boeing

[1985] Voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 299, figure 3.
[1986] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 311.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Wichita.[1987] Par conséquent, les abattements fiscaux découlant des émissions d'IRB pour Boeing, après la vente de Spirit, continuent d'apporter des avantages à la division des LCA de Boeing.[1988]

7.664 La dernière ligne du tableau identifie les IRB émises pour Spirit après la vente de Boeing Wichita. Les Communautés européennes font valoir que l'avantage conféré par les abattements fiscaux découlant des IRB émises pour Spirit a été "transmis" à Boeing.[1989]

iii) Mandat: mesures futures

Arguments des États-Unis

7.665 Les États-Unis font valoir qu'une "mesure future" est une mesure "qui n'existe pas au moment de l'établissement d'un groupe spécial" et que toutes ces mesures sortent du cadre du mandat d'un groupe spécial.[1990]

7.666 Afin de mettre en contexte l'allégation des États-Unis selon laquelle les Communautés européennes tentent d'inclure des "mesures futures" dans le champ de leur allégation, nous notons que la séquence d'événements ci-après s'est produite pendant la période de 2005 à 2006:

a) 17 mai 2005: la ville de Wichita a publié une lettre d'intention ("la lettre d'intention de 2005") indiquant son intention d'émettre 1 milliard de dollars d'IRB pour Spirit sur une période de cinq ans;

b) 16 juin 2005: Boeing a vendu son installation Boeing Wichita à la société maintenant appelée Spirit;

c) décembre 2005: conformément à la lettre d'intention de 2005, la ville de Wichita a émis des IRB pour Spirit pour une valeur de 80 millions de dollars;

d) janvier 2006: les Communautés européennes ont demandé l'établissement d'un groupe spécial dans le présent différend; et

e) novembre 2006: conformément à la lettre d'intention de 2005, la ville de Wichita a émis des IRB pour Spirit pour une valeur de 252 millions de dollars.

7.667 Les États-Unis soutiennent que la deuxième série d'IRB émises par la ville de Wichita pour Spirit en novembre 2006 constitue des "mesures futures". Ils affirment que les Communautés européennes ne contestent pas la loi relative aux IRB de l'État du Kansas. Elles contestent plutôt une série d'actions entreprises par le Wichita City Council (Conseil municipal de Wichita) conformément

[1987] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 308 à 310. Les Communautés européennes citent une pièce dressant la liste des biens visés par le projet en vue d'une émission d'IRB pour Boeing en 2005. La liste est précédée d'une déclaration indiquant que Boeing peut placer et utiliser les biens visés par le projet "dans des biens immobiliers appartenant soit à The Boeing Company, soit à Spirit Aerosystems Inc" (Exhibit A to the Boeing IRB Lease Agreements from 1994-2005, pièce EC-187). Selon les Communautés européennes, cela indique que Boeing utilise les biens visés par le projet pour continuer de fabriquer des parties de LCA dans les anciennes installations de Boeing Wichita. Les Communautés européennes disent que cela est confirmé par le fait que Boeing continue de fournir de l'outillage, dont elle reste propriétaire, aux installations de Spirit à Wichita afin d'aider cette dernière à fabriquer des parties pour les LCA de Boeing.

[1988] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 308 à 310.

[1989] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 316.

[1990] Réponse des États-Unis à la question n° 12, paragraphe 23.

à la loi relative aux IRB.[1991] La deuxième série d'IRB a été émise pour Spirit lorsque le Conseil municipal de Wichita a pris un arrêté municipal en novembre 2006, après la demande d'établissement d'un groupe spécial.[1992]

7.668 En plus de faire valoir que les IRB émises pour Spirit en vertu de l'arrêté municipal de novembre 2006 ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial, les États-Unis estiment également que "toutes autres IRB que le Conseil municipal de Wichita pourrait décider d'émettre pour Spirit dans le futur conformément à de nouveaux arrêtés municipaux qu'il pourrait prendre sont aussi des mesures futures qui ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial".[1993] Pour calculer le montant des abattements fiscaux découlant des IRB, les Communautés européennes partent du principe que la lettre d'intention de 2005 en faveur de Spirit sera pleinement exploitée. Par conséquent, dans leur quantification, elles incluent également des abattements fiscaux découlant des IRB dont elles supposent qu'elles seront émises pour Spirit entre 2006 et 2009 (c'est-à-dire pendant le délai figurant dans la lettre d'intention, mais après la demande d'établissement d'un groupe spécial). Il existe également une lettre d'intention de 1999 exprimant l'intention d'émettre des IRB pour Boeing sur une période de dix ans. Les Communautés européennes supposent que la valeur de cette lettre d'intention sera également pleinement exploitée parce que dans le passé Boeing a toujours tiré pleinement parti de ses lettres d'intention.[1994] Par conséquent, les Communautés européennes incluent dans leur quantification des abattements fiscaux découlant d'émissions d'IRB dont elles supposent qu'elles auront lieu entre 2006 et 2009 conformément à la lettre d'intention de 1999. Étant donné qu'ils contestent en tant que mesures futures "toutes autres IRB que le Conseil municipal de Wichita pourrait décider d'émettre pour Spirit dans le futur conformément à de nouveaux arrêtés municipaux", les États-Unis contestent l'inclusion dans le mandat du Groupe spécial des émissions futures d'IRB en vertu des lettres d'intention de 2005 et de 1999, qui sont prédites par les Communautés européennes.

Arguments des Communautés européennes

7.669 Les Communautés européennes "souscrivent d'une manière générale" à la définition donnée par les États-Unis d'une mesure future.[1995] Selon la définition des Communautés européennes, il s'agit d'une "mesure qui n'existait pas et/ou ne faisait pas l'objet d'un engagement au moment où le groupe spécial a été établi".[1996] Toutefois, les Communautés européennes font valoir qu'aucune des mesures en cause dans le présent différend n'est une mesure future. En tout état de cause, les mesures futures ne sont pas nécessairement exclues du mandat d'un groupe spécial.[1997]

7.670 Selon les Communautés européennes, les États-Unis ont tort d'affirmer que les IRB émises pour Spirit à partir de novembre 2006 sont des mesures futures. Les Communautés européennes affirment que "les différents arrêtés municipaux relatifs aux IRB pris par le Conseil municipal de Wichita ne sont pas les seules mesures en cause dans le présent différend s'agissant de la contestation par les Communautés européennes des IRB de la ville de Wichita".[1998] En ce qui concerne les IRB émises pour Spirit, les Communautés européennes contestent tous les abattements de l'impôt sur la

[1991] Réponse des États-Unis à la question n° 12, paragraphe 24.
[1992] Réponse des États-Unis à la question n° 12, paragraphe 24.
[1993] Réponse des États-Unis à la question n° 12, paragraphe 24.
[1994] En vertu des lettres d'intention, la ville de Wichita exprime l'intention d'émettre des IRB pour la société en question à concurrence d'une certaine valeur. Les IRB sont alors accordées au moyen d'une série d'émissions distinctes, jusqu'à ce que la valeur des IRB mentionnée dans la lettre d'intention soit atteinte.
[1995] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 12, paragraphe 29.
[1996] Réponse des Communautés européennes à la question n° 12, paragraphe 37.
[1997] Réponse des Communautés européennes à la question n° 12, paragraphe 38, et observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 12, paragraphe 29.
[1998] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 12, paragraphe 32.

propriété et de la taxe sur les ventes accordés à Spirit conformément à l'article 79-201a du KSA, à l'article 79-3606 du KSA et à l'article 79-3640 du KSA (les articles de la législation du Kansas prévoyant des abattements fiscaux applicables aux biens visés par les projets), par suite des IRB émises pour Spirit conformément aux articles 12-1740 et suivants du KSA, en vertu de la lettre d'intention de 2005 publiée par le Conseil municipal de Wichita.[1999] La lettre d'intention de 2005 et chacune des dispositions du KSA citées ont été dûment mentionnées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial et étaient des mesures existant avant la demande d'établissement d'un groupe spécial. Par conséquent, selon les Communautés européennes, tous les abattements de l'impôt sur la propriété et de la taxe sur les ventes accordés à Spirit par suite des IRB émises en vertu de la lettre d'intention de 2005 relèvent à bon droit du mandat du Groupe spécial, que l'émission effective des IRB ait eu lieu avant ou après l'établissement du Groupe spécial.[2000]

7.671 Même si la deuxième série d'IRB émises pour Spirit étaient des "mesures futures", les Communautés européennes affirment qu'elles ne sortent pas du cadre du mandat du Groupe spécial. Les Communautés européennes s'appuient sur la déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet* à cet égard:

> "L'expression "mesures spécifiques en cause" figurant à l'article 6:2 donne à penser qu'en règle générale les mesures incluses dans le mandat d'un groupe spécial doivent être des mesures qui existent au moment de l'établissement du groupe spécial. *Cependant, des mesures promulguées postérieurement à l'établissement du groupe spécial peuvent, dans certaines circonstances limitées, relever du mandat du groupe spécial*."[2001]

7.672 Les Communautés européennes s'appuient également sur une série de précédents concernant l'inclusion de mesures dans le mandat d'un groupe spécial dans les cas où les mesures ne sont pas mentionnées explicitement dans la demande d'établissement d'un groupe spécial, mais sont étroitement liées aux mesures qui y sont mentionnées et où la partie défenderesse a été suffisamment avisée de la portée des allégations formulées contre elle.[2002] Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis ont été avisés que la contestation dans le présent différend visait chaque émission d'IRB faite pour Spirit conformément à la lettre d'intention de 2005. La lettre d'intention elle-même indiquait que le Conseil municipal de Wichita avait l'intention d'émettre des IRB pour Spirit pour "un montant ne dépassant pas 1 000 000 000 dollars … sur une période de cinq ans, prenant fin le 17 mai 2010".[2003] En outre, la structure et l'effet de chaque émission d'IRB pour Spirit sont identiques à celles de l'émission annuelle d'IRB faite pour Boeing chaque année depuis 1979. Par conséquent, les Communautés européennes font valoir que les arrêtés municipaux relatifs aux IRB pour Spirit pris conformément à la lettre d'intention de 2005 sont "liés si étroitement" aux arrêtés municipaux relatifs aux IRB pris avant l'établissement du Groupe spécial qu'ils doivent relever du mandat du Groupe spécial.[2004]

[1999] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 12, paragraphe 32.

[2000] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 12, paragraphe 32.

[2001] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 12, paragraphe 33. (pas d'italique dans l'original)

[2002] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 12, paragraphes 33 et 34.

[2003] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 12, paragraphe 34.

[2004] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 12, paragraphe 34.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Évaluation par le Groupe spécial

7.673 La question qui oppose les parties est celle de savoir si la série d'IRB émises par la ville de Wichita pour Spirit en novembre 2006 relève du mandat du Groupe spécial. Les États-Unis soutiennent que les IRB sont des "mesures futures" et ne peuvent donc pas être prises en considération par le Groupe spécial. Ils font également valoir que les émissions d'IRB dont les Communautés européennes prévoient qu'elles auront lieu en vertu d'arrêtés municipaux futurs, entre 2007 et 2009 conformément aux lettres d'intentions existantes de 1999 et de 2005, ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial.

7.674 Par conséquent, la question dont nous sommes saisis est celle de savoir si les arrêtés municipaux qui sont postérieurs à la demande d'établissement d'un groupe spécial sont des "mesures futures" qui ne relèvent donc pas de notre mandat. Il s'agit d'une question distincte de celle de savoir si toutes les mesures ont été indiquées spécifiquement ou non dans la demande d'établissement d'un groupe spécial conformément à l'article 6:2 du Mémorandum d'accord, ce qui n'est pas contesté par les États-Unis.

7.675 Les parties sont en désaccord au sujet de la mesure contestée en ce qui concerne les IRB émises pour Spirit en novembre 2006. Les États-Unis estiment que "les CE ne contestent pas la loi relative aux IRB de l'État du Kansas. Elles contestent plutôt une série d'actions entreprises par le Conseil municipal de Wichita conformément à la loi relative aux IRB".[2005] En revanche, les Communautés européennes font valoir ce qui suit:

> "S'agissant des IRB pour Spirit, ce que les Communautés européennes contestent dans le présent différend sont tous les abattements de l'impôt sur la propriété et de la taxe sur les ventes accordés à Spirit conformément à KSA § 79-201a, à KSA § 79-3606, et à KSA § 79-3640, par suite des IRB émises pour Spirit conformément à KSA §§ 12-1740 et suivants, en vertu de la lettre d'intention de 2005 publiée par le Conseil municipal de Wichita."[2006]

7.676 Par conséquent, les Communautés européennes font valoir que les mesures qu'elles contestent en ce qui concerne les IRB émises pour Spirit en novembre 2006 (et après) sont les dispositions législatives pertinentes du Kansas, la lettre d'intention de 2005 et les abattements fiscaux accordés conformément à ces mesures.

7.677 La partie pertinente de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes dispose ce qui suit:

> "Le présent différend concerne les subventions prohibées et les subventions pouvant donner lieu à une action accordées et conférant un avantage aux constructeurs d'aéronefs civils gros porteurs des États-Unis (la "branche de production LCA des États-Unis") … Les mesures ressortent et découlent actuellement des textes suivants:
>
> 1. Subventions des États et subventions locales
>
> Les États des États-Unis et les autorités {locales} … transfèrent de diverses manières des ressources économiques à la branche de production LCA des États-Unis.

[2005] Réponse des États-Unis à la question n° 12, paragraphe 24.

[2006] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 12, paragraphe 32.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Ces ressources économiques comprennent de nombreuses incitations financières et autres avantages sous forme, par exemple, d'allégements fiscaux, de financement d'obligations …

…

b) État du Kansas

Les autorités gouvernementales de l'État du Kansas, … accordent des incitations financières, y compris sous forme de financement d'obligations, d'avantages fiscaux et autres avantages, à la branche de production LCA des États-Unis, entre autres par le biais des textes suivants:

…

-- Abattements fiscaux sur les biens et les ventes conformément à K.S.A. § 79-201a, tel que modifié, K.S.A. § 79-3606, tel que modifié, et K.S.A. § 79-3640, tel que modifié pour les biens en rapport avec des obligations industrielles (Industrial Revenue Bonds) … émises pour le financement de projets de la branche de production LCA des États-Unis, consentis par la ville de Wichita conformément à K.S.A. §§ 12-1740 et suivants, tel que modifié, y compris, mais pas exclusivement, ce qui est autorisé par les ordonnances ci-après du Wichita City Council:

- Wichita City Council Ordinance No. 46-818, datée du 15 novembre 2005, autorisant 80 millions de dollars d'IRB pour Spirit Aerosystems, Inc.;

- {Suivie par une liste de 15 autres ordonnances semblables}

…

Lettres d'intention concernant des IRB pour la branche de production LCA des États-Unis, y compris, mais pas exclusivement, celles qui ont été émises conformément aux mesures prises par le Wichita City Council les 17 mai 2005, 13 juillet 2004 {et le} 9 novembre 1999."[2007]

7.678 Les dispositions du KSA mentionnées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes, et dont ces dernières indiquent qu'elles sont les mesures contestées, sont celles qui autorisent les villes à émettre des IRB et qui prévoient les exonérations de l'impôt sur la propriété et de la taxe sur les ventes applicables aux biens financés par le produit des IRB. La lettre d'intention de 2005 exprime l'intention de la ville de Wichita d'émettre jusqu'à 1 milliard de dollars d'IRB, sous réserve de l'approbation finale des modalités de l'arrêté municipal et d'autres documents connexes. La question dont nous sommes saisis est celle de savoir si la contestation de ces mesures fait que la série d'IRB émises en novembre 2006, ainsi que les IRB dont les Communautés européennes supposent qu'elles seront émises jusqu'en 2009 (conformément aux lettres d'intention de 1999 et de 2005), relèvent du mandat du Groupe spécial.

[2007] Demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes, WT/DS353/2.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Affaires antérieures où la question a été examinée

7.679 Afin de résoudre la question soulevée par les parties, le Groupe spécial doit identifier la "mesure en cause" en ce qui concerne l'émission d'IRB de novembre 2006 (et les autres émissions d'IRB prédites) et décider si elle relève de son mandat. À cet égard, il est utile d'examiner la manière dont des questions semblables concernant des "mesures futures" ont été réglées dans des rapports antérieurs de groupes spéciaux et de l'Organe d'appel.

7.680 L'Organe d'appel a été d'avis qu'en règle générale, pour relever du mandat d'un groupe spécial, une mesure devait exister au moment de son établissement.[2008] Cette règle générale a été appliquée dans un certain nombre d'affaires, y compris par le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*. Dans cette affaire, le Groupe spécial a été d'avis que la *Loi de 2003 sur l'aide à l'agriculture*, qui n'avait été promulguée qu'après la demande d'établissement d'un groupe spécial, ne relevait pas de son mandat.[2009] Dans son raisonnement, le Groupe spécial a dit qu'au moment de la demande d'établissement d'un groupe spécial, la *Loi sur l'aide à l'agriculture* "n'existait pas, n'avait jamais existé et aurait pu ne jamais exister par la suite".[2010] L'allégation du Brésil en ce qui concerne la législation était "d'ordre purement conjectural".[2011] Le Groupe spécial a noté que la législation ne pouvait pas être considérée comme une modification de l'une des mesures relevant de son mandat, ou une mesure mettant en œuvre une mesure relevant de son mandat.[2012] L'Organe d'appel a noté récemment qu'il n'avait jamais été fait appel de cette constatation.[2013]

7.681 L'Organe d'appel a reconnu qu'il existait des exceptions à la règle générale selon laquelle une mesure devait exister au moment de l'établissement du groupe spécial. Dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, il a noté ce qui suit:

> "L'expression "mesures spécifiques en cause" figurant à l'article 6:2 donne à penser qu'en règle générale les mesures incluses dans le mandat d'un groupe spécial doivent être des mesures qui existent au moment de l'établissement du groupe spécial. Cependant, des mesures promulguées postérieurement à l'établissement du groupe spécial peuvent, dans certaines circonstances limitées, relever du mandat du groupe spécial."[2014]

7.682 L'exception la plus fréquemment appliquée est celle qui concerne les *modifications* de mesures existant au moment de la demande d'établissement d'un groupe spécial. Dans l'affaire *Chili – Système de fourchettes de prix*, l'Organe d'appel a été d'avis qu'une modification apportée à une mesure après la demande d'établissement du groupe spécial relevait du mandat du groupe spécial. Cela était dû au fait que la demande d'établissement d'un groupe spécial était assez large pour englober la mesure telle que modifiée, parce que la modification ne changeait pas l'essence de la mesure telle qu'elle existait au moment de la demande d'établissement du groupe spécial et parce qu'il était nécessaire de prendre en considération la mesure telle que modifiée afin d'arriver à une solution positive du différend. En outre, le Groupe spécial a noté qu'aucune des deux parties ne s'était opposée

---

[2008] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 156.

[2009] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 7.157 à 1.171. Pour un autre exemple d'un groupe spécial décidant que des "mesures futures" ne relevaient pas de son mandat, voir le rapport du Groupe spécial *CE – Navires de commerce*, dans lequel le Groupe spécial a noté au paragraphe 7.30 que, même au moment d'écrire le rapport, les mesures en question restaient de "futures mesures hypothétiques".

[2010] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.158.

[2011] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.158.

[2012] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.170.

[2013] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (Japon) (article 21:5 – Japon)*, paragraphe 127.

[2014] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Morceaux de poulet*, paragraphe 156.

à l'inclusion de la mesure telle que modifiée dans le mandat du Groupe spécial.[2015] Ce raisonnement a été appliqué dans un certain nombre d'autres différends.[2016]

7.683 Outre les affaires concernant les modifications de mesures relevant du mandat d'un groupe spécial, un nombre limité de groupes spéciaux ont invoqué d'autres raisons pour justifier l'inclusion d'une "mesure future" dans leur mandat. Dans l'affaire *États-Unis – Réduction à zéro (Japon) (article 21:5 – Japon)*, le Groupe spécial a été d'avis qu'un réexamen administratif mené dans le cadre du système antidumping des États-Unis, qui n'existait pas au moment de la demande d'établissement d'un groupe spécial mais qui avait été entrepris, relevait de son mandat. Dans son raisonnement, le Groupe spécial a dit que même si les parties traitaient les réexamens administratifs comme des mesures individuelles, ils faisaient partie d'une chaîne de mesures ou d'un ensemble, dont le but était la fixation continue des droits antidumping dus au titre de la même ordonnance antidumping. Chaque nouveau réexamen administratif remplaçait le réexamen précédent, et le réexamen en cause, même s'il n'existait pas au moment de la demande d'établissement d'un groupe spécial, faisait partie de cette chaîne existante. Étant donné l'existence de cette "chaîne" et le fait que le réexamen en cause avait été entrepris (mais pas achevé) au moment de la demande d'établissement d'un groupe spécial, l'allégation le concernant était "entièrement prévisible", et non "d'ordre purement conjectural".[2017] L'Organe d'appel est convenu que la mesure relevait à bon droit du mandat du Groupe spécial mais a lié étroitement sa conclusion au fait que la procédure était une procédure de mise en conformité au titre de l'article 21:5.[2018]

7.684 De la même manière, le Groupe spécial *Australie – Saumons (article 21:5 – Canada)* a inclus dans son mandat une interdiction à l'importation de saumons qui avait été introduite par l'Australie après son établissement. Le Groupe spécial a été d'avis que, s'agissant d'un groupe spécial de la mise en conformité établi au titre de l'article 21:5, les mesures prises après l'établissement du Groupe spécial ne devaient pas *obligatoirement* être exclues de son mandat.[2019] Le raisonnement du Groupe spécial en la matière a été étroitement lié à la nature de la procédure de mise en conformité. En particulier, le Groupe spécial a dit que la mise en œuvre était souvent un processus permanent ou continu et que, pour cette raison, "il {pouvait} y avoir des raisons différentes et peut-être encore plus impératives d'examiner des mesures introduites au cours de la procédure".[2020] Par conséquent, il apparaît que le raisonnement fait dans cette affaire se limite largement aux groupes spéciaux de la mise en conformité établis au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord.

7.685 Dans l'affaire *CE – Certaines questions douanières*, les parties ont soulevé une question concernant les "limites temporelles du mandat du Groupe spécial".[2021] Dans cette affaire, l'Organe d'appel a été d'avis que les mesures en question étaient certains instruments juridiques indiqués dans la demande d'établissement d'un groupe spécial, et que l'allégation les concernant était qu'ils n'étaient pas appliqués d'une manière compatible avec l'article X:3 a) du GATT de 1994. S'agissant des actes administratifs antérieurs et postérieurs à la demande d'établissement d'un groupe spécial, l'Organe

[2015] Rapport de l'Organe d'appel *Chili – Système de fourchettes de prix*, paragraphes 135 à 144.

[2016] Voir, par exemple, le rapport du Groupe spécial *Colombie – Bureaux d'entrée*, paragraphe 7.52; le rapport du Groupe spécial *Inde – Droits d'importation additionnels*, paragraphes 7.56 à 7.72; le rapport de l'Organe d'appel *Brésil – Aéronefs*, paragraphe 132; et le rapport du Groupe spécial *Argentine – Chaussures*, paragraphes 8.40 à 8.46.

[2017] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Réduction à zéro (Japon) (article 21:5 – Japon)*, paragraphe 7.116.

[2018] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réduction à zéro (Japon) (article 21:5 – Japon)*, paragraphes 120 à 130.

[2019] Rapport du Groupe spécial *Australie – Saumons (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 7.10, sous-paragraphes 27 et 28.

[2020] Rapport du Groupe spécial *Australie – Saumons (article 21:5 – Canada)*, paragraphe 7.10, sous-paragraphes 27 et 28.

[2021] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Certaines questions douanières*, paragraphes 177 à 189.

d'appel a noté que ces actes étaient des *éléments de preuve*, plutôt que les *mesures* pertinentes en cause et qu'il n'y avait donc pas de limite temporelle associée aux actes administratifs que le Groupe spécial pouvait prendre en considération:

> "{I}l est important d'établir une distinction entre, d'une part, les mesures en cause et, d'autre part, les actes administratifs qui ont été présentés en tant qu'éléments de preuve pour étayer l'allégation selon laquelle les mesures en cause étaient appliquées d'une manière incompatible avec l'article X:3 a) du GATT de 1994. Le Groupe spécial n'a pas établi de distinction entre les *mesures* et les *éléments de preuve*. S'il existe des limites temporelles en ce qui concerne les mesures qui peuvent relever du mandat d'un groupe spécial, ces limites ne s'appliquent pas de la même façon aux éléments de preuve. Les éléments de preuve qui viennent étayer une allégation contestant des mesures qui relèvent du mandat d'un groupe spécial peuvent être antérieurs ou postérieurs à l'établissement du groupe spécial."[2022]

7.686 L'une des décisions préliminaires que le Groupe spécial a été tenu de rendre dans l'affaire *États-Unis – Coton upland* est également pertinente pour les questions soulevées par les parties dans le présent différend.[2023] Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, les États-Unis ont fait valoir que dans la mesure où le Brésil contestait les versements pour les graines de coton, plutôt que les instruments juridiques "en tant que tel", les versements effectués après la date d'établissement du groupe spécial ne relevaient pas du mandat du Groupe spécial. Dans cette affaire, la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil indiquait la législation et les programmes au titre desquels les versements pour les graines de coton étaient autorisés. Le Groupe spécial a noté que les dispositions législatives et réglementaires au titre desquelles les versements étaient effectués étaient entrées en vigueur avant les consultations et étaient restées en place tout au long de la procédure de groupe spécial. Étant donné que les programmes et les textes législatifs pertinents relevaient de son mandat, le Groupe spécial a décidé que les versements effectués au titre de ces programmes et textes législatifs relevaient de son mandat, même s'ils avaient été effectués après la date à laquelle il avait été établi.[2024] Le Groupe spécial a noté que d'"autres considérations" étayaient également sa conclusion. L'une d'entre elles était que la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par le Brésil indiquait spécifiquement que certains des versements en cause avaient été effectués dans le passé, que certains étaient effectués actuellement et que d'autres le seraient dans le futur. Le Groupe spécial a noté que cela indiquait expressément au défendeur que des versements ultérieurs étaient mis en cause.[2025] Le Groupe spécial a également été d'avis que "la question des éléments de preuve qui {étaient} soumis à un groupe spécial {était} distincte de la question des mesures qui rel{evaient} de son mandat" et qu'il n'était pas contesté qu'un groupe spécial pouvait examiner des éléments de preuve qui venaient à exister après la date de la demande d'établissement d'un groupe spécial.[2026]

Conclusion concernant les faits de la cause en l'espèce

7.687 Les Communautés européennes font valoir que les mesures contestées sont les abattements fiscaux accordés conformément à la législation pertinente du Kansas et à la lettre d'intention de 2005. Comme point de départ de l'analyse de la question de savoir si les abattements fiscaux découlant de l'émission d'IRB de 2006 relèvent du mandat du Groupe spécial, nous notons qu'aucune des deux parties ne conteste que la législation pertinente du Kansas citée dans la demande d'établissement d'un

[2022] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Certaines questions douanières*, paragraphe 188. (italique dans l'original)
[2023] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*.
[2024] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.187.
[2025] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 7.188 et 7.189.
[2026] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 7.192 et 7.193.

groupe spécial et la lettre d'intention de 2005 sont des mesures relevant du mandat du Groupe spécial. La jurisprudence examinée ci-dessus fournit quelques indications sur la question de savoir si les IRB émises en 2006 conformément à ces mesures, et les IRB dont les Communautés européennes prédisent qu'elles seront émises entre 2007 et 2009, relèvent également du mandat du Groupe spécial.

7.688 À première vue, il semble que l'émission des IRB de 2006 (et l'émission prédite d'IRB entre 2007 et 2009) sont des mesures qui ont existé après la demande d'établissement d'un groupe spécial et qui, par conséquent, selon la règle générale énoncée dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet*, ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial. La série d'affaires dans lesquelles des "mesures futures", sous la forme de modifications de mesures relevant du mandat du groupe spécial, sont traitées comme une exception à la règle générale énoncée dans l'affaire *CE – Morceaux de poulet* ne semble pas être applicable dans la présente affaire. Il n'est pas facile de qualifier les IRB émises après la demande d'établissement d'un groupe spécial, et les abattements fiscaux qui en résultent, de modifications de mesures existantes, et aucune des deux parties ne tente de faire valoir que tel est le cas. Par conséquent, le raisonnement figurant dans l'affaire *Chili – Système de fourchettes de prix* ne nous aide pas dans notre analyse. Par ailleurs, étant donné que la présente affaire n'est pas une procédure de mise en conformité au titre de l'article 21:5, le raisonnement fait dans les affaires *Australie – Saumons (article 21:5 – Canada)* et *États-Unis – Réduction à zéro (Japon) (article 21:5 – Japon)* pour incorporer une mesure mise en œuvre après l'établissement d'un groupe spécial n'est pas applicable.

7.689 Dans le présent différend, la législation et la lettre d'intention conformément auxquelles les IRB de novembre 2006 ont été émises étaient en vigueur avant la demande d'établissement d'un groupe spécial et ont été indiquées dans cette demande. Par conséquent, la législation et la lettre d'intention relèvent du mandat du Groupe spécial. L'article 12-1740a du KSA, qui est l'une des dispositions de la législation du Kansas mentionnées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial, dispose qu'un conseil municipal doit publier une lettre d'intention approuvée avant que des IRB puissent être émises. En outre, la lettre d'intention de 2005 publiée par la ville de Wichita exprime l'intention de la ville d'émettre des IRB (jusqu'à concurrence de 1 milliard de dollars). Bien que la lettre d'intention soit assujettie à diverses conditions et ne constitue pas l'engagement ferme que les obligations seront émises, elle confère le pouvoir conditionnel d'émettre des IRB pendant un certain délai (cinq ans dans le cas de la lettre d'intention de 2005). Par conséquent, il s'agit ici d'un cas où il existe une législation particulière en vigueur dans l'État du Kansas, qui prévoit l'émission d'IRB donnant lieu à des avantages fiscaux. La législation est mise en œuvre par le biais de lettres d'intention et tant la législation que la lettre d'intention de 2005 existaient au moment de la demande d'établissement d'un groupe spécial et relèvent indéniablement du mandat du Groupe spécial. Dans ces circonstances, nous constatons que les IRB émises en vertu de ces mesures, même après la date de la demande d'établissement d'un groupe spécial, relèvent du mandat du Groupe spécial. Notre conclusion est étayée par l'une des décisions préliminaires du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*. Dans cette affaire, il a été constaté que les versements effectués après la demande d'établissement d'un groupe spécial, mais autorisés par des textes législatifs relevant du mandat du Groupe spécial, relevaient du mandat du Groupe spécial. Nous notons également que les lettres d'intention mentionnées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial témoignaient de l'intention de la ville d'émettre des IRB pendant un certain délai dans le futur (par exemple pendant cinq ans dans le cas de la lettre d'intention de 2005). Cela indiquait expressément aux États-Unis que des IRB ultérieures étaient mises en cause.

7.690 Ce raisonnement a pour effet d'inclure dans le mandat du Groupe spécial les IRB dont les Communautés européennes ont prédit qu'elles continueraient d'être émises pour Boeing et Spirit en vertu des lettres d'intention existantes, au cours des années postérieures à leurs communications écrites. Toutefois, nous n'estimons pas que cela est analogue à l'allégation "d'ordre purement conjectural" mentionnée dans l'une des décisions préliminaires de l'affaire *États-Unis – Coton upland*. Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, il n'existait pas de législation ni d'autre instrument au moment de la demande d'établissement d'un groupe spécial. Le Brésil faisait des conjectures sur

l'existence et la teneur futures d'une telle législation. Dans le présent différend, au moment de la demande d'établissement d'un groupe spécial, il existait une législation, ainsi que des mesures la mettant en œuvre (les lettres d'intention). La lettre d'intention de 2005 indiquait clairement quelle autre action de mise en œuvre serait prise dans le futur, à savoir l'émission d'IRB en vertu d'arrêtés municipaux. Même si la lettre d'intention fixait un plafond quant à la valeur des IRB qu'elle autorisait, il n'était pas possible de savoir à l'avance quelle serait la valeur des IRB émises en vertu de chacun des futurs arrêtés municipaux. Toutefois, nous estimons que cela est pertinent pour le bien-fondé et la quantification de l'allégation des Communautés européennes, et ne nous empêche pas d'examiner le fond de l'allégation concernant ces IRB.

7.691 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les IRB émises en novembre 2006 au titre de la lettre d'intention de 2005, ainsi que les émissions d'IRB ultérieures au titre de la lettre d'intention de 2005, relèvent de son mandat. Le Groupe spécial constate également que les IRB émises au titre de la lettre d'intention de 1999 relèvent de son mandat.

iv) Question de savoir s'il existe une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC

Arguments des Communautés européennes

7.692 Les Communautés européennes font valoir que les allégements de l'impôt sur la propriété et de la taxe sur les ventes aux niveaux de l'État et local qui sont accordés à Boeing et à Spirit par le biais de l'émission d'IRB sont des contributions financières au titre de l'Accord SMC. En particulier, elles soutiennent qu'en vertu du "programme d'IRB" l'État, le comté de Sedgwick, la ville de Wichita et les districts scolaires locaux sont tenus d'abandonner des recettes fiscales qu'ils auraient normalement perçues auprès de Boeing et de Spirit. Cela constitue une contribution financière au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.[2027]

7.693 Les États-Unis font valoir qu'aucune contribution financière n'est associée aux IRB parce que, depuis juillet 2006, l'État du Kansas ne prélève plus d'impôt sur la propriété sur les machines et équipements commerciaux et industriels et, depuis juillet 2000, il ne prélève plus de taxe sur les ventes de ces machines et équipements. Les Communautés européennes rejettent cet argument. Elles notent que les abattements de l'impôt sur la propriété pour les machines et équipements commerciaux et industriels accordés avant juillet 2006 et les abattements de la taxe sur les ventes de ces machines et équipements accordés avant juillet 2000 constituent des contributions financières au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC. Selon les Communautés européennes, les États-Unis ne le contestent pas.[2028]

7.694 Par ailleurs, la modification de la législation fiscale du Kansas concernant l'impôt sur la propriété applicable aux machines et équipements commerciaux et industriels dispose que seuls "les machines et équipements commerciaux et industriels *acquis … après le 30 juin 2006*" sont exonérés de l'impôt sur la propriété.[2029] La totalité de ces machines et équipements acquis avant cette date sont encore imposés. Par conséquent, la totalité des machines et équipements commerciaux et industriels acquis avant juin 2006 continueront d'être exonérés des impôts sur la propriété pendant la durée des IRB, soit dix ans. À titre d'exemple, un bien acquis en juin 2006 est assujetti à l'impôt sur la propriété, mais en est exonéré en vertu du programme d'IRB jusqu'en janvier 2016.[2030]

7.695 Les Communautés européennes réfutent également l'affirmation des États-Unis en notant que Boeing et Spirit ont reçu, et continueront de recevoir, des allégements de l'impôt sur la propriété

[2027] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 319.
[2028] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 214.
[2029] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 218.
[2030] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 217 et 218.

qu'elles n'auraient normalement pas pu obtenir pour des biens qui ne sont pas considérés comme des machines ou équipements commerciaux ou industriels et qui, en l'absence des IRB, seraient toujours assujettis aux impôts sur la propriété au Kansas.[2031] Le même argument s'applique à l'amélioration, à la réparation et à la reconfiguration des machines et équipements commerciaux et industriels parce que la modification de la législation du Kansas n'abroge les impôts sur la propriété qu'en ce qui concerne l'*acquisition* de "machines et équipements commerciaux et industriels". En revanche, les IRB prévoient des exonérations de l'impôt sur la propriété pour "*tout* bien construit ou acheté" avec le produit des IRB".[2032]

7.696 Les Communautés européennes estiment que les IRB en cause ont entraîné, et continuent d'entraîner, l'abandon de recettes normalement exigibles en ce qui concerne les impôts sur la propriété applicables à tous les biens *immobiliers*.[2033] Bien que les États-Unis fassent valoir que la majorité des biens acquis par Boeing et Spirit avec les fonds IRB étaient des biens mobiliers, et non des biens immobiliers, les Communautés européennes font valoir que, même si cela est vrai, les deux sociétés ont néanmoins utilisé une part importante du produit des IRB pour acheter des biens immobiliers. En outre, étant donné la modification de la législation fiscale du Kansas concernant les machines et équipements commerciaux et industriels, dans le futur, il est probable que Boeing et Spirit utiliseront une proportion accrue du produit de leurs IRB pour acheter des biens immobiliers.[2034]

7.697 Les Communautés européennes font valoir qu'en dépit de la modification législative concernant les exonérations de la taxe sur les ventes, entrée en vigueur en 2000, l'État du Kansas et ses subdivisions continuent d'abandonner des recettes provenant de la taxe sur les ventes qui seraient normalement exigibles. Même si la législation fiscale du Kansas a été modifiée de sorte que la taxe sur les ventes n'est plus prélevée sur les machines et équipements commerciaux et industriels, plusieurs types de machines et équipements sont exclus de cette exonération fiscale générale de la taxe sur les ventes. Cela comprend les machines et équipements utilisés à d'autres fins que la production, les équipements d'entretien et de réparation, certaines machines et certains équipements de bureau, et certains équipements fixes des bâtiments. Selon les Communautés européennes, tous ces types de biens sont achetés par Boeing et Spirit avec le produit de leurs IRB.[2035] En effet, dans la lettre d'intention de mai 2005 concernant l'émission d'IRB pour Spirit, la ville de Wichita a indiqué que l'émission entraînerait des exonérations de la taxe sur les ventes estimées à 2 millions de dollars pour Spirit.[2036] Par conséquent, en émettant des IRB, l'État du Kansas et ses subdivisions abandonnent des recettes provenant de la taxe sur les ventes qui seraient normalement exigibles.

7.698 Enfin, les Communautés européennes concluent que tout incite Boeing et Spirit à utiliser le produit de leurs IRB pour acheter des biens autres que des machines et équipements commerciaux et industriels. Si Boeing et Spirit ne pouvaient pas bénéficier d'abattements fiscaux par le biais des IRB, elles ne se seraient pas donné la peine, en novembre 2006, de demander des émissions d'IRB d'une valeur de 272 millions de dollars.[2037] Les États-Unis reconnaissent que le seul but des émissions d'IRB pour Boeing et Spirit est de fournir aux sociétés des allégements de l'impôt sur la propriété et de la taxe sur les ventes et que "des coûts de transaction sont associés à l'émission d'obligations".[2038] C'est pourquoi les Communautés européennes estiment que cela démontre que Boeing et Spirit

[2031] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 219.
[2032] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 219.
[2033] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 221.
[2034] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 222.
[2035] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 223.
[2036] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 223.
[2037] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 214.
[2038] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 214.

continuent de bénéficier d'exonérations fiscales par suite des émissions d'IRB, sinon rien n'inciterait ces sociétés à continuer de demander des IRB.[2039]

7.699 S'agissant de l'existence d'un avantage au titre de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, les Communautés européennes font valoir que Boeing tire directement avantage des allégements fiscaux associés à toutes les IRB émises par la ville de Wichita en faveur de Boeing. En outre, elles estiment que Boeing est le bénéficiaire final des allégements fiscaux associés aux IRB émises en faveur de Spirit, car l'avantage est transmis de Spirit à Boeing.[2040] Pour les raisons mentionnées au paragraphe 7.214 du présent rapport, les arguments concernant la transmission présentés par les Communautés européennes sont décrits dans la section relative à la quantification du montant des mesures du Kansas.

7.700 S'agissant des allégements fiscaux qui sont accordés à Boeing et à Spirit, les Communautés européennes font observer qu'ils réduisent la charge fiscale pesant sur les biens acquis et utilisés par Boeing et Spirit afin de développer et de produire des parties de LCA de Boeing. En outre, les Communautés européennes font observer que le Groupe spécial *États-Unis – FSC* a conclu que l'abandon de recettes publiques qui seraient normalement exigibles "conf{érait} manifestement un avantage".[2041] Les Communautés européennes concluent comme suit:

> "En résumé, ces allégements fiscaux liés aux IRB confèrent des avantages à la division des LCA de Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. En d'autres termes, ces allégements fiscaux se rapportent explicitement à la production d'aéronefs commerciaux et sont accordés en fin de compte à la division des LCA de Boeing à des conditions autres que celles du marché."[2042]

Arguments des États-Unis

7.701 Dans leur première communication écrite, les États-Unis font valoir que depuis le 1er juillet 2006, le Kansas ne prélève plus d'impôt sur la propriété sur les machines et équipements commerciaux et industriels. En outre, en 2000, le Kansas a cessé de prélever une taxe sur les ventes de ces machines et équipements. Par conséquent, même sans les IRB, aucune recette fiscale ne serait exigible par le Kansas ou ses subdivisions concernant des machines ou équipements commerciaux ou industriels, qui représentent la plupart des biens que Boeing et Spirit ont financés avec des IRB.[2043] L'essentiel du produit des IRB de Boeing a été utilisé pour financer des biens mobiliers plutôt qu'immobiliers. Les États-Unis concluent comme suit:

> "{L}a grande majorité des biens acquis {avec le produit des IRB} serait exonérée d'impôts de toute façon; aucune recette publique concernant ces biens n'est abandonnée en raison des IRB. Il n'existe donc aucune contribution financière au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) en ce qui concerne la grande majorité des biens identifiés par les CE."[2044]

7.702 Dans leur réponse à une question du Groupe spécial, les États-Unis concèdent qu'ils ne contestent pas que l'exonération générale de l'impôt sur la propriété visant les machines et équipements s'applique uniquement aux machines et équipements commerciaux et industriels acquis après le 30 juin 2006.[2045] Toutefois, les États-Unis estiment que si la modification de la législation

[2039] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 214.
[2040] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 327 et 328.
[2041] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 332.
[2042] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 333.
[2043] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 594.
[2044] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 594.
[2045] Réponse des États-Unis à la question n° 46, paragraphe 122.

fiscale du Kansas n'a pas supprimé l'incitation à demander des IRB, elle l'a réduite parce que la plupart des biens acquis par Boeing avec le produit des IRB sont des biens qui sont maintenant exonérés d'impôt.[2046]

7.703 Les États-Unis ne semblent pas contester l'existence d'une contribution financière au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC en ce qui concerne les biens acquis avec le produit des IRB qui, en l'absence des IRB, restent assujettis à l'impôt sur la propriété et à la taxe sur les ventes.

7.704 Enfin, les États-Unis répètent leur argument selon lequel les recettes qui seront abandonnées dans le futur "ne satisfont pas à la définition d'une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii)".[2047] Bien que les États-Unis fondent leur argument sur l'article premier, qui porte sur l'existence d'une contribution financière, ils incluent cet argument dans la section de leurs communications relative au "montant".

7.705 Les États-Unis concèdent que les allégements fiscaux associés aux IRB apportent un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Toutefois, ils ne sont pas d'accord pour dire que les avantages conférés par les allégements fiscaux reçus par Spirit sont transférés à Boeing.[2048]

Évaluation par le Groupe spécial

7.706 Ainsi qu'il est indiqué dans notre analyse des mesures fiscales de l'État de Washington, l'Organe d'appel a établi dans l'affaire *États-Unis – FSC* que, dans les cas où une règle générale d'imposition peut être identifiée, il est possible d'appliquer un critère "en l'absence de" pour déterminer si des recettes qui sont normalement exigibles sont abandonnées au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.[2049] Dans les cas où il n'est pas possible d'identifier une règle générale, la mesure fiscale contestée devrait être comparée au traitement fiscal de revenus légitimement comparables.[2050]

7.707 Même si les États-Unis soulignent que la modification de la législation fiscale du Kansas a pour effet d'exonérer d'impôt certains biens indépendamment des abattements fiscaux découlant de l'émission d'IRB, les parties conviennent que, de toute façon, c'est uniquement l'achat de machines et équipements commerciaux et industriels après le 30 juin 2006 qui n'est plus assujetti à l'impôt sur la propriété et qui, depuis juillet 2000, n'est pas assujetti à la taxe sur les ventes. Dans leur première communication écrite, les États-Unis semblent avoir donné de la modification de 2006 de la législation fiscale du Kansas une interprétation plus large que celle qu'ils ont admise ultérieurement. Il apparaît que, dans leur première communication écrite, les États-Unis sont d'avis qu'à compter du 1er juillet 2006 aucune machine ni aucun équipement commercial et industriel ne sera assujetti à l'impôt sur la propriété. Par conséquent, les États-Unis laissent entendre que les IRB qui ont été émises dans le passé et ont été utilisées pour acheter de tels biens ne donneront plus lieu à des abattements fiscaux et à une contribution financière. Toutefois, en réponse aux questions du Groupe spécial, les États-Unis reconnaissent que la modification de la législation fiscale ne crée d'exonération

[2046] Réponse des États-Unis à la question n° 46, paragraphe 122.
[2047] Réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 432, et première communication écrite des États-Unis, paragraphe 639.
[2048] Pour les raisons mentionnées au paragraphe 7.214 du présent rapport, le résumé des arguments des parties concernant la "transmission", et l'analyse que nous en faisons, figure dans la section du présent rapport relative à la quantification du montant des mesures du Kansas.
[2049] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC*, paragraphe 90.
[2050] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC*, paragraphe 91.

fiscale que pour les biens *achetés après le 30 juin 2006* et que les biens achetés avant cette date continueront d'être assujettis à l'impôt, en l'absence des IRB.[2051]

7.708 Ainsi que les Communautés européennes le font observer et qu'il apparaît que les États-Unis le concèdent, il existe un éventail de biens qui restent assujettis à l'impôt sur la propriété ou à la taxe sur les ventes dans l'État du Kansas. Il s'agit des biens suivants:

a) les machines et équipements commerciaux et industriels acquis avant 2006 (que la période d'abattement de dix ans prévue par le programme d'IRB soit ou non venue à expiration en 2006)[2052];

b) les biens qui ne sont pas des machines ou équipements commerciaux ou industriels;

c) l'amélioration, la réparation ou la reconfiguration de machines et équipements commerciaux et industriels (parce que l'exonération de l'impôt sur la propriété pour les machines et équipements commerciaux ou industriels s'applique uniquement à l'acquisition de tels biens);

d) les biens immobiliers (parce que les "machines et équipements commerciaux et industriels" sont définis comme des "biens mobiliers corporels"); et

e) les machines et équipements exclus de l'exonération fiscale sur les ventes.[2053]

[2051] Les États-Unis le reconnaissent dans leur réponse à la question n° 46, dans laquelle leurs affirmations concernant la modification de la législation fiscale du Kansas ont trait au fait que Boeing et Spirit seront incitées à continuer de demander des IRB après juin 2006.

[2052] Kan. Stat. Ann. 79-223, pièce US-244. La modification de la législation fiscale du Kansas à laquelle les États-Unis font référence dans leurs communications figure à l'article 79-223 du KSA. L'article dispose ce qui suit:

> 79-223 b) Les biens décrits ci-après, dans la mesure spécifiée dans le présent article, seront exonérés de tous impôts sur la propriété ou taxes *ad valorem* perçus conformément aux lois de l'État du Kansas:
>
> Premièrement. *Les machines et équipements commerciaux et industriels acquis* dans le cadre d'un achat ou d'un bail remplissant les conditions requises fait ou conclu *après le 30 juin 2006*, par suite d'une transaction de bonne foi qui n'a pas été réalisée dans le but d'échapper à l'imposition.

[2053] Kan. Stat. Ann. 79-3606(k)(1), pièce US-246. Voir le paragraphe 5) de l'article 79-3606(kk) du KSA, qui énumère les biens restant assujettis à la taxe sur les ventes, à la suite de la modification de la législation du Kansas concernant la taxe sur les ventes en 2000:

> a) machines et équipements utilisés à d'autres fins que la production;
> b) machines, équipements et outils utilisés principalement pour l'entretien et la réparation de tout type de machine et équipement ou du bâtiment et de l'usine;
> c) équipements de transport, de transmission et de distribution qui ne sont pas principalement utilisés pour des activités de production, d'entreposage ou de manutention dans l'usine ou l'installation;
> d) machines et équipements de bureau;
> e) meubles et autres éléments de mobilier;
> f) bâtiments et toutes autres parties d'immeubles qui ne sont pas autrement exonérées;
> g) équipements fixes des bâtiments qui ne font pas partie intégrante de l'activité de fabrication; et
> h) machines et équipements utilisés pour le chauffage, le refroidissement et l'éclairage généraux de l'usine.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.709 Par conséquent, la "règle générale" d'imposition au Kansas est que les biens énumérés au paragraphe précédent sont assujettis à l'impôt sur la propriété ou à la taxe sur les ventes. Étant donné qu'il est possible d'identifier une règle générale d'imposition, alors, selon le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *États-Unis – FSC*, il est approprié d'appliquer un critère "en l'absence de" pour déterminer si les pouvoirs publics abandonnent des recettes qui sont "normalement exigibles" au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC. En appliquant ce critère, nous constatons que la législation relative aux IRB crée des exceptions à la règle générale, en accordant des abattements fiscaux pour les biens énumérés au paragraphe précédent lorsque des fonds IRB sont utilisés pour acheter ces biens. Par conséquent, "en l'absence" des dispositions législatives pertinentes du Kansas prévoyant des allégements fiscaux par le biais de l'émission d'IRB, des impôts seraient normalement exigibles sur l'achat de tels biens.

7.710 Ainsi qu'il est indiqué aux paragraphes 7.155 à 7.158 du présent rapport en ce qui concerne les mesures fiscales prévues par le HB 2294 de l'État de Washington, vu la nature de notre analyse du préjudice grave, il n'est pas nécessaire que le Groupe spécial formule une constatation sur le point de savoir si les recettes qui seront abandonnées après 2006 constituent une subvention.[2054]

7.711 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que le programme d'IRB entraîne l'abandon de recettes normalement exigibles au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.

7.712 Étant donné cette conclusion, pour les raisons mentionnés en ce qui concerne les mesures fiscales prévues par le HB 2294 de l'État de Washington, le Groupe spécial constate l'existence d'un avantage lié à l'abandon de recettes normalement exigibles.[2055] Pour les raisons mentionnées au paragraphe 7.214, nous analysons les arguments des parties concernant la "transmission" dans la section du présent rapport relative au "montant".

v) Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC

Arguments des Communautés européennes

7.713 Les Communautés européennes font valoir que les avantages fiscaux associés aux IRB émises pour Boeing et Spirit sont spécifiques *de facto* au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC. Cela est dû à l'"utilisation dominante" des IRB par Boeing et Spirit, à "l'octroi de montants de subvention disproportionnés" à Boeing et à Spirit et au pouvoir discrétionnaire exercé dans l'octroi des IRB et des allégements fiscaux qui y sont associés.[2056]

7.714 S'agissant de leur affirmation selon laquelle Boeing et Spirit reçoivent un montant disproportionné de la subvention, les Communautés européennes font observer que Boeing et Spirit ont reçu 61 pour cent de toutes les IRB émises par Wichita en 2005. De plus, Boeing et Spirit ont reçu 69 pour cent des IRB qui comprenaient des abattements de l'impôt sur la propriété.[2057] Les Communautés européennes soutiennent également qu'à supposer que la plus grande partie des biens visés par le projet soient des biens mobiliers corporels, Boeing et Spirit ont reçu un montant disproportionné des exonérations de la taxe sur les ventes liées aux IRB accordées par la ville de Wichita. Enfin, s'agissant des IRB émises pour des sociétés uniquement à des fins d'allégements fiscaux, et non à titre de moyens de financement, les Communautés européennes font valoir qu'il est probable que seules Boeing et Spirit ont reçu de telles IRB. En tout état de cause, elles demandent au

[2054] Le Groupe spécial fait observer qu'étant donné qu'aucune allégation n'a été formulée au titre de l'article 3 en ce qui concerne les réductions d'impôt découlant des IRB, il ne doit quantifier la valeur de la subvention qu'aux fins de l'analyse du préjudice grave.

[2055] Voir les paragraphes 7.168 à 7.171 du présent rapport.

[2056] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 334.

[2057] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 336 et 337.

Groupe spécial de tirer une déduction défavorable selon laquelle seules Boeing et Spirit reçoivent des IRB structurées de cette manière, en raison de la non-coopération des États-Unis dans le processus de collecte des renseignements.[2058]

7.715 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes comparent les statistiques citées dans le paragraphe précédent avec la taille de Boeing et de Spirit par rapport à celle de l'économie de Wichita.[2059] Les Communautés européennes procèdent à cette évaluation en prenant en considération le pourcentage de l'emploi local représenté par l'emploi chez Boeing et Spirit. Elles estiment qu'en 2006 Spirit était à l'origine de 3,5 pour cent de l'emploi total dans la région métropolitaine de Wichita ou de 16 pour cent de l'emploi dans le secteur de la fabrication dans la même région. En réponse à l'affirmation des États-Unis selon laquelle la mention des niveaux d'emploi de Spirit est trompeuse parce que les chiffres relatifs à l'emploi de Boeing étaient presque deux fois supérieurs à ceux de Spirit pendant la période au cours de laquelle les IRB ont été émises, les Communautés européennes notent qu'elles sont prêtes à accepter cette affirmation ainsi que les chiffres de 7 et de 32 pour cent en résultant. Elles concluent que, si l'on compare ces chiffres avec la part de 61 pour cent des IRB reçue par Boeing et Spirit, "il est manifeste que Boeing et Spirit ont reçu une part disproportionnée des avantages IRB".[2060]

7.716 Pour faire cette comparaison, il est pertinent de noter qu'une question du Groupe spécial concernant la spécificité a révélé que les parties avaient des points de vue différents au sujet de la valeur de référence pertinente pour déterminer si des montants de subvention "disproportionnés" avaient été accordés à certaines entreprises.[2061] Les parties semblent convenir que l'analyse du caractère disproportionné nécessite une comparaison entre deux rapports et que le premier est le rapport entre le montant total de la subvention alléguée accordée à Boeing et le montant total de la subvention alléguée accordée à tous les participants (c'est-à-dire en l'espèce, le rapport indiquant que Boeing a reçu 61 pour cent de toutes les IRB émises ou 69 pour cent de toutes les IRB émises avec des abattements fiscaux).[2062] Les parties sont en désaccord au sujet du second rapport. Les Communautés européennes soutiennent que le second rapport devrait être un rapport entre certains renseignements concernant Boeing et Spirit, tels que les niveaux d'emploi, et des renseignements comparables relatifs à la *totalité de l'économie dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention* (c'est-à-dire en l'espèce, le rapport indiquant que Boeing représentait 7 pour cent de l'emploi dans toute la ville de Wichita). Pour les États-Unis, le second rapport devrait comparer des renseignements concernant Boeing et Spirit, tels que les niveaux d'emploi, avec des renseignements comparables concernant le *groupe de bénéficiaires de la subvention alléguée* (c'est-à-dire en l'espèce, le pourcentage représenté par Boeing et Spirit dans l'emploi des entreprises ayant reçu des IRB).[2063]

7.717 Les Communautés européennes justifient leur choix de la valeur de référence en faisant mention du texte introductif de l'article 2.1, qui dispose que la question de savoir si une subvention est spécifique doit être examinée au regard de la situation "relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention". Par conséquent, l'analyse du caractère disproportionné doit prendre en considération la position des bénéficiaires de la subvention "relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention".[2064] En outre, l'article 2.1 c) dispose que pour examiner les divers facteurs énumérés à l'alinéa, il est nécessaire de tenir compte de la "diversification des activités économiques

[2058] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 337 et 339.
[2059] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 248 et 249.
[2060] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 250.
[2061] Voir les réponses des Communautés européennes et des États-Unis à la question n° 51, ainsi que leurs observations sur ces réponses.
[2062] Voir les observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 51, paragraphe 161.
[2063] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 51, paragraphes 161 et 162.
[2064] Réponse des Communautés européennes à la question n° 51, paragraphe 155.

dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention". Les Communautés européennes interprètent le terme "juridiction" comme signifiant le territoire géographique sur lequel l'autorité qui accorde la subvention peut étendre ou exercer ses pouvoirs. Selon les Communautés européennes, la valeur de référence proposée par les États-Unis ne tient pas compte de l'"importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention". Cela est dû au fait que la valeur de référence proposée par les États-Unis est circonscrite au programme de subventions particulier en cause.[2065] Les Communautés européennes font également observer que le résultat de l'application de la valeur de référence proposée par les États-Unis dans des circonstances où une seule société reçoit une subvention particulière serait une constatation établissant que la société ne reçoit pas une part disproportionnée de la subvention parce qu'elle en reçoit 100 pour cent et représente 100 pour cent de l'emploi dans le groupe recevant la subvention (puisqu'elle est le seul membre du groupe). Cela contournerait le but même de l'article 2.1 c).[2066]

7.718 S'agissant de leur affirmation au titre de l'article 2.1 c), selon laquelle la ville de Wichita a exercé son pouvoir discrétionnaire en faveur de Boeing et de Spirit en accordant les IRB et les allégements fiscaux ultérieurs, les Communautés européennes font valoir que Boeing et Spirit ont reçu des IRB spécialement adaptées. À titre d'exemple, les IRB émises pour Boeing et Spirit n'ont pas été utilisées comme moyens de financement. En outre, depuis 1999, Boeing et Spirit ont bénéficié de l'abattement de l'impôt sur la propriété sur une période de dix ans complète sans le réexamen et la nouvelle autorisation obligatoires après cinq ans pour les autres sociétés.[2067] Enfin, un certain pouvoir discrétionnaire intervient de toute façon dans l'émission d'IRB. À titre d'exemple, en 1999, la demande d'un centre de mise en forme a été rejetée.[2068]

7.719 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes disent qu'aucune autre société, à l'exception de Boeing et de Spirit, n'a reçu de lettres d'intention concernant des IRB dont la valeur était de presque 1 milliard ou 2 milliards de dollars.[2069] Les Communautés européennes n'indiquent pas clairement si cela est pertinent pour leur argument ayant trait à l'"utilisation dominante" ou au caractère disproportionné. Toutefois, elles le clarifient dans leur deuxième communication écrite. Elles répondent à l'affirmation des États-Unis selon laquelle une autre société, Cessna, a reçu des IRB totalisant environ 1 milliard de dollars depuis 1991. Les Communautés européennes font valoir que cela étaye une constatation de spécificité parce que Boeing, Spirit et Cessna ont reçu environ 78 pour cent des IRB émises jusqu'en 2005 inclus. Cela constitue une utilisation par un nombre limité de certaines entreprises, une utilisation dominante par certaines entreprises et un octroi disproportionné de subventions à certaines entreprises.[2070]

Arguments des États-Unis

7.720 Le principal argument des États-Unis en ce qui concerne les allégements fiscaux accordés par suite des émissions d'IRB est que la subvention alléguée n'est pas spécifique. Cela ressort clairement de la réponse des États-Unis à une question du groupe spécial concernant l'analyse de la contribution financière.[2071] Les États-Unis traitent brièvement de la question de la contribution financière dans un seul paragraphe avant d'indiquer ce qui suit:

[2065] Réponse des Communautés européennes à la question n° 51, paragraphes 156, 157 et 161.
[2066] Réponse des Communautés européennes à la question n° 51, paragraphes 165 à 169.
[2067] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 339, et deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 252.
[2068] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 250, et première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 339, note de bas de page 542.
[2069] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 338.
[2070] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 251.
[2071] Réponse des États-Unis à la question n° 46.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> "Plus fondamentalement, ainsi que les États-Unis l'ont expliqué dans des communications antérieures, les CE n'ont pas établi que les avantages conférés par les IRB sont spécifiques."[2072]

Les États-Unis utilisent ensuite le reste de leur réponse à la question pour traiter de la spécificité.

7.721 Les États-Unis font observer que les subventions alléguées découlant des IRB ne sont pas spécifiques *de jure* et que les Communautés européennes le reconnaissent en ne faisant pas valoir l'existence d'une spécificité *de jure* au titre de l'article 2.1 a).[2073] Les États-Unis font valoir que la législation du Kansas autorisant les villes à émettre des IRB ne restreint pas l'identité des obligataires. En fait, la législation dispose que "toute personne, entreprise ou société" opérant dans un grand nombre de secteurs peut faire émettre des IRB en sa faveur. Cela est conforme au but de la législation, qui consiste à promouvoir le bien-être de la population du Kansas en attirant des activités économiques dans l'État.[2074]

7.722 Les États-Unis font également valoir que les subventions alléguées ne sont pas spécifiques *de facto* au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC. Ils font observer que la ville de Wichita a émis des centaines d'IRB et que la législation relative aux IRB considérée n'est pas conçue ou appliquée spécifiquement pour aider Boeing.[2075]

7.723 S'agissant de l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle la subvention a été utilisée de façon dominante par Boeing et Spirit, les États-Unis notent qu'au moment de prendre ce facteur en considération, "il sera tenu compte de l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention". Selon les États-Unis, les Communautés européennes ont fait abstraction de cette prescription.[2076]

7.724 Les États-Unis rejettent l'affirmation selon laquelle Boeing et Spirit reçoivent un pourcentage disproportionné des IRB émises par la ville de Wichita. La comparaison de la proportion de l'emploi représenté par Spirit dans l'économie avec la proportion des IRB reçue par Spirit et Boeing n'est pas "l'examen portant sur un grand nombre de faits requis pour déterminer si les facteurs énumérés à l'article 2.1 c) étayent une constatation de spécificité".[2077] L'examen d'un indicateur isolément "n'établit pas que des montants de subvention disproportionnés ont été octroyés à certaines entreprises au sens de l'article 2.1 c)".[2078] De plus, l'indicateur unique sur lequel les Communautés européennes s'appuient est trompeur parce que ces dernières citent le niveau d'emploi de Spirit, et non celui de Boeing. Le niveau d'emploi de Boeing était plus de deux fois supérieur à celui de Spirit pendant la période durant laquelle bon nombre des IRB ont été émises.[2079]

7.725 Les États-Unis font valoir qu'au regard du *groupe de sociétés admissibles au bénéfice des émissions d'IRB* dans la ville de Wichita, la part des IRB reçue par Boeing n'est pas disproportionnée. Le fait que Boeing a reçu une large part des IRB n'a rien de surprenant parce que le site de Boeing Wichita était le plus grand employeur du secteur privé de tout l'État du Kansas avant sa vente à Spirit.[2080] Le fait que les États-Unis ne fournissent pas de statistiques pour l'analyse de la proportionnalité effectuée au moyen de la valeur de référence qu'ils jugent appropriée, à savoir le groupe des sociétés qui ont reçu des IRB de Wichita, peut être expliqué par l'argument qu'ils

[2072] Réponse des États-Unis à la question n° 46, paragraphe 123.
[2073] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 602.
[2074] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 599 à 602.
[2075] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 603 et 611.
[2076] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 606 et 607.
[2077] Réponse des États-Unis à la question n° 46, paragraphe 124.
[2078] Réponse des États-Unis à la question n° 46, paragraphe 124.
[2079] Réponse des États-Unis à la question n° 46, paragraphe 125.
[2080] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 613.

présentent ailleurs, selon lequel "la charge n'incombe pas aux États-Unis de démontrer que les IRB sont *de facto* non spécifiques".[2081] S'agissant de l'analyse de la proportionnalité, les États-Unis indiquent également que de nombreuses sociétés, outre Boeing et Spirit, ont reçu des IRB ayant des valeurs nominales importantes. À titre d'exemple, Cessna Aircraft Company a bénéficié d'émissions d'IRB d'un montant de 1 milliard de dollars.[2082]

7.726 Pour défendre la valeur de référence qu'ils ont choisie pour l'analyse de la proportionnalité, les États-Unis font valoir que leur approche permet d'effectuer une comparaison "entre des éléments identiques", tandis que l'approche des Communautés européennes donne lieu à une comparaison "entre des éléments qui ne sont pas comparables". Cela est dû au fait que, selon l'approche des États-Unis, le même groupe sert de dénominateur pour les deux rapports devant être comparés (c'est-à-dire le groupe constitué de tous les bénéficiaires de la subvention alléguée). En revanche, selon l'approche des Communautés européennes, deux groupes différents servent de dénominateur (l'un est constitué de tous les bénéficiaires de la subvention et l'autre de l'ensemble de la population de la juridiction géographique pertinente de l'autorité qui accorde la subvention).[2083]

7.727 Les États-Unis contestent également l'argument des Communautés européennes selon lequel l'utilisation d'une valeur de référence constitué par la juridiction géographique de l'autorité qui accorde la subvention repose sur le texte de l'article 2.1. Le texte introductif de l'article 2.1 fait référence à une spécificité "relevant de la juridiction de l'autorité qui accorde cette subvention", mais cela sert à délimiter les entreprises qui sont susceptibles de faire l'objet de l'examen relatif à la spécificité, et non à indiquer que l'examen relatif à la spécificité doit nécessairement porter sur *toutes* les entreprises relevant de la juridiction.[2084] En outre, en disposant qu'il sera tenu compte de "l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention", l'article 2.1 c) établit une considération additionnelle, au lieu de subordonner l'analyse de la proportionnalité à des conditions.[2085] En réponse à l'argument des Communautés européennes selon lequel l'approche des États-Unis échoue lorsqu'une subvention n'est accordée qu'à une seule société, les États-Unis font valoir que, dans un tel cas, l'examen relatif à l'"utilisation dominante" est le facteur pertinent à prendre en considération, au lieu d'une analyse du caractère disproportionné.[2086]

7.728 Les États-Unis rejettent l'argument des Communautés européennes selon lequel la ville de Wichita a indûment exercé son pouvoir discrétionnaire en faveur de Boeing et de Spirit. Ils affirment que la détention des IRB par l'entité en faveur de laquelle elles ont été émises n'est pas inhabituelle, car de nombreuses autres sociétés ont fait structurer des IRB de cette manière.[2087] En outre, c'est à l'entité de décider de la structure, et non aux pouvoirs publics qui se bornent à approuver l'émission des obligations. Par conséquent la structure que Boeing et Spirit choisissent d'utiliser n'est pas pertinente parce que l'Accord SMC soumet uniquement l'action des pouvoirs publics à des disciplines. Enfin, le fait que Boeing utilise les IRB uniquement pour obtenir l'avantage conféré par les

[2081] Voir les observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 51, paragraphe 161, et la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 146.
[2082] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 612.
[2083] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 51, paragraphes 161 et 162.
[2084] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 51, paragraphe 163.
[2085] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 51, paragraphe 165.
[2086] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 51, paragraphe 167.
[2087] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 616.

abattements fiscaux et non également en tant que moyen de financement "est loin de montrer que la subvention était spécifique à Boeing".[2088]

7.729 S'agissant de l'argument des Communautés européennes, selon lequel le pouvoir discrétionnaire a été exercé en faveur de Boeing et de Spirit parce que Boeing a bénéficié de dix ans d'abattements fiscaux sans réexamen au bout de cinq ans, les États-Unis font observer qu'ils n'ont connaissance d'aucun cas dans lequel une prorogation a été refusée à des entités qui avaient fait l'objet d'un réexamen après cinq ans.[2089] De plus, bien qu'il existe maintenant une mesure prévoyant des périodes d'abattements fiscaux de cinq ans pour les biens mobiliers (par opposition à immobiliers), les IRB de Boeing ont été émises avant la mise en œuvre de cette mesure "et un abattement de dix ans de l'impôt sur la propriété mobilière était loin d'être unique".[2090] Enfin, le fait que le Conseil municipal de Wichita n'a pas approuvé une demande d'émission d'IRB en faveur d'un centre de mise en forme n'indique pas qu'il y a eu un exercice indu du pouvoir discrétionnaire démontrant l'existence d'une spécificité. S'agissant de l'exercice du pouvoir discrétionnaire au titre de l'article 2.1 c), la note de bas de page 3 dispose qu'il *sera* tenu compte de la fréquence avec laquelle de telles demandes ont été refusées ou approuvées et des raisons de ces décisions. Les États-Unis font observer que l'émission d'IRB a pour but d'attirer de nouveaux investissements dans la région afin d'accroître l'emploi. La ville n'utilise pas les IRB pour attirer des entreprises qui doivent de toute façon être établies dans la région, afin de tirer profit du marché local de la consommation. C'est pour cette raison que la demande du centre de mise en forme a été rejetée. Cette décision était conforme à la politique de la ville en matière d'IRB et ne démontre pas que les IRB sont spécifiques.[2091]

7.730 Selon les États-Unis, les Communautés européennes font abstraction de la prescription énoncée à l'article 2.1 c) selon laquelle "il sera tenu compte de l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention".[2092] L'Accord SMC reconnaît qu'une subvention peut être accordée largement et pourtant apparaître comme étant spécifique, en raison d'une diversification limitée de l'économie pertinente. Les États-Unis font valoir que c'est le cas des IRB accordées à Wichita parce que la production d'aéronefs est la principale branche de production à Wichita.[2093]

Arguments des tierces parties

Australie

7.731 Pour déterminer si des montants de subvention disproportionnés ont été octroyés dans le contexte d'une analyse de la spécificité *de facto*, l'Australie soutient que le groupe de référence approprié auquel comparer la proportion de la subvention accordée à certaines entreprises est "le groupe plus large d'entités relevant de la juridiction territoriale qui sont susceptibles de pouvoir utiliser le programme de subventions ou d'avoir la possibilité d'en bénéficier".[2094] L'Australie fait observer qu'il peut s'agir d'un groupe plus large que celui qui a effectivement reçu la subvention.[2095] Selon elle, l'utilisation du groupe d'entités qui a effectivement reçu la subvention alléguée comme groupe de référence, ainsi que le prônent les États-Unis, créerait un point de comparaison vide de

[2088] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 617.
[2089] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 621.
[2090] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 622.
[2091] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 624.
[2092] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 607.
[2093] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 607.
[2094] Réponse de l'Australie à la question n° 11.
[2095] Réponse de l'Australie à la question n° 11.

sens.[2096] L'Australie explique que selon le critère proposé par les États-Unis, "les bénéficiaires de la subvention représenteraient toujours la totalité des bénéficiaires potentiels de la subvention".[2097]

Brésil

7.732 Le Brésil estime que la valeur de référence appropriée à laquelle comparer la proportion de la subvention reçue par certaines entreprises afin de déterminer si des montants de subvention disproportionnés ont été octroyés est le groupe plus large d'entités relevant de la juridiction territoriale de l'autorité qui accorde la subvention.[2098] Le Brésil fait valoir que le texte de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC étaye l'utilisation de cette valeur de référence parce qu'il dispose que "{d}ans l'application du présent alinéa, il sera tenu compte de l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention".[2099] Le Brésil fait aussi observer que même si l'article 2.1 c) ne définit pas l'expression "montants … disproportionnés", il croit comprendre que dans la mesure où la part d'une subvention accordée à une société correspond à la part de cette société dans la production totale du secteur de la fabrication, la société ne reçoit pas des "montants de subvention disproportionnés".[2100]

7.733 Le Brésil soutient que l'approche prônée par les États-Unis, à savoir l'utilisation du groupe d'entités qui ont reçu la subvention comme groupe de référence aux fins de l'analyse du caractère disproportionné, "est contraire à la notion même de spécificité".[2101] Selon le Brésil, il y a spécificité dans les cas où une subvention cible un groupe particulier d'utilisateurs. Selon l'approche proposée par les États-Unis, si une branche de production donnée obtenait 100 pour cent de la subvention, il serait constaté que la branche de production a reçu une proportion de la subvention en rapport avec sa part dans la production du secteur de la fabrication parce qu'elle représenterait 100 pour cent de la production de référence.[2102]

Canada

7.734 Le Canada fait observer que l'Accord SMC ne donne aucune indication expresse concernant le point de référence approprié à utiliser pour déterminer si un montant de subvention disproportionné a été octroyé à certaines entreprises. Selon le Canada, aucun point de référence unique n'est approprié pour toutes les configurations de faits qui peuvent exister. En outre, tout point de référence choisi doit permettre un examen approfondi et objectif des faits spécifiques de la cause.[2103]

7.735 Selon le Canada, toute analyse du caractère disproportionné doit reposer sur des points de référence pertinents et objectifs, tels que les ventes, les capitaux investis ou la part du PNB. Le choix du point de référence approprié à employer nécessite une évaluation de la totalité des faits d'une cause donnée et dépend de la nature de la subvention. À titre d'exemple, si la subvention en cause intervient dans le domaine de la formation professionnelle, le point de référence approprié pourrait être le nombre d'employés dans chaque secteur industriel.[2104]

7.736 Le Canada soutient également qu'il faut exercer un certain pouvoir discrétionnaire pour déterminer si un montant de subvention disproportionné a été octroyé à certaines entreprises. Selon le Canada, le caractère disproportionné nécessite "un écart important par rapport aux résultats attendus

[2096] Réponse de l'Australie à la question n° 11.
[2097] Réponse de l'Australie à la question n° 11.
[2098] Réponse du Brésil à la question n° 11, paragraphe 13.
[2099] Réponse du Brésil à la question n° 11, paragraphe 14.
[2100] Réponse du Brésil à la question n° 11, paragraphe 12.
[2101] Réponse du Brésil à la question n° 11, paragraphe 11.
[2102] Réponse du Brésil à la question n° 11, paragraphe 13.
[2103] Réponse du Canada à la question n° 11, paragraphe 12.
[2104] Réponse du Canada à la question n° 11, paragraphe 18.

par suite de la comparaison avec un point de référence objectif".[2105] En outre, l'écart devrait être évalué à la lumière de toute explication à son sujet offerte par le Membre en question.[2106]

7.737 Le Canada fait valoir que la valeur de référence choisie par les Communautés européennes aux fins de l'analyse du caractère disproportionné est problématique. Cela est dû au fait, par exemple, que si une subvention était à la disposition des secteurs de la fabrication et des services, ce qui constituerait un programme largement disponible, une constatation de l'existence d'un caractère disproportionné serait inévitable si les proportions de financement étaient évaluées au regard du groupe plus large des entreprises relevant de la juridiction territoriale de l'autorité qui accorde la subvention. Cela serait le cas même si chaque entreprise recevait un montant de subvention proportionnel à son poids dans les secteurs de la fabrication et des services. Le Canada estime que cela ne contribuerait pas à la réalisation des objectifs de l'article 2 de l'Accord SMC.[2107]

7.738 Le Canada soutient également que la valeur de référence choisie par les États-Unis aux fins de l'analyse du caractère disproportionné est trop formaliste. Selon le Canada, les États-Unis sont d'avis que l'analyse du caractère disproportionné nécessite un examen de la proportion de la subvention reçue par chaque entreprise "afin de déterminer si chaque entreprise a reçu environ la même part".[2108]

Chine

7.739 La Chine estime que l'analyse de la spécificité *de facto* au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC nécessite une analyse en trois volets.[2109] Premièrement, il devrait y avoir "des raisons de croire" que la subvention en cause peut en fait être spécifique. Il faut pour cela que le Groupe spécial détermine si la partie plaignante a présenté des raisons plausibles de contester le programme de subventions au motif qu'il est spécifique *de facto*.[2110] La Chine estime que le critère à remplir pour s'acquitter de ce premier volet n'est pas particulièrement élevé.[2111]

7.740 La deuxième étape de l'analyse nécessite un examen de l'un quelconque ou de l'ensemble des quatre facteurs identifiés dans la deuxième phrase de l'article 2.1 c). Cette étape est au "centre de la vérification de la question de savoir si la subvention est spécifique en fait".[2112] La Chine estime que l'un quelconque des quatre facteurs peut donner lieu à une constatation de spécificité *de facto* et qu'il n'est pas nécessaire que les quatre facteurs soient tous présents simultanément.[2113]

7.741 Enfin, la Chine fait valoir qu'il sera tenu compte des deux "facteurs circonstanciels" énumérés dans la dernière phrase de l'article 2.1 c), à savoir l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention, ainsi que la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué.[2114] Le but de l'étape finale est de vérifier qu'une subvention est bien spécifique *de facto* dans les circonstances où il apparaît qu'elle l'est à la suite du deuxième volet de l'analyse.[2115]

[2105] Réponse du Canada à la question n° 11, paragraphe 19.
[2106] Réponse du Canada à la question n° 11, paragraphe 19.
[2107] Réponse du Canada à la question n° 11, paragraphe 14.
[2108] Réponse du Canada à la question n° 11, paragraphe 15.
[2109] Communication écrite de la Chine, paragraphes 27 à 33 et réponse de la Chine à la question n° 12.
[2110] Réponse de la Chine à la question n° 12, paragraphe 7.
[2111] Communication écrite de la Chine, paragraphe 29.
[2112] Réponse de la Chine à la question n° 12, paragraphe 8.
[2113] Réponse de la Chine à la question n° 12, paragraphe 8.
[2114] Communication écrite de la Chine, paragraphe 31.
[2115] Réponse de la Chine à la question n° 12, paragraphe 9.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Japon

7.742 Le Japon estime que la valeur de référence à laquelle comparer la proportion de la subvention reçue par certaines entreprises dans le cadre de l'analyse du caractère disproportionné devrait inclure "toutes les entreprises qui ont reçu les mêmes subventions de l'autorité qui accorde la subvention".[2116] Le Japon fait valoir que l'utilisation de toutes les entités relevant de la juridiction territoriale de l'autorité qui accorde la subvention n'est pas une valeur de référence appropriée.[2117]

Évaluation par le Groupe spécial

7.743 Les Communautés européennes ne tentent pas de faire valoir que les abattements fiscaux accordés par le biais de l'émission d'IRB sont spécifiques *de jure* au titre de l'article 2.1 a) et il ne fait aucun doute que cela n'est pas le cas. Les dispositions législatives pertinentes du Kansas ne limitent pas expressément la disponibilité de la subvention de telle sorte qu'elle n'est pas largement disponible dans toute l'économie. Cela est conforme à l'objectif général de la législation, qui ne comprend aucune indication d'une intention de limiter l'émission d'IRB à "certaines entreprises" au sens de l'article 2.1 a)[2118]:

> "La présente loi a pour objectif de favoriser, de stimuler et d'accroître le bien-être général et la prospérité économique de l'État du Kansas en favorisant et soutenant l'amélioration de la santé physique et mentale, le développement de l'industrie, du commerce et de l'agriculture, l'exploitation des ressources naturelles et le développement des loisirs dans l'État; d'encourager et de faciliter l'établissement de nouvelles entreprises et branches de production dans l'État ainsi que l'expansion, la relocalisation ou le maintien d'entreprises, de branches de production et de structures de santé existantes; et de promouvoir la stabilité économique de l'État en offrant de plus grandes possibilités d'emploi, en œuvrant à la diversification des branches de production et en améliorant la santé physique et mentale, favorisant ainsi le bien-être général des citoyens de l'État du Kansas, en autorisant toutes les villes et tous les comtés de l'État à émettre des obligations."

7.744 Les Communautés européennes limitent leurs affirmations relatives à la spécificité à l'article 2.1 c) de l'Accord SMC. En vertu de l'article 2.1 c), une subvention qui apparaît comme étant non spécifique au titre de l'article 2.1 a) et b) peut néanmoins être jugée spécifique *en fait* en raison de la manière dont le programme de subventions est effectivement appliqué. L'article 2.1 c) dispose ce qui suit:

> "Si, nonobstant toute apparence de non-spécificité résultant de l'application des principes énoncés aux alinéas a) et b), il y a des raisons de croire que la subvention peut en fait être spécifique, d'autres facteurs pourront être pris en considération. Ces facteurs sont les suivants: utilisation d'un programme de subventions par un nombre limité de certaines entreprises, utilisation dominante par certaines entreprises, octroi à certaines entreprises de montants de subvention disproportionnés, et manière dont l'autorité qui accorde la subvention a exercé un pouvoir discrétionnaire dans la décision d'accorder une subvention. Dans l'application du présent alinéa, il sera tenu compte de l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention, ainsi que de la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué."

[2116] Réponse du Japon à la question n° 11.
[2117] Réponse du Japon à la question n° 11.
[2118] Kan. Stat. Ann. § 12-1740 *et seq.* (2001), pièce EC-167.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.745 La principale affirmation des Communautés européennes est que la ville de Wichita octroie à Boeing et à Spirit des montants d'IRB disproportionnés, que les IRB sont utilisées de manière dominante par Boeing et Spirit et que l'autorité qui accorde la subvention a exercé son pouvoir discrétionnaire en faveur de Boeing et de Spirit. Dans l'une de leurs communications, les Communautés européennes font également valoir que le programme de subventions est utilisé par un nombre limité de certaines entreprises.

Utilisation dominante

7.746 Les deux premiers facteurs de spécificité figurant dans le texte de l'article 2.1 c) sont l'"utilisation d'un programme de subventions par un nombre limité de certaines entreprises" et l'"utilisation dominante par certaines entreprises". Le sens ordinaire du terme "predominant" (dominant) inclut les définitions suivantes: "constituting the main or strongest element; prevailing" (constituant le principal élément ou l'élément le plus fort; prédominant) et "most frequent or common" (le plus fréquent ou le plus courant).[2119] En outre, la lecture du deuxième facteur dans le contexte du premier indique que l'"utilisation dominante" désigne l'utilisation dominante d'un programme de subventions. Par conséquent, le deuxième facteur énuméré à l'article 2.1 c) nécessite l'examen de la question de savoir si le programme de subventions en cause est utilisé principalement ou le plus fréquemment par "certaines entreprises".

7.747 La dernière phrase de l'article 2.1 c) prescrit que "dans l'application du présent alinéa, il sera tenu compte de l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention, ainsi que de la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué". Par conséquent, l'évaluation de la question de savoir si "certaines entreprises" sont les utilisatrices dominantes du programme de subventions est éclairée par ces deux considérations. À titre d'exemple, si certaines entreprises ont été les bénéficiaires principaux ou les plus fréquents d'une subvention, la question de savoir si cela constitue une "utilisation dominante" du programme sera déterminée par celle de savoir si l'économie de la juridiction qui accorde la subvention est ou non très diversifiée ou si elle n'est constituée que d'un petit nombre de branches de production, les "certaines entreprises" en question jouant un rôle important. En outre, la période pendant laquelle un programme de subventions a été appliqué influe sur l'analyse parce que si, par exemple, le programme de subventions est relativement nouveau, le fait que "certaines entreprises "ont été les bénéficiaires principaux ou les plus fréquents du programme peut être une indication du fait que le programme n'a pas été appliqué suffisamment longtemps pour compter un large éventail d'utilisateurs, et non du fait que le programme est spécifique *de facto*.

7.748 Pour soutenir que la subvention a été utilisée de manière dominante par certaines entreprises, les Communautés européennes s'appuient sur le fait que Boeing, Spirit et Cessna Aircraft Company sont les seules entreprises à bénéficier de lettres d'intention concernant des IRB dont les montants atteignent 1 ou 2 milliards de dollars. Selon les Communautés européennes, les trois sociétés ont reçu 78 pour cent des IRB émises par la ville de Wichita au cours de la période allant de 1979 à 2005. En outre, les Communautés européennes estiment que Boeing et Spirit ont reçu 61 pour cent de toutes les IRB émises par la ville de Wichita, 69 pour cent de toutes les IRB qui incluaient des abattements de l'impôt sur la propriété[2120] et près de 100 pour cent des obligations qui prévoyaient uniquement des abattements de l'impôt sur la propriété et n'étaient pas utilisées comme mécanismes de financement (parce que les obligations étaient achetées par Boeing et Spirit elles-mêmes).

[2119] *Shorter Oxford English Dictionary,* L. Brown (ed.) (Clarendon Press, 1993), Vol. II, p. 2321, et *Webster's Online Dictionary*, respectivement.

[2120] Certaines des IRB émises par la ville de Wichita étaient uniquement des moyens de financement et ne prévoyaient pas d'abattements de l'impôt sur la propriété pour les biens achetés avec des fonds IRB.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.749 Dans leur description du programme d'IRB, les Communautés européennes identifient trois "incitations économiques" qui peuvent en découler, à savoir la capacité d'emprunter des fonds à des taux inférieurs à ceux du marché, les abattements de l'impôt sur la propriété et les exonérations de la taxe sur les ventes.[2121] Dans leurs affirmations concernant "l'utilisation dominante", elles présentent des statistiques correspondant à trois scénarios différents. Premièrement, le pourcentage d'IRB reçues par Boeing et Spirit dans le groupe de sociétés qui reçoivent tout type d'IRB, qu'elles donnent lieu uniquement à des abattements fiscaux ou à des fonds empruntés ou aux deux (61 pour cent); deuxièmement, le pourcentage d'IRB reçues par Boeing et Spirit dans le groupe des sociétés qui reçoivent des IRB incluant des abattements de l'impôt sur la propriété (69 pour cent); et enfin, le pourcentage d'IRB reçues par Boeing et Spirit dans le groupe des sociétés qui reçoivent des IRB incluant uniquement des abattements de l'impôt sur la propriété (environ 100 pour cent, mais ce chiffre est réfuté par les États-Unis).

7.750 Pour analyser le facteur de l'"utilisation dominante" énoncé à l'article 2.1 c) de l'Accord SMC, et déterminer laquelle des statistiques présentées par les Communautés européennes il est approprié de prendre en considération, nous rappelons que "l'utilisation dominante" désigne l'utilisation dominante d'un *programme de subventions*. Par conséquent, la statistique pertinente est l'utilisation relative par Boeing et Spirit du programme de subventions en cause. Les Communautés européennes ne présentent aucune argumentation indiquant que la ville de Wichita applique des programmes d'IRB distincts selon que des abattements fiscaux ou un financement, ou les deux, sont ou non accordés en vertu des IRB. La législation de l'État du Kansas et la politique d'incitation au développement économique de la ville de Wichita (City of Wichita Economic Development Incentive Policy), en vertu desquelles les IRB sont émises, énoncent des objectifs généraux et des procédures uniques pour l'émission d'IRB, indépendamment des modalités selon lesquelles les IRB sont émises.[2122] La politique d'incitation au développement économique de la ville de Wichita établit également les conditions dans lesquelles une émission d'IRB inclura des abattements fiscaux.[2123] En outre, comme les États-Unis le soulignent, la décision sur le point de savoir si une société achètera ses propres obligations et n'empruntera donc pas de fonds dans le cadre de son programme d'IRB est prise par la société elle-même, et non par la ville de Wichita. Ces facteurs indiquent qu'il existe un seul programme d'IRB. À notre avis, il n'existe pas de programme distinct concernant les IRB qui octroient uniquement des abattements fiscaux, car cela découle de la décision d'une société privée d'acheter ses propres obligations, plutôt que des actions d'un organisme public mettant en œuvre un programme d'IRB différent. En outre, l'émission d'IRB avec et sans abattements fiscaux a lieu en vertu de la même politique de la ville de Wichita et dépend du fait que certaines conditions sont remplies ou non, ainsi qu'il est énoncé dans la politique unique. Cela aussi témoigne de l'existence d'un seul programme d'IRB, même si les conséquences diffèrent selon les conditions remplies par le requérant.

7.751 Étant parvenus à la conclusion qu'il existe un seul programme d'IRB, il ne serait à notre avis pas approprié d'inclure les IRB qui donnent lieu uniquement à l'emprunt de fonds, et non à des abattements fiscaux, dans l'analyse et les calculs concernant l'utilisation dominante d'un programme de *subventions*. La question de savoir si le prêt de fonds au moyen d'IRB par la ville de Wichita est ou non une subvention n'est pas en cause dans le présent différend. Par conséquent, il serait problématique de constater qu'une société *utilise* un programme de *subventions* lorsqu'elle reçoit des IRB qui prévoient uniquement l'emprunt de fonds, alors qu'il n'est pas établi que de telles IRB confèrent en fait une subvention. Par conséquent, nous constatons que même s'il existe un seul programme d'IRB, aux fins du présent différend, les *utilisateurs* pertinents du programme de *subventions* sont les sociétés recevant des IRB qui incluent des abattements fiscaux et peuvent ou non

[2121] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 298.
[2122] City of Wichita/Sedgwick County Economic Development Incentives Policy, pièce EC-190.
[2123] City of Wichita/Sedgwick County Economic Development Incentives Policy, pièce EC-190, pages 3 et 4.

inclure l'emprunt de fonds. Selon cette approche, la statistique pertinente est celle qui indique que Boeing et Spirit reçoivent 69 pour cent des IRB pertinentes (et que Boeing, Spirit et Cessna reçoivent ensemble plus de 78 pour cent des IRB pertinentes).[2124]

7.752 Afin de déterminer s'il y a eu "utilisation dominante" du programme de subventions par certaines entreprises, nous sommes tenus de prendre en considération l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention, ainsi que la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué. Bien que les statistiques fournies par les Communautés européennes indiquent que Boeing, Spirit et Cessna sont effectivement des utilisateurs importants des allégements fiscaux, toute forme de jugement sur le point de savoir si elles sont les utilisateurs "principaux" ou les "plus fréquents" doit être subordonnée à l'examen de l'importance de la diversification de l'économie de l'autorité qui accorde la subvention, à savoir l'économie de Wichita.[2125] Les seuls renseignements fournis par les Communautés européennes concernant la diversification de l'économie de Wichita ont été communiqués pour étayer leur analyse concernant la question de savoir s'il a été "octroyé des montants disproportionnés de la subvention" à Boeing et Spirit. À cet égard, les Communautés européennes font valoir que Boeing et Spirit représentent 14 pour cent de l'emploi total à Wichita ou 32 pour cent de l'emploi dans le secteur de la fabrication. En revanche, les États-Unis font observer que la "principale branche de production de Wichita concernait la production d'aéronefs"[2126] et que Wichita est parfois appelée la "Air Capital of the World" (capitale mondiale de l'air), ce qui indique qu'elle n'a pas une économie diversifiée.[2127] Cette comparaison, entre la proportion de la subvention reçue par Boeing et Spirit et la proportion de l'emploi représenté par Boeing et Spirit dans l'économie, est analysée dans la sous-section suivante, qui évalue s'il a été accordé à Boeing et Spirit un montant de subvention "disproportionné". Étant donné la conclusion que nous formulons dans la sous-section suivante, selon laquelle cette comparaison étaye une constatation de spécificité *de facto*, il n'est pas nécessaire que nous répétions la comparaison dans le contexte de l'analyse de l'"utilisation dominante".

Montant disproportionné

7.753 Deux questions se posent lors de l'examen des arguments des parties sur le point de savoir si la ville de Wichita a octroyé à "certaines entreprises" des montants d'abattements fiscaux disproportionnés. La première est l'interprétation correcte du "caractère disproportionné", y compris des rapports qui doivent être comparés dans cette analyse. Après avoir interprété cette expression, nous devrons déterminer si les Communautés européennes ont étayé adéquatement leur argument selon lequel la ville de Wichita a octroyé à Boeing et à Spirit des montants d'abattements fiscaux IRB disproportionnés.

7.754 Le sens ordinaire du terme "disproportionate" (disproportionné) est "lacking proportion" (manquant de proportion), et le terme "proportion" (proportion) signifie "a portion, a part, a share, esp. in relation to a whole" (une portion, une partie, une part, en particulier relativement à un tout), "a relative amount or number" (un montant ou un nombre relatif), "a comparative relation or ratio

[2124] "Plus de" 78 pour cent parce que la statistique représente la proportion des IRB reçues par Boeing, Spirit et Cessna par rapport à la valeur totale de toutes les IRB émises, c'est-à-dire que les IRB qui prévoient uniquement l'emprunt de fonds ne sont pas exclues. Si ces IRB étaient exclues du calcul, la statistique augmenterait parce que le numérateur resterait le même (la valeur des IRB émises pour Boeing, Spirit et Cessna) mais le dénominateur diminuerait (la valeur totale de toutes les IRB émises à l'exclusion de celles qui prévoient uniquement l'emprunt de fonds).

[2125] S'agissant des IRB accordées à Boeing et Spirit, bien que l'État du Kansas ait mis en œuvre la législation autorisant l'émission d'IRB, ce sont les différentes villes et les différents comtés qui sont chargés de l'octroi effectif des IRB. Par conséquent, la ville de Wichita est l'autorité qui accorde la subvention pertinente et la diversification de l'économie de Wichita doit être prise en considération.

[2126] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 607.

[2127] Greater Wichita Convention & Visitors Bureau, Aviation and Wichita, pièce US-250.

between things in size, quantity, number etc." (une relation ou un rapport comparatif entre des choses en termes de taille, de quantité, de nombre, etc.).[2128] Par conséquent, pour évaluer si une subvention octroyée à certaines entreprises est "disproportionnée", il faudra convertir le montant de la subvention en un rapport en le comparant à autre chose qui est un "tout". Il faudra ensuite évaluer ce rapport pour déterminer s'il manque de proportion.

Proportion de la subvention reçue par Boeing et Spirit

7.755 Les parties s'entendent sur la manière dont le rapport ou la proportion de la subvention accordée à Boeing et Spirit devrait être calculé. Les deux parties estiment que le rapport pertinent est celui du montant total de la subvention alléguée accordée à Boeing et Spirit au montant total de la subvention alléguée accordée à tous les participants au programme d'IRB de la ville de Wichita. Nous sommes d'accord avec les affirmations des parties selon lesquelles lorsqu'une subvention a été accordée au titre d'un programme de subventions, ce programme devrait habituellement constituer le "tout" au regard duquel les subventions accordées à "certaines entreprises" peuvent être comparées. Cette approche est étayée par le texte de la dernière phrase de l'article 2.1 c), qui dispose que dans l'application de l'alinéa, il est nécessaire de tenir compte de la période pendant laquelle *le programme de subventions* a été appliqué. Si cela doit être pris en considération dans l'analyse du caractère disproportionné, cela signifie que la valeur de référence pertinente pour le rapport est le montant accordé au titre de ce programme de subventions.

7.756 Les Communautés européennes estiment que Boeing et Spirit ont reçu 69 pour cent de toutes les IRB accordées par la ville de Wichita.[2129] Les États-Unis ne formulent pas d'objection concernant ce rapport. Toutefois, nous notons que les Communautés européennes ont calculé ce rapport en utilisant les valeurs des IRB émises, plutôt que la valeur des abattements fiscaux accordés, qui est la subvention pertinente. Dans la mesure où d'autres bénéficiaires d'IRB ont reçu, en vertu des modalités de leurs émissions d'IRB, des abattements fiscaux de la même valeur en pourcentage que celle reçue par Boeing et Spirit, à savoir des abattements fiscaux de 100 pour cent, la valeur des IRB émises est une bonne variable de remplacement du montant de la subvention. Cela est dû au fait que la valeur des IRB représente la valeur des biens qui peuvent être achetés et, par conséquent, faire l'objet de l'abattement fiscal. Dans la mesure où tous les abattements fiscaux au titre des IRB ont la même valeur en pourcentage, la valeur des biens achetés sera proportionnelle à la valeur de l'abattement fiscal. Toutefois, nous notons qu'aux termes de sa politique d'incitation au développement économique, la ville de Wichita a la possibilité d'accorder des abattements fiscaux inférieurs à 100 pour cent au titre des IRB.[2130] En outre, la liste des IRB émises par la ville de Wichita, fournie par les Communautés européennes dans une pièce, indique que si la majorité des IRB émises avec des abattements fiscaux incluaient des abattements fiscaux de 100 pour cent, un petit pourcentage a donné lieu à l'octroi d'abattements fiscaux inférieurs à 100 pour cent.[2131] Cela indique que la valeur des IRB n'est pas une variable de remplacement parfaite du montant de la subvention accordée. Or, si l'on tenait compte du fait que toutes les sociétés n'ont pas reçu des abattements fiscaux de 100 pour cent, cela aurait pour effet de porter la valeur de la statistique à plus de 69 pour

[2128] *Shorter Oxford English Dictionary*, L. Brown (ed.) (Clarendon Press, 1993), Volumes I et II, pp. 708 et 2370. Cette définition est confirmée par le *Webster's New Encyclopedic Dictionary* (Könemann, 1993), pages 291 et 811, selon lequel le terme "disproportion" (disproportion) signifie "lack of proportion" (manque de proportion), et le terme "proportion" (proportion) signifie "the relation of one part to another or to the whole" (la relation d'une partie à une autre ou au tout).

[2129] Si l'on se fie au raisonnement figurant dans la section intitulée "utilisation dominante" du présent rapport concernant le programme de "subventions" pertinent.

[2130] City of Wichita/Sedgwick County Economic Development Incentives Policy, pièce EC-190, pages 3 et 4.

[2131] List of IRBs Maintained by the City of Wichita, 1979-2005, obtained via Kansas Open Records Act request to the City of Wichita, pièce EC-170.

cent.[2132] À notre avis, il est donc raisonnable d'utiliser le rapport calculé par les Communautés européennes dans l'analyse du caractère disproportionné.

7.757 Pour calculer la proportion de la subvention reçue par Boeing et Spirit, les Communautés européennes fondent leur calcul sur les IRB émises entre 1979, date à laquelle la ville de Wichita a commencé à tenir un registre des émissions, et 2005. Les États-Unis ne soulèvent aucune objection à l'encontre de cette méthode. Nous rappelons que la dernière phrase de l'article 2.1 c) prescrit qu'il soit tenu compte de la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué et nous estimons que l'analyse du caractère disproportionné est une étape lors de laquelle la durée du programme de subventions devrait être prise en considération. Il n'est pas vrai que le programme d'IRB n'a été appliqué que pendant une courte période et qu'il est donc trop tôt pour tirer des conclusions concernant la spécificité. Toutefois, on peut faire valoir que lorsqu'un programme de subventions a été appliqué pendant une longue période, comme c'est le cas du programme d'IRB, agréger les données pour toute la durée de la subvention peut ne pas toujours être approprié. Cela peut être le cas lorsqu'il y a eu une modification importante de la structure de l'économie et de l'importance des activités subventionnées dans l'économie pendant la durée de la subvention. Toutefois, aucun élément de preuve présenté au Groupe spécial n'indique que cela a été le cas à Wichita. En l'absence de tels éléments de preuve, nous nous appuyons donc sur la méthode utilisée par les Communautés européennes pour calculer la proportion de la subvention reçue par Boeing au titre du programme de subventions IRB.

7.758 Enfin, pour calculer la proportion de la subvention reçue par Boeing et Spirit, les Communautés européennes utilisent la valeur des IRB émises pour toutes les entreprises en tant que dénominateur. Un examen de la liste des entreprises pour qui des IRB ont été émises révèle que certaines d'entre elles ont été émises pour des entités du secteur des services.[2133] Étant donné que l'Accord SMC ne soumet à des disciplines que le secteur des marchandises, l'analyse de la spécificité *de facto* vise à déterminer si une subvention est spécifique dans ce secteur. Toutefois, si les Communautés européennes avaient exclu les IRB émises pour des entités du secteur des services, la proportion de la subvention accordée à Boeing et Spirit aurait en fait été supérieure à 69 pour cent.[2134] À notre avis, il est donc quand même légitime d'utiliser une valeur d'au moins 69 pour cent en tant que proportion de la subvention accordée au secteur des marchandises qui a été reçue par Boeing et Spirit.

La proportion de la subvention reçue par Boeing et Spirit est-elle disproportionnée?

7.759 Nous admettons que Boeing et Spirit ont reçu environ 69 pour cent de la subvention accordée par la ville de Wichita au secteur des marchandises. S'agissant de déterminer si cela constitue un montant "disproportionné", nous notons qu'il n'y a pas d'indication explicite dans le texte de l'article 2.1 c) concernant ce à quoi le montant relatif de la subvention reçue par Boeing et Spirit devrait être comparé. C'est sur ce point qu'il y a désaccord entre les parties. Les Communautés européennes soutiennent que le deuxième rapport devrait être un rapport entre certains

[2132] Si les abattements fiscaux inférieurs accordés à certaines sociétés étaient pris en compte dans la statistique, le numérateur de l'équation (la subvention accordée à Boeing) ne changerait pas, mais le dénominateur (le montant total des subventions accordées) deviendrait plus petit, ce qui entraînerait un rapport plus élevé.

[2133] List of IRBs Maintained by the City of Wichita, 1979-2005, obtained via Kansas Open Records Act request to the City of Wichita, pièce EC-170, qui indique que des IRB ont été émises pour des entités telles que "Riverside Hospital", "St Francis Medical Center" et "Historic Hotel Partners", dont il apparaît qu'elles appartiennent au secteur des services.

[2134] Cela est dû au fait que l'exclusion des subventions accordées au secteur des services n'aurait pas modifié le numérateur (la valeur de la subvention accordée à Boeing et Spirit) et aurait réduit le dénominateur (parce qu'il deviendrait le montant des IRB émises uniquement pour le secteur des marchandises, au lieu des secteurs des marchandises et des services pris ensemble). Cela aurait pour effet de faire augmenter le rapport.

renseignements concernant Boeing, tels que les niveaux d'emploi, et des renseignements comparables pour la *totalité de l'économie de la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention*. De leur côté, les États-Unis font valoir que le deuxième rapport devrait comparer les renseignements concernant Boeing, tels que les niveaux d'emploi, à des renseignements comparables concernant le *groupe de bénéficiaires de la subvention alléguée*.

7.760 À notre avis, les rapports prônés par les parties sont tous les deux problématiques. Bien qu'il existe certains éléments textuels qui étayent l'approche proposée par les Communautés européennes, celle-ci a des implications qui ne sont pas compatibles avec la manière dont l'article 2 a été interprété dans des rapports de groupes spéciaux antérieurs. Les éléments textuels étayant l'approche des Communautés européennes découlent de la dernière phrase de l'article 2.1 c), qui prescrit de tenir compte de "l'importance de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention" dans l'application de l'alinéa. S'agissant de déterminer si le montant des subventions octroyées à "certaines entreprises" manque de proportion, la comparaison du pourcentage de la subvention reçue par les "certaines entreprises" avec la position qu'elles occupent dans l'ensemble de l'économie est un moyen de tenir compte de la diversification de l'économie dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention. Bien que cela ne soit pas précisé dans les communications des Communautés européennes, nous estimons que, dans le contexte de l'Accord SMC, la référence faite à la totalité ou à l'ensemble de l'économie désigne la partie de l'économie représentée par le secteur des marchandises, étant donné que l'Accord SMC ne soumet à des disciplines que les subventions accordées dans ce secteur. L'utilisation par les Communautés européennes des niveaux d'emploi de Boeing dans le cadre du secteur de la fabrication indique qu'elles acceptent implicitement cet état de choses.

7.761 Toutefois, bien qu'il existe certains éléments textuels qui étayent l'approche des Communautés européennes, celle-ci pose plusieurs problèmes. Le premier découle d'une lecture de l'article 2.1 c) dans le contexte de l'article 2.1 b). L'approche des Communautés européennes permet *toujours* de constater l'existence d'un caractère disproportionné dans les circonstances où l'admissibilité au bénéfice d'une subvention est limitée conformément à des critères ou conditions objectifs au sens de l'article 2.1 b) (si nous interprétons l'expression "caractère disproportionné" comme étant tout écart, aussi faible soit-il, entre les deux rapports). Toutefois, l'article 2.1 b) dispose qu'il ne sera *pas* constaté qu'une subvention est spécifique en raison de tels critères ou conditions objectifs. Afin d'illustrer pourquoi l'article 2.1 b) serait vidé de toute signification selon l'interprétation proposée par les Communautés européennes, envisageons une situation hypothétique dans laquelle toutes les entreprises de plus de 1 000 employés sont admissibles au bénéfice d'une subvention et ce critère est visé par l'article 2.1 b). Dans ce cas, les bénéficiaires de la subvention représentent 100 pour cent du montant de la subvention accordée, mais moins de 100 pour cent de l'ensemble de l'économie. Pour donner un exemple très simple, supposons qu'il existe trois sociétés de plus de 1 000 employés et qu'elles reçoivent 50, 40 et 10 pour cent du montant de la subvention accordée. Suivant l'approche des Communautés européennes, on compare ces rapports avec la position occupée par les sociétés dans l'ensemble de l'économie, par exemple en les comparant au pourcentage de l'emploi que chacune représente dans l'économie totale. À moins que les autres sociétés présentes dans l'économie en général qui n'ont pas reçu la subvention représentent zéro pour cent de l'emploi, la contribution des trois sociétés à l'emploi ne *peut pas* être de 50, 40 et 10 pour cent. Au contraire, au moins un des pourcentages doit être plus faible, ce qui permettrait de constater qu'au moins une des entreprises a reçu une subvention qui manque de proportion par rapport à la position qu'elle occupe dans l'économie.

7.762 En fait, le même problème se pose en ce qui concerne *toute* limite relative à la disponibilité d'une subvention. Dans les cas où une subvention peut être largement disponible dans toute une économie, et où 90 pour cent des entreprises la reçoivent, si l'on compare la proportion du montant de la subvention reçue par chaque entreprise, ou ensemble de "certaines entreprises", avec leur contribution à l'économie en général (y compris les 10 pour cent d'entreprises qui n'ont pas reçu la

subvention), il en résultera nécessairement qu'au moins une entreprise ou un ensemble de "certaines entreprises" a reçu un montant de subvention en disproportion avec sa contribution à l'économie. Cela contredit l'approche qui a été adoptée pour l'analyse de la spécificité par des groupes spéciaux antérieurs, tels que le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, qui a été d'avis qu'il existait un point de basculement, ne faisant pas l'objet d'une définition quantitative rigide, à partir duquel une subvention devenait "assez largement disponible" dans toute une économie pour devenir non spécifique. Le Groupe spécial a indiqué qu'une disponibilité moins qu'universelle pouvait mener à une constatation de non-spécificité.

7.763 D'après l'article 2 de l'Accord SMC tel qu'il est libellé, qui n'indique pas expressément qu'un certain degré de rigueur doit être associé à la limitation de la possibilité de bénéficier de la subvention pour qu'elle soit spécifique, on aurait pu considérer une subvention comme spécifique chaque fois qu'il existait une *quelconque* limite concernant sa disponibilité. En effet, si l'article 2 a pour objectif d'empêcher la distorsion des échanges, ainsi que le Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux IV* l'a indiqué, il semblerait que *toute* limite expresse ou *de facto* concernant la disponibilité d'une subvention, qui fait qu'elle n'est pas disponible *universellement*, créerait une distorsion. Cela est dû au fait que des ressources seraient détournées des entreprises ne bénéficiant pas de la subvention au profit de celles qui en bénéficient. Si une telle approche avait été adoptée en ce qui concerne l'article 2, l'approche proposée par les Communautés européennes pour l'analyse du caractère disproportionné aurait été appropriée (sauf en ce qui concerne l'article 2.1 b)) parce qu'elle conduit à une constatation de l'existence d'un caractère disproportionné, et donc à une constatation potentielle de spécificité *de facto*, en présence de *toute* limite concernant la disponibilité d'une subvention qui fait que 100 pour cent des entreprises n'en bénéficient pas. Toutefois, cela n'est pas la manière dont l'article 2 a été interprété dans des différends antérieurs. Le résultat est que l'approche proposée par les Communautés européennes conduit à une constatation selon laquelle des montants disproportionnés de la subvention ont été octroyés en raison de l'existence d'une restriction concernant la disponibilité de la subvention dans des cas où celle-ci aurait normalement été considérée comme largement disponible dans toute l'économie et donc non spécifique.

7.764 L'approche proposée par les États-Unis pour l'analyse du caractère disproportionné est également problématique. Selon les États-Unis, le deuxième rapport intervenant dans l'analyse du caractère disproportionné devrait comparer des renseignements concernant Boeing et Spirit, tels que les niveaux d'emploi ou la production, à des renseignements comparables concernant le *groupe de bénéficiaires* de la subvention alléguée. Bien qu'il soit difficile de trouver des éléments étayant l'opinion des États-Unis dans le texte ou le contexte de l'article 2 de l'Accord SMC, d'un point de vue mathématique, l'approche proposée par les États-Unis est plus logique que celle des Communautés européennes. Ainsi que les États-Unis le soulignent, lorsqu'on compare le rapport entre le montant de la subvention que Boeing et Spirit reçoivent et celui de l'ensemble du groupe des bénéficiaires avec le rapport entre les niveaux d'emploi de Boeing et de Spirit et les niveaux d'emploi agrégés du groupe des bénéficiaires de la subvention, on compare ce qui est comparable, car les deux rapports ont le même dénominateur. Il en résulte, contrairement à ce qui se produit selon l'approche proposée par les Communautés européennes, qu'il est toujours au moins possible de constater qu'un montant disproportionné de la subvention n'a pas été octroyé à "certaines entreprises" dans les circonstances où il existe une certaine limite concernant la disponibilité de la subvention.

7.765 Toutefois, il est difficile de concilier l'approche proposée par les États-Unis avec l'objectif de l'article 2 de l'Accord SMC, tel qu'il a été interprété par des groupes spéciaux dans des différends antérieurs, qui consiste à déterminer si une subvention est assez largement disponible dans toute une économie pour ne pas apporter des avantages à "certaines entreprises". Il est difficile de justifier en quoi la répartition d'une subvention au sein de ce qui pourrait être un groupe très limité se rapporte à la question de savoir si la subvention est largement disponible dans toute une économie. Selon l'approche des États-Unis, une subvention peut n'être accordée qu'à deux ou trois entreprises et dès lors que ces deux ou trois entreprises reçoivent la subvention en proportion de leurs contributions

économiques relatives, *en comparaison les unes des autres*, l'analyse du caractère disproportionné n'indique aucun problème de spécificité. Même l'exemple le plus extrême, où une entreprise reçoit 100 pour cent de la subvention, ne conduira jamais à une constatation selon laquelle l'entreprise reçoit un montant disproportionné de la subvention, parce que l'entreprise représente également 100 pour cent de l'activité économique *des bénéficiaires de la subvention*.

7.766 Les États-Unis remédient à ce problème en soutenant que dans les circonstances où une seule entreprise reçoit une subvention, le facteur pertinent à prendre en considération au titre de l'article 2.1 c) est l'"utilisation d'un programme de subventions par un nombre limité de certaines entreprises". Bien que cet argument puisse avoir une certaine validité, le problème reste que l'approche du caractère disproportionné proposée par les États-Unis se limite à un groupe de bénéficiaires déterminés d'une subvention, indépendamment de la position qu'ils occupent dans l'économie en général. Cela peut poser des problèmes étant donné que l'objectif de l'analyse de la spécificité, au moins tel qu'il a été interprété dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, est de déterminer si une subvention est ou non assez largement disponible *dans toute une économie* et que la dernière phrase de l'article 2.1 c) impose de tenir compte de la diversification des activités économiques dans la juridiction de l'autorité qui accorde la subvention.

7.767 À notre avis, aucune des approches proposées par les parties n'est complètement satisfaisante. Étant donné l'approche qui a été adoptée par des groupes spéciaux antérieurs en ce concerne la spécificité, il se peut qu'il n'existe aucune manière parfaite d'effectuer l'analyse du caractère disproportionné. Nous notons qu'une troisième option possible est prônée en l'espèce par l'Australie.[2135] Selon cette approche et s'agissant du deuxième rapport intervenant dans l'analyse du caractère disproportionné, le groupe de référence au regard duquel la position économique des "certaines entreprises" est comparée est le groupe d'entités qui sont *susceptibles* de pouvoir utiliser la subvention.[2136] L'avantage de cette approche est qu'elle semble tenir compte de l'approche concernant l'objectif de l'analyse de la spécificité qui a été adoptée par la jurisprudence antérieure de l'OMC. Il ressort clairement de rapports de groupes spéciaux antérieurs que l'admissibilité au bénéfice d'une subvention peut être très restreinte sans pour autant que la subvention soit spécifique au titre de l'article 2.1 a) ou b). L'approche de l'Australie en tient compte en excluant de l'examen relatif à la spécificité *de facto* les entreprises que l'article 2.1 a) et b) juge possible d'exclure de l'admissibilité au bénéfice de la subvention sans créer un programme de subventions spécifique. Toutefois, l'approche ne règle pas le problème selon lequel à chaque fois que les dénominateurs des deux rapports ne seront pas les mêmes, à savoir lorsque les bénéficiaires effectifs de la subvention seront moins nombreux que les bénéficiaires potentiels, il sera toujours possible de constater qu'il a été accordé à au moins un ensemble de "certaines entreprises" un montant de subvention disproportionné. Toutefois, le problème devrait être moins grave qu'il ne le serait selon l'approche des Communautés européennes parce que la différence entre les dénominateurs des deux rapports sera plus petite.[2137]

7.768 Bien que nous soyons conscients des problèmes importants que pose l'approche proposée par les Communautés européennes en ce qui concerne l'analyse du caractère disproportionné, nous reconnaissons qu'il existe au moins certains éléments l'étayant dans le texte de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC. En outre, le problème selon lequel *toute* limite concernant la disponibilité de la subvention conduit à une constatation de l'existence d'un caractère disproportionné peut être un peu surmonté si la disproportion est interprétée comme signifiant une disparité *importante* entre les deux rapports pertinents, plutôt que tout décalage, si faible soit-il. Cela ne semble pas être une manière déraisonnable d'interpréter l'article 2.1 c) parce que, en tout état de cause, il semblerait indûment

[2135] Réponse de l'Australie à la question n° 11.

[2136] Par conséquent, dans les cas où il n'existe aucune limite explicite à l'admissibilité au bénéfice de la subvention, le dénominateur du deuxième rapport sera l'ensemble de l'économie.

[2137] En raison de l'exclusion des entreprises qui ne sont pas admissibles au bénéfice de la subvention du dénominateur du deuxième rapport.

rigoureux d'exiger une correspondance exacte entre la proportion de la subvention accordée à certaines entreprises et l'importance économique relative des entreprises, appréciée selon un indicateur économique non spécifié. Dans les circonstances de la présente affaire, vu que le groupe admissible au bénéfice des IRB est très large, il est improbable que l'emploi de l'approche australienne altère notablement la deuxième statistique concernant la position de Boeing et de Spirit dans l'ensemble de l'économie.[2138]

7.769 S'agissant des faits spécifiques de la présente affaire, la position des Communautés européennes est que Boeing et Spirit ont reçu 69 pour cent des IRB qui incluaient des abattements fiscaux pendant la période allant de 1979 à 2005, mais qu'en 2006, c'est-à-dire après avoir acquis les activités de Boeing à Wichita, Spirit représentait 3,5 pour cent de l'emploi total ou 16 pour cent de l'emploi dans le secteur de la fabrication à Wichita. Pour les raisons mentionnées au paragraphe 7.758 du présent rapport, à savoir que l'Accord SMC ne soumet à des disciplines que le secteur des marchandises, nous estimons que la proportion de l'emploi de Boeing dans le secteur de la fabrication est la statistique pertinente à prendre en considération. Les États-Unis font valoir que les statistiques concernant les niveaux d'emploi sont trompeuses parce qu'elles ne rendent compte que des niveaux d'emploi de Spirit; pendant la plus grande partie de la période durant laquelle des IRB ont été émises, les niveaux d'emploi de Boeing ont été plus de deux fois supérieurs à ceux de Spirit en 2006. En réponse, les Communautés européennes se disent prêtes à accepter cet argument, mais font observer que le chiffre en résultant, à savoir 32 pour cent, reste disproportionné par rapport aux 69 pour cent des IRB qui ont été émis pour Boeing et Spirit. Nous sommes d'accord avec les Communautés européennes pour dire qu'il existe une disparité importante entre la proportion d'IRB reçue par Boeing et Spirit et la place qu'elles occupent dans le secteur des marchandises de l'économie, telle qu'elle est indiquée par la proportion de l'emploi dans ce secteur qu'elles représentent. Bien que les États-Unis fassent valoir que la comparaison de la proportion de la subvention reçue par Boeing et Spirit avec la proportion de l'emploi dans l'économie qu'elles représentent n'est pas l'examen factuel requis pour une analyse de la spécificité, à notre avis, étant donné l'importance de la disparité entre les chiffres, elle établit *prima facie* l'existence d'un caractère disproportionné. Les États-Unis n'ont pas présenté de réfutation convaincante de ces éléments *prima facie*. Ils font valoir, en des termes relativement généraux, que le degré de diversification de l'économie de Wichita est faible. Toutefois, ils ne présentent aucune statistique indiquant que Boeing et Spirit contribuent effectivement pour environ 69 pour cent à l'activité économique de Wichita et qu'un examen des niveaux d'emploi de Boeing et de Spirit est trompeur à cet égard. Par conséquent, nous acceptons l'argument des Communautés européennes selon lequel des montants disproportionnés des abattements fiscaux disponibles par le biais des IRB ont été octroyés à Boeing et Spirit.

7.770 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate qu'un montant disproportionné de la subvention a été octroyé à Boeing et Spirit, ce qui indique que les abattements fiscaux sont *de facto* spécifiques à "certaines entreprises".

Pouvoir discrétionnaire

7.771 L'article 2.1 c) dispose que le Groupe spécial peut prendre en considération la "manière dont l'autorité qui accorde la subvention a exercé un pouvoir discrétionnaire dans la décision d'accorder une subvention" afin de déterminer si une subvention est spécifique *de facto*. La note de bas de page relative à l'article 2.1 c) indique qu'au moment de prendre en considération la manière dont le pouvoir discrétionnaire a été exercé, "il sera tenu compte de renseignements sur la fréquence avec laquelle des demandes concernant une subvention ont été refusées ou approuvées et les raisons de ces décisions".

[2138] City of Wichita/Sedgwick County Economic Development Incentives Policy, pièce EC-190, décrivant l'admissibilité au bénéfice des IRB.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.772 Les Communautés européennes font valoir que la ville de Wichita a exercé son pouvoir discrétionnaire en faveur de Boeing et de Spirit en prenant ses décisions concernant l'octroi d'IRB. En particulier, elles estiment que Boeing et Spirit ont reçu des IRB "spéciales" en ce qu'elles n'étaient pas de véritables mécanismes de financement, mais seulement un moyen d'obtenir des abattements fiscaux. En outre, seules Boeing et Spirit ont bénéficié d'abattements de l'impôt sur la propriété sur une période de dix ans complète, sans qu'il soit nécessaire qu'un réexamen et une nouvelle autorisation soient nécessaires au bout de cinq ans. Enfin, les Communautés européennes font observer que la ville de Wichita "exerce de toute façon un certain pouvoir discrétionnaire dans l'octroi des IRB, car toutes les demandes d'IRB ne sont pas approuvées par le conseil municipal", et donnent comme exemple le rejet d'une demande présentée par le Fitness 2000 24hr Health Club.[2139]

7.773 Les affirmations des Communautés européennes alléguant que la subvention est spécifique *de facto* à cause de la manière dont la ville de Wichita a exercé son pouvoir discrétionnaire ne sont pas convaincantes. L'article 2.1 c) a trait à la manière dont le pouvoir discrétionnaire a été exercé *dans la décision d'accorder une subvention*. En outre, la note de bas de page relative à l'article 2.1 c) dispose, à cet égard, qu'il doit être tenu compte de la fréquence avec laquelle des demandes ont été refusées ou approuvées et des raisons de ces décisions. Cela indique que le pouvoir discrétionnaire pertinent auquel l'article 2.1 c) a trait est la décision d'approuver ou de rejeter une demande de subvention. Par conséquent, les affirmations des Communautés européennes concernant les *conditions* auxquelles les IRB émises pour Boeing et Spirit ont été approuvées ne sont pas strictement pertinentes en la matière. S'agissant de l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle la ville de Wichita a rejeté une demande présentée par le Fitness 2000 24hr Health Club, une analyse du motif de cette décision révèle qu'elle était fondée sur la politique relative à l'octroi d'incitations économiques énoncées dans la politique d'incitation au développement économique de la ville de Wichita.[2140] En particulier, la demande a été rejetée parce que le Fitness 2000 ne créait pas directement de nouvelles richesses à Wichita. Les IRB sont utilisées par la ville afin d'encourager les entreprises qui pourraient s'établir ailleurs à le faire à Wichita. Toutefois, indépendamment de la question de savoir si des IRB lui ont été accordées, le Fitness 2000 était obligé de s'établir à Wichita afin de tirer profit du marché local de la consommation. Ce motif ne démontre pas que la ville a utilisé son pouvoir discrétionnaire d'une manière qui rend la subvention spécifique en fait à Boeing et à Spirit. Un exemple du rejet d'une demande n'est guère suffisant pour prouver l'existence d'une spécificité *de facto*.

7.774 Même si le membre de phrase "décision d'accorder une subvention" peut être interprétée comme étant plus qu'une simple décision d'accepter ou de rejeter une demande de subvention, et englobe aussi des décisions concernant les conditions auxquelles une subvention est accordée, les deux autres allégations formulées par les Communautés européennes concernant la manière dont la ville de Wichita a exercé son pouvoir discrétionnaire ne sont pas convaincantes pour étayer un argument de spécificité *de facto*. Les Communautés européennes font valoir que des IRB "spéciales" sont accordées à Boeing et Spirit parce que leurs IRB ne servent qu'à recevoir des abattements fiscaux, au lieu d'être aussi utilisées en tant que mécanismes de financement. Toutefois, comme les États-Unis le soulignent, la décision selon laquelle une société achètera ses propres IRB est une décision que la société prend elle-même, et n'est pas une question qui relève du pouvoir discrétionnaire d'un organisme public. Même s'il s'agissait d'une décision des pouvoirs publics, les États-Unis présentent des éléments de preuve indiquant que plusieurs autres sociétés détiennent leurs propres IRB.[2141]

[2139] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 339, note de bas de page 542.
[2140] Voir Minutes of the Wichita City Council, 9 November 2004, pièce EC-191.
[2141] Minutes of Meeting of the City Council, Dec. 14, 2004, pièce US-247.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.775 La dernière affirmation des Communautés européennes concernant la manière dont la ville de Wichita exerce son pouvoir discrétionnaire est que celle-ci accorde des abattements fiscaux d'une durée de dix ans à Boeing, sans imposer le réexamen et la nouvelle autorisation au bout de cinq ans auxquels d'autres sociétés sont soumises. On ne voit pas très bien comment cela démontre l'existence d'une spécificité *de facto*. Les Communautés européennes suggèrent peut-être que la subvention accordée à Boeing est différente de celle qui est octroyée à d'autres sociétés et que, de ce fait, parce que Boeing est la seule bénéficiaire d'une telle subvention, celle-ci est spécifique. Toutefois, les Communautés européennes ne présentent aucun argument pour étayer cette idée. Le fait que les conditions auxquelles une subvention est accordée peuvent varier selon les bénéficiaires ne transforme pas une subvention qui est normalement largement disponible en une subvention spécifique. En tout état de cause, les États-Unis présentent un argument convaincant selon lequel, même si certaines autres sociétés peuvent être tenues de se soumettre après cinq ans à un réexamen visant à évaluer si les abattements fiscaux devraient être à nouveau autorisés, en fait aucune société ne s'est jamais vu refuser une nouvelle autorisation. Par conséquent, même si les conditions de certaines IRB sont différentes, il ne résulte aucun effet pratique de cette différence. Les Communautés européennes n'expliquent pas pourquoi l'imposition de conditions différentes pour l'octroi de subventions, dans les cas où l'effet pratique des conditions est le même, devrait imposer une constatation de spécificité *de facto*.

7.776 Par conséquent, la prise en considération de la manière dont le pouvoir discrétionnaire a été exercé par l'autorité qui accorde la subvention n'étaye pas une constatation de spécificité *de facto*.

Nombre limité de certaines entreprises

7.777 Dans leur réponse à l'affirmation des États-Unis selon laquelle une autre société de Wichita, en plus de Boeing, à savoir Cessna Aircraft Company, a bénéficié d'émissions d'IRB d'environ 1 milliard de dollars, les Communautés européennes font valoir que la subvention a été utilisée par un nombre limité de certaines entreprises. Elles estiment que Boeing, Spirit et Cessna ont reçu ensemble 78 pour cent des IRB émises par la ville de Wichita jusqu'en 2005 inclus et que cela démontre une utilisation limitée par certaines sociétés. Bien que cette statistique soit pertinente pour analyser si la subvention a été utilisée de manière dominante par certaines entreprises ou si un montant disproportionné de la subvention a été octroyé à certaines entreprises, elle n'est pas pertinente pour évaluer si la subvention a été utilisée par un nombre limité d'entreprises. Lorsqu'on examine si un programme de subventions est utilisé par un nombre limité de certaines entreprises, l'accent est mis sur le *nombre d'entreprises* qui utilisent le programme, plutôt que sur la proportion de la subvention accordée à ces entreprises.

7.778 En fait, l'examen de la pièce EC-26 indique qu'au moins 50 sociétés de Wichita ont reçu des IRB accordant des abattements de l'impôt sur la propriété entre 1979 et 2005.[2142] Les Communautés européennes ne formulent aucun argument concernant la raison pour laquelle, eu égard à la diversification de l'économie de Wichita et à la période pendant laquelle le programme d'IRB a été appliqué, cela constitue une utilisation de la subvention par un "nombre limité de certaines entreprises". Par conséquent, l'examen de la question de savoir si la subvention a été utilisée par un nombre limité de certaines entreprises n'étaye pas une constatation de spécificité *de facto*.

7.779 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que des montants disproportionnés des abattements fiscaux ont été octroyés à Boeing et à Spirit. Par conséquent, les subventions sont spécifiques *de facto* au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.

[2142] Sorted List of Wichita IRBs, 1979-2005, pièce EC-26. Beaucoup plus de sociétés ont reçu des IRB qui sont utilisées uniquement à des fins de financement et n'incluent pas d'abattements fiscaux.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

vi) Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing

Arguments des Communautés européennes

7.780 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes estiment que le montant de l'avantage découlant des IRB s'élève à au moins 784 millions de dollars pour la période de 1989 à 2019.[2143] Elles font valoir que, sur ce montant, 643 millions de dollars ont été reçus directement par la division des LCA de Boeing et 141 millions de dollars ont été transmis de Spirit à la division des LCA de Boeing.[2144] Les Communautés européennes présentent des communications détaillées concernant la manière dont elles ont calculé cette estimation en utilisant les analyses coûts-avantages réalisées par la ville de Wichita.[2145] Elles demandent au Groupe spécial d'accepter leur estimation comme constituant les meilleurs renseignements disponibles et, selon qu'il sera approprié, de tirer des déductions défavorables en raison de la non-coopération des États-Unis dans le processus de collecte de renseignements.[2146]

7.781 S'agissant des émissions d'IRB pour Boeing, les Communautés européennes soutiennent que Boeing a reçu des exonérations "substantielles" de la taxe sur les ventes en ce qui concerne les biens mobiliers personnels et les services qu'elle a achetés avec le produit des IRB. Toutefois, les Communautés européennes ne sont pas en mesure de calculer le montant de l'avantage découlant des exonérations de la taxe sur les ventes parce que, selon l'Administration fiscale du Kansas, les certificats d'exonération de la taxe sur les ventes de Boeing sont confidentiels.[2147] Les Communautés européennes font valoir que la valeur des exonérations de la taxe sur les ventes est "probablement substantielle" parce que l'essentiel des biens acquis par Boeing avec le produit des IRB était des biens mobiliers.[2148] À titre d'exemple, sur les 96 millions de dollars d'IRB émises en faveur de Boeing en décembre 2002, Boeing a dépensé 92,6 millions de dollars pour des biens mobiliers et a donc reçu des abattements fiscaux de 5,8 millions de dollars pour ces seuls biens.[2149]

7.782 Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes ont surestimé le montant des abattements fiscaux liés aux LCA qui découlent de l'émission d'IRB. En particulier, ils soutiennent que Boeing a utilisé une partie du produit de ses IRB pour acheter des biens qui n'ont pas trait aux LCA, mais plutôt à des activités militaires. Les Communautés européennes rejettent cet argument et font observer que les arrêtés municipaux relatifs aux obligations pris en ce qui concerne les émissions d'IRB pour Boeing avant 2005 l'ont été explicitement "dans le but de fournir des fonds pour l'acquisition, la construction, la reconstruction et l'amélioration de certaines installations industrielles et de fabrication de la *Division de Wichita de Boeing Commercial Airplanes*".[2150] L'utilisation d'IRB pour acquérir des biens qui n'ont pas trait aux activités de Boeing concernant les LCA aurait donc été

[2143] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 320.
[2144] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 321 et 323.
[2145] À titre d'exemple, la ville de Wichita a fait exécuter une analyse coûts-avantages avant d'émettre la lettre d'intention de 1999. L'analyse coûts-avantages a établi que les émissions d'IRB de 1 milliard de dollars envisagées par la lettre d'intention de 1999 entraîneraient des abattements de l'impôt sur la propriété de 165 millions de dollars au total sur dix ans. En se fondant sur cette analyse, les Communautés européennes calculent que le montant des impôts sur la propriété abandonnés par suite de l'émission d'IRB à Boeing s'élève à 16,5 pour cent de la valeur nominale des IRB. Elles appliquent cette estimation aux IRB émises pour Boeing pour arriver à leur estimation selon laquelle Boeing a reçu directement des abattements fiscaux de 643 millions de dollars.
[2146] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 321 à 325. Voir aussi, Communautés européennes, pièce EC-23.
[2147] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 322.
[2148] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 322.
[2149] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 322.
[2150] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 225, et observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 370.

contraire à l'autorisation accordée par le conseil municipal de Wichita. Selon les Communautés européennes, la liste des biens visés par le projet IRB de Boeing confirme que les biens acquis avaient trait aux activités de Boeing concernant les LCA. Aucun bien figurant sur la liste n'apparaît comme un bien n'ayant pas trait aux LCA et les États-Unis n'en mentionnent aucun pour étayer leur argument.[2151] En outre, les Communautés européennes rejettent l'affirmation des États-Unis selon laquelle les références faites dans le contrat de location IRB de 2004 aux "prescriptions en matière de sécurité des États-Unis" indiquent que des biens militaires et non civils ont été acquis. L'utilisation du produit des IRB à une telle fin aurait violé l'autorisation accordée par la ville de Wichita.[2152]

7.783 Même si les arrêtés municipaux relatifs aux obligations qui ont été pris pour les IRB émises après 2005 n'incluent pas la même clause d'autorisation concernant le but de l'utilisation des fonds, les Communautés européennes font valoir qu'il n'y a pas de différence flagrante entre les types de biens achetés avant et après 2005 ni d'élément de preuve indiquant qu'après 2005 Boeing a cessé d'utiliser le produit de ses IRB pour l'achat de biens utilisés dans la construction de LCA.[2153] Depuis qu'elle a vendu Boeing Wichita à Spirit, Boeing continue de fournir de l'outillage, dont elle reste propriétaire, aux installations de Spirit afin d'aider cette dernière à fabriquer des parties pour les LCA de Boeing. Par conséquent, les Communautés européennes concluent qu'il n'y a aucune raison de croire que l'un quelconque des biens acquis par Boeing, que ce soit avant ou après 2005, a trait à des activités qui ne sont pas liées aux LCA.[2154]

7.784 Par ailleurs, les États-Unis font observer que les économies d'impôt futures sont d'ordre conjectural et sont inférieures aux estimations des Communautés européennes en raison de l'attrait réduit des IRB à cause des modifications de la législation fiscale du Kansas, qui exonèrent de l'impôt sur la propriété les machines et équipements commerciaux et industriels nouvellement acquis. Les Communautés européennes font valoir que les économies d'impôt futures ne sont pas d'ordre conjectural parce que les IRB émises entre 1997 et 2006 accordent des abattements fiscaux garantis de 2007 à 2016 en ce qui concerne les biens déjà achetés (et donc les biens qui ne sont pas affectés par la modification de la législation fiscale du Kansas). Par conséquent, ces économies d'impôt ne sont pas d'ordre conjectural.[2155] En outre, s'agissant des émissions d'IRB futures, les Communautés européennes font valoir qu'il n'y a aucune raison de croire qu'elles auront moins d'attrait à cause de la modification de la législation relative à l'impôt sur la propriété du Kansas. En réponse à l'observation des États-Unis selon laquelle leur estimation du montant des IRB émises en 2007 était inexacte, les Communautés européennes font valoir qu'il y a de nombreuses raisons pouvant expliquer cela, y compris les difficultés rencontrées par Boeing dans la production de son 787.[2156] Elles poursuivent en disant qu'"une fois que la production du 787 augmentera, il est probable que Boeing et Spirit devront utiliser l'intégralité des montants d'IRB autorisés".[2157] Les Communautés européennes concluent que les États-Unis n'ont pas réfuté les éléments *prima facie* qu'elles ont fournis concernant l'estimation du montant futur des émissions d'IRB.[2158]

[2151] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 370.

[2152] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 371.

[2153] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 372, et deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 226.

[2154] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 226.

[2155] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 228.

[2156] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 229, et observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 374.

[2157] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 374.

[2158] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 374.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.785 Les Communautés européennes réfutent également l'affirmation des États-Unis selon laquelle les économies d'impôt résultant des IRB futures pour Boeing sont surestimées parce que Boeing n'exerce plus d'activités concernant les LCA au Kansas. Elles font valoir qu'il y a "tout lieu de croire que Boeing tirera pleinement parti du montant d'IRB auquel elle a droit en vertu de sa lettre d'intention de 1999 en dépit de la vente à Spirit de ses installations de construction de LCA de Wichita".[2159] Selon les Communautés européennes, depuis la vente de Boeing Wichita, Boeing a effectivement continué d'utiliser des IRB pour acheter des équipements relatifs à la construction de LCA.[2160]

7.786 S'agissant de leur allégation de transmission, les Communautés européennes se fondent sur la même analyse juridique que celle qu'elles ont appliquée en ce qui concerne la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington. En particulier, en se fondant sur l'affaire *États-Unis – Coton upland*, elles font valoir qu'elles doivent démontrer que les avantages conférés par les abattements fiscaux reçus par Spirit ont été transmis à la division des LCA de Boeing afin de démontrer que la subvention apporte des avantages au produit dont il est allégué qu'il cause un préjudice grave au titre des articles 5 et 6 de l'Accord SMC.[2161]

7.787 L'argument des Communautés européennes est qu'au moment de la vente de Boeing Wichita à Spirit, les deux parties à la transaction pouvaient raisonnablement s'attendre à ce qu'il y ait des émissions futures d'IRB pour l'entité devant être vendue, et qu'en conséquence des abattements fiscaux soient accordés à Spirit. Ce flux d'avantages futurs attendu aurait été pris en compte dans l'évaluation de Boeing Wichita.[2162] Les Communautés européennes font valoir que Boeing a obtenu l'intégralité de la valeur des subventions qui seraient accordées à Spirit dans le futur en négociant, comme condition de la vente, des contrats d'approvisionnement à long terme avec Spirit à des prix d'approvisionnement réduits.[2163] Bien que leurs communications n'indiquent pas clairement si elles font valoir qu'il y a également eu transmission par le biais du prix payé par Spirit pour Boeing Wichita, les Communautés européennes précisent, dans leur réponse à la question n° 44, que seule la transmission par le biais des contrats d'approvisionnement à long terme est en cause. Même si en réponse à cette question elles soutiennent qu'il est possible qu'il y ait eu transmission par le biais d'un versement forfaitaire au moment de la vente, en l'absence de documents établissant une telle chose, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de supposer que la transmission a eu lieu par le biais des contrats d'approvisionnement à long terme.[2164]

7.788 Les Communautés européennes font état d'une relation "étroite" et "spéciale" entre Boeing et Spirit.[2165] En réponse aux questions du Groupe spécial à ce sujet, elles indiquent que la vente de Boeing Wichita a été une transaction effectuée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande entre deux sociétés indépendantes. Toutefois, les accords d'approvisionnement à long terme en résultant ne s'appliquent pas dans des conditions de pleine concurrence; les prix pratiqués au titre des contrats sont inférieurs à ce qu'ils seraient normalement.[2166]

7.789 Pour étayer leur argument concernant la transmission, les Communautés européennes se fondent sur un rapport établi par le professeur Wachtel, qui conclut que "la littérature économique sur l'évaluation des actifs indique indubitablement que les modalités et conditions de la vente d'un actif immobilier, tel que les installations de construction d'avions commerciaux de Boeing à Wichita,

[2159] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 230.
[2160] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 230.
[2161] Réponse des Communautés européennes à la question n° 137.
[2162] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 236.
[2163] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 296.
[2164] Réponse des Communautés européennes à la question n° 44, paragraphe 136.
[2165] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 290 à 292.
[2166] Réponse des Communautés européennes à la question n° 45, paragraphe 137.

tiendraient compte du flux d'avantages dont on s'attend à ce qu'il résulte pour le nouveau propriétaire des subventions futures attendues" et qu'"il y a tout lieu de croire que Boeing a obtenu la valeur actuelle des subventions attendues au titre des modalités et conditions de son contrat de vente avec Spirit".[2167]

7.790 Contrairement à ce qu'affirment les États-Unis, les Communautés européennes soutiennent que les conditions du contrat de vente ont été arrêtées *après* que l'État du Kansas avait publié la lettre d'intention relative à l'émission d'IRB pour Spirit.[2168] Elles reconnaissent que l'accord d'achat d'actifs concernant la vente de Boeing Wichita a été signé le 22 février 2005 et que la lettre d'intention concernant l'émission d'IRB pour Spirit a été publiée le 25 mai 2005. Toutefois, selon elles, les conditions de l'accord n'ont été définitives que lorsque la transaction a été conclue le 16 juin 2005. Les Communautés européennes font valoir qu'en tout état de cause la chronologie précise des événements n'est pas aussi importante que les *attentes* des parties au moment où elles ont négocié et finalisé l'accord. Elles concluent que Boeing et Spirit s'attendaient à ce que des IRB soient émises pour Spirit après la vente.[2169] Elles font observer que les demandes d'IRB présentées par Boeing avaient été approuvées chaque année sans exception depuis 1979. En tant que successeur de Boeing, Spirit avait tout lieu de s'attendre à ce que sa demande d'IRB soit également approuvée. En outre, au moment de la vente, les parties avaient des "attentes solides" au sujet des besoins futurs de Spirit en matière de biens et donc des besoins futurs de Spirit en matière d'IRB.[2170] Les modalités et conditions de la vente avaient pris en compte ces attentes.

7.791 En réponse à l'affirmation des États-Unis selon laquelle plusieurs années après la vente le site de Boeing Wichita a été évalué à un prix plus élevé que celui qui avait été payé par Spirit lors de la vente, les Communautés européennes font valoir qu'il n'y a aucun élément de preuve indiquant que cette différence avait quoi que ce soit à voir avec les subventions attendues. Étant donné que les subventions attendues étaient de notoriété publique au moment de la vente, elles ne pouvaient pas être la source de l'asymétrie de l'information.[2171]

7.792 En réponse à l'observation des États-Unis selon laquelle Spirit approvisionne aussi actuellement Airbus, les Communautés européennes soutiennent que cela n'est pas pertinent.[2172] Pour autant qu'on puisse en juger, le fait qu'au moment de la vente Spirit avait indiqué qu'elle approvisionnerait également Airbus signifiait que les deux parties à la transaction s'attendaient à ce que Spirit reçoive d'autres avantages IRB en relation avec les biens additionnels dont elle aurait besoin pour satisfaire les commandes d'Airbus. Ces abattements fiscaux additionnels liés aux IRB qui étaient attendus avaient été transmis à Boeing par le biais des modalités et conditions de la vente.[2173]

7.793 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes s'appuient sur une théorie économique très semblable au raisonnement sous-tendant l'une des affaires concernant des privatisations, à savoir l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, pour faire valoir que les avantages associés aux subventions du Kansas reviennent à Boeing.[2174] En réponse à des questions du Groupe spécial, les Communautés européennes confirment que le raisonnement fait dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires*

[2167] Dr. Paul Wachtel, Economic Analysis: Subsidy Pass-Through and Asset Pricing Issues Relevant to Subsidies to U.S. LCA Industry, December 2006, pièce EC-16, pages 4 et 5.

[2168] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 237.

[2169] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 238.

[2170] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 239 et 240.

[2171] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 367, paragraphe 189.

[2172] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 245.

[2173] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 245.

[2174] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*.

sur certains produits en provenance des CE s'applique à la question de la transmission des subventions du Kansas.[2175] La raison d'être des décisions rendues dans les affaires concernant des privatisations semble être que si une entité ayant tiré avantage d'une subvention est achetée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, l'avantage associé à la contribution financière sera pris en compte dans les conditions de la vente, par exemple, par le biais d'un prix de vente plus élevé. En d'autres termes, en payant la juste valeur marchande pour l'entité subventionnée, l'acheteur ne peut être considéré comme étant mieux loti qu'en l'absence de la contribution financière ou, du moins, il ne peut être présumé que la subvention est transmise à l'acheteur. Le vendeur de l'entité reçoit l'avantage associé à la subvention par le biais des conditions de vente. Les Communautés européennes font valoir que le raisonnement s'applique à la vente de Boeing Wichita.[2176] Contrairement à ce que les États-Unis affirment, les Communautés européennes soutiennent que dans une transaction entre deux parties privées, par opposition à la vente d'un actif public, il est encore plus certain que le vendeur conservera l'avantage conféré par la subvention.[2177] À l'appui de cet argument, elles mentionnent la déclaration ci-après de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*:

> "La règle absolue de l'"absence d'avantage" formulée par le Groupe spécial *est peut-être défendable dans le contexte d'opérations entre deux parties privées* effectuées sur des marchés raisonnablement concurrentiels; toutefois, elle ne tient pas compte de la capacité des gouvernements d'obtenir certains résultats de la part des marchés en déterminant les circonstances et les conditions dans lesquelles les marchés fonctionnent."[2178]

7.794 Selon les Communautés européennes, cela indique qu'alors qu'il n'est peut-être pas approprié de formuler une constatation automatique de résorption de la subvention dans le cas d'une opération de privatisation lorsque le marché est faussé par une intervention des pouvoirs publics, il n'en va pas de même lorsque l'opération a lieu entre deux entités privées.[2179] En outre, les Communautés européennes font observer que dans l'application de leur propre régime interne de droits compensateurs, les États-Unis permettent à une partie, tant lors de *ventes privées* que lors de privatisations menées par les pouvoirs publics, de démontrer que les subventions accordées à une société sont résorbées lors de la vente de la société dans la cadre d'une "transaction effectuée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande". Dans un document des États-Unis décrivant la méthode qu'ils utilisent à cet égard, il est indiqué que, pour déterminer si une transaction a été effectuée à la juste valeur marchande, l'USDOC examinera normalement si le vendeur a agi d'une manière compatible avec les pratiques de vente normales des vendeurs commerciaux privés. Le document indique que "dans les cas où une vente est effectuée dans des conditions de pleine concurrence entre des parties strictement privées, nous nous attendrions normalement à ce que le vendeur privé agisse d'une manière compatible avec les pratiques de vente normales des vendeurs commerciaux privés dans ce pays. S'agissant d'une transaction entre les pouvoirs publics et une partie privée, toutefois … nous ne pouvons pas formuler la même hypothèse".[2180]

7.795 Bien que le raisonnement fait dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* ait trait à des subventions accordées dans le passé et non à la valeur

[2175] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 367.
[2176] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 367.
[2177] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 367, paragraphes 184 à 186.
[2178] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 367, paragraphe 186. (italique ajouté par les Communautés européennes)
[2179] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 367, paragraphe 186.
[2180] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 367, paragraphe 187.

attendue de subventions devant être accordées dans le futur, les Communautés européennes font valoir que cela n'est pas pertinent parce que les deux types de subventions ont une valeur actuelle au moment de la vente de l'actif en question.[2181]

7.796 Les Communautés européennes estiment qu'elles ont établi *prima facie* que l'avantage conféré par les émissions futures d'IRB pour Spirit était transmis à la division des LCA de Boeing.[2182] Elles font observer que les États-Unis ont refusé de leur fournir des copies non caviardées de tous les accords d'approvisionnement à long terme pertinents pour étayer leur analyse de la transmission et n'ont communiqué aucun renseignement concernant la manière dont les prix d'approvisionnement avaient été établis dans les accords d'approvisionnement à long terme.[2183] Toutefois, les Communautés européennes font valoir que ces renseignements ne sont pas strictement nécessaires pour démontrer l'existence d'une transmission et qu'en tout état de cause elles ont établi des éléments *prima facie*, que les États-Unis n'ont pas réfutés.[2184] À leur avis, les meilleurs renseignements à la disposition du public concernant les contrats d'approvisionnement indiquent qu'il y a eu transmission par le biais des conditions prévues par les accords.[2185]

Arguments des États-Unis

7.797 Le principal argument des États-Unis est que les allégements fiscaux découlant de l'émission d'IRB ne sont pas des subventions pouvant donner lieu à une action. Si le Groupe spécial devait formuler une constatation différente, la position des États-Unis est que l'estimation donnée par les Communautés européennes des abattements fiscaux accordés à la division des LCA de Boeing est sensiblement gonflée.[2186]

7.798 Les États-Unis font valoir que certaines des IRB ont été émises pour des biens qui n'avaient pas trait à des aéronefs commerciaux gros porteurs. Boeing dispose d'installations importantes à Wichita qui ont trait à ses activités militaires. Les États-Unis font valoir que les contrats de location entre Boeing et Wichita démontrent qu'une partie du produit des IRB a été utilisée pour des biens liés à des activités concernant les aéronefs militaires. À titre d'exemple, le contrat de location de 2004 stipule que l'émetteur peut inspecter les biens visés par les IRB, ainsi que les livres et registres du locataire, "sous réserve des prescriptions en matière de sécurité du gouvernement des États-Unis", et qu'"aucune personne ne ... révéler{a} ... des renseignements relatifs à la sécurité nationale, des secrets commerciaux, des renseignements confidentiels ou d'autres renseignements … qui, s'ils étaient divulgués, pourraient placer le locataire en situation de violation de la loi". Les États-Unis estiment que cela indique que des biens et données militaires sont en cause parce que Boeing ne pouvait pas être en situation de "violation de la loi" en divulguant ses propres données techniques.[2187]

7.799 Les États-Unis font valoir que les estimations données par les Communautés européennes des avantages futurs sont "d'ordre conjectural". S'agissant de la plupart des IRB pour Spirit et de certaines des IRB pour Boeing, les estimations des Communautés européennes sont fondées sur des IRB qui n'ont pas encore été émises. La question de savoir si Spirit demandera effectivement des émissions

[2181] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 367, paragraphe 188.
[2182] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 246.
[2183] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 47, paragraphes 157 et 158.
[2184] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 252, paragraphe 365.
[2185] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 242; observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 47, paragraphes 160 à 163.
[2186] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 637.
[2187] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 638, et réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 430 et note de bas de page 562.

d'IRB conformément à la lettre d'intention dépendra de son rythme d'expansion et de son besoin de nouveaux biens.[2188] En outre, l'attrait des IRB est réduit en raison de la modification de la législation fiscale du Kansas qui de toute façon exonère d'impôt certains biens.[2189] Eu égard à cette modification, l'estimation des avantages découlant des besoins futurs d'IRB doit être ajustée pour tenir compte du fait qu'il n'y a plus d'avantage fiscal associé aux machines et équipements commerciaux et industriels.[2190]

7.800 L'estimation faite par les Communautés européennes suppose également qu'en 2007 et 2008 Boeing exploite pleinement sa lettre d'intention et finance plus de 600 millions de dollars de biens au Kansas grâce à de nouvelles émissions d'IRB. Selon les États-Unis, cela est peu crédible parce que Boeing n'exerce plus d'activités concernant les LCA au Kansas.[2191] De plus, en réalité, même si les Communautés européennes ont estimé que Boeing demanderait et recevrait 301,5 millions de dollars d'IRB en 2007, Boeing n'a effectivement demandé et reçu que 12 millions de dollars d'IRB en 2007 et ce pour son installation concernant les aéronefs militaires. Les Communautés européennes ont estimé que Spirit demanderait et recevrait 222,7 millions de dollars d'IRB en 2007, mais en fait Spirit n'a pas demandé ni reçu d'IRB.[2192] Selon les États-Unis, les décalages énormes entre les estimations des Communautés européennes et ce qui s'est effectivement produit en 2007 démontrent que leurs autres estimations ne sont "absolument pas fiables".[2193]

7.801 Les États-Unis font également valoir que les Communautés européennes n'ont pas prouvé que les allégements fiscaux reçus par Spirit avaient été transmis à la division des LCA de Boeing, et que l'estimation de l'avantage résultant pour la division des LCA de Boeing des abattements fiscaux devrait donc être ajustée en conséquence.[2194]

7.802 Les États-Unis répètent leur argument selon lequel les recettes qui seront abandonnées dans le futur "ne satisfont pas à la définition d'une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii)" et ne devraient donc être incluses dans aucune quantification du montant de la subvention alléguée.[2195]

7.803 S'agissant de l'argumentation des Communautés européennes concernant la transmission, les États-Unis invoquent le même fondement juridique prescrivant de démontrer l'existence d'une transmission que celui qu'ils ont invoqué pour les réductions du taux de l'impôt B&O de l'État de Washington. En particulier, ils citent l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV* à l'appui de l'idée selon laquelle lorsque le fournisseur en amont d'un intrant reçoit une subvention et vend l'intrant dans une transaction effectuée dans des conditions de pleine concurrence à une entité non apparentée qui fabrique le produit dont il est allégué qu'il est subventionné, l'existence de la transmission ne peut être supposée et doit être prouvée. Cela est nécessaire afin de démontrer que les éléments de la définition d'une subvention sont présents en ce qui concerne le produit transformé.[2196]

7.804 Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont pas démontré que les contrats d'approvisionnement à long terme avaient été conclus autrement que dans des conditions de

[2188] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 640.
[2189] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 641.
[2190] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 642.
[2191] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 643.
[2192] Réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 431.
[2193] Réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 431.
[2194] Réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 433.
[2195] Réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 432, et première communication écrite des États-Unis, paragraphe 639.
[2196] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 625.

pleine concurrence. Par conséquent, les Communautés européennes sont tenues d'établir l'existence d'une transmission et elles ne l'ont pas fait.[2197]

7.805 Les États-Unis soutiennent que se fonder sur une analyse économique théorique qui se borne à supposer l'existence d'une transmission n'est pas suffisant pour prouver l'existence d'une transmission de l'avantage conféré par la subvention alléguée.[2198] Selon les États-Unis, l'argumentation des Communautés européennes concernant la transmission repose uniquement sur le rapport d'expert établi par le professeur Wachtel, qui est fondé sur un ensemble spécifique d'hypothèses économiques et commerciales sans lien avec les faits de la cause en l'espèce.

7.806 En outre, le raisonnement économique sur lequel se fondent les Communautés européennes est erroné et le professeur Wachtel n'arrive qu'à une conclusion conditionnelle selon laquelle une transmission aurait effectivement eu lieu.[2199] Selon le professeur Wachtel, les parties auraient inclus les abattements fiscaux futurs résultant des IRB dans leur calcul de la valeur actuelle nette de Boeing Wichita. Les États-Unis soutiennent que même si c'était le cas, il y a une différence entre l'évaluation d'un actif et le prix payé. Si le prix tenait pleinement compte de la valeur d'un actif, il n'y aurait aucune incitation à investir dans cet actif. Il doit y avoir une différence entre la valeur perçue et le prix pour qu'un investissement ait lieu.[2200] Les États-Unis font également valoir que même si l'évaluation était pertinente pour la question de la transmission, l'approche proposée par les Communautés européennes pour l'évaluation est trop simpliste. Les États-Unis soutiennent qu'une évaluation dépend des renseignements dont disposent ceux qui la réalisent et que les acteurs du marché font des choix personnels concernant la manière d'évaluer certains renseignements et les facteurs de risque qu'il convient de prendre en considération pour actualiser des valeurs futures. Les hypothèses concernant le futur de l'économie et de la société influent sur une évaluation. Par conséquent, les Communautés européennes ne peuvent pas savoir comment Spirit et Boeing ont chacune évalué le site de Wichita et si elles ont tenu compte des IRB en faisant l'évaluation.[2201] Les États-Unis se réfèrent aux états financiers de 2005 de Boeing, qui indiquent que Boeing a enregistré une perte nette sur la vente du site de Boeing Wichita.[2202] Ils font valoir que cela confirme que Spirit a acheté l'actif pour une valeur inférieure à celle qui aurait pu lui être imputée. En outre, le prix de vente du site en juin 2005 était de 1,1 milliard de dollars, tandis que son évaluation au 31 décembre 2007 était de 3,3 milliards de dollars. Les États-Unis soutiennent que cela indique que la valeur future n'a pas été entièrement incluse dans le prix que Spirit a payé pour le site de Boeing Wichita.[2203]

7.807 Selon les États-Unis, l'analyse économique des Communautés européennes repose sur une "hypothèse factuelle erronée".[2204] Au moment où le prix de vente a été convenu, à savoir lorsque l'accord d'achat d'actifs a été signé en février 2005, Spirit n'avait même pas encore demandé d'IRB, et encore moins reçu une autorisation ou une approbation pour leur émission. La ville de Wichita a communiqué la lettre d'intention en mai 2005, après que le prix de l'actif avait été convenu. De plus, la lettre d'intention n'était pas un engagement d'émettre les obligations et, au moment de la vente, il

[2197] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 45, paragraphe 152.
[2198] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 44, paragraphe 144.
[2199] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 589 et 635.
[2200] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 636, et réponse des États-Unis à la question n° 255, paragraphe 441.
[2201] Réponse des États-Unis à la question n° 255, note de bas de page 576.
[2202] Réponse des États-Unis à la question n° 367, paragraphe 214.
[2203] Réponse des États-Unis à la question n° 367, paragraphe 214, note de bas de page 262.
[2204] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 629.

n'était donc pas certain que les IRB seraient émises pour Spirit. Par conséquent, il n'y a aucune raison de conclure que des avantages IRB futurs ont été pris en compte dans le prix de vente.[2205]

7.808 Les États-Unis font valoir que la théorie des Communautés européennes relative à la transmission est également incorrecte parce qu'au moment de la vente de Boeing Wichita à Spirit, le montant de tout avantage découlant pour Spirit d'émissions d'IRB futures était incertain. Les IRB ne sont émises qu'à concurrence de la valeur des biens visés qui sont achetés et on ne pouvait savoir à l'avance quels seraient les besoins futurs de Spirit en matière de biens. Par conséquent, même si, au moment où la transaction a été négociée, on pouvait s'attendre à ce que Spirit reçoive des IRB dans le futur, il n'y a aucun moyen de déterminer comment cela aurait pu être pris en compte dans le prix de vente.[2206] En outre, le professeur Wachtel fait abstraction des éléments de preuve qui ont *effectivement* joué un rôle dans l'évaluation du site de Boeing Wichita. Les États-Unis font valoir que les renseignements à la disposition du public indiquent que les possibilités de renégociation des conventions collectives et la croissance que Spirit pensait pouvoir réaliser grâce à une diversification de la clientèle et à une externalisation accrue ont été des facteurs essentiels de l'évaluation aux fins de la transaction. Il existe des "éléments de preuve manifestes" indiquant que ces facteurs ont été pris en considération pendant le processus d'évaluation, mais aucun élément de preuve indiquant qu'il en a été de même pour les valeurs alléguées des futures IRB.[2207]

7.809 Les États-Unis font observer qu'au moment de la transaction Spirit a indiqué qu'elle avait l'intention d'approvisionner Airbus dans le futur et que c'est ce qu'elle fait maintenant.[2208] En fait, Spirit approvisionne maintenant davantage Airbus que Boeing et il existe une "relation très étroite" entre les deux sociétés.[2209] Les Communautés européennes n'attirent l'attention sur aucun élément des contrats d'approvisionnement à long terme qui indiquerait que tous les abattements fiscaux liés aux IRB sont transmis à Boeing plutôt qu'à un autre client.[2210]

7.810 En réponse à une question du Groupe spécial, les États-Unis font valoir que le raisonnement économique suivi par le Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* ne s'applique pas à la transaction entre Boeing et Spirit parce que les faits de l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* sont différents. Dans cette affaire, le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont dit que la décision se limitait à son ensemble très précis de faits, qui était une "privatisation … dans le cas où les pouvoirs publics transféraient la totalité ou l'essentiel de la propriété et ne gardaient aucune participation majoritaire dans l'entreprise" et un "avantage résultant d'une contribution financière non récurrente accordée à une entreprise d'État *avant* la privatisation".[2211] Les États-Unis font valoir que rien ne permet d'appliquer le raisonnement suivi pour cet ensemble de faits spécifique à la vente de Boeing Wichita.[2212]

7.811 Les États-Unis soutiennent que, si le Groupe spécial devait prendre en considération le raisonnement suivi dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, cela conduirait quand même à la conclusion qu'il n'y a pas eu de transmission des subventions futures. Cela est dû au fait que le raisonnement du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* reposait sur l'hypothèse que l'avantage allégué, découlant d'une subvention *passée*, était pleinement pris en compte dans le bilan de la société privatisée.[2213] Les États-Unis font valoir qu'il n'est pas du tout évident que tel était le cas des

[2205] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 628 à 631.
[2206] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 630 et 631.
[2207] Réponse des États-Unis à la question n° 367, paragraphe 216.
[2208] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 632.
[2209] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 593.
[2210] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 632.
[2211] Réponse des États-Unis à la question n° 367, paragraphes 218 et 219.
[2212] Réponse des États-Unis à la question n° 367, paragraphe 219.
[2213] Réponse des États-Unis à la question n° 367, paragraphe 220.

avantages futurs allégués découlant des IRB. Il n'est pas certain que les avantages *futurs* potentiels soient pris en compte dans le bilan d'un actif.[2214] Les États-Unis font observer que même si les avantages futurs ont été pris en compte dans le bilan de Boeing Wichita, le prix payé pour un actif n'équivaut pas nécessairement à sa valeur. Enfin, si le Groupe spécial devait appliquer la présomption utilisée dans les affaires concernant des privatisations aux faits en l'espèce, les États-Unis font observer que la présomption utilisée par l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* était réfragable et qu'ils ont réfuté les allégations de transmission formulées par les Communautés européennes.[2215]

7.812 En réponse à l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle ils ont refusé de communiquer les contrats d'approvisionnement à long terme, les États-Unis font observer qu'ils ont fournis les documents, caviardés pour protéger des renseignements commerciaux très sensibles, et que les contrats peuvent être consultés facilement sur le site Web de la Securities and Exchange Commission (Commission des opérations de bourse) des États-Unis. Les demandes incessantes des Communautés européennes concernant des versions non caviardées des documents ainsi que des renseignements concernant les négociations ne sont que des coups de sonde à la recherche d'informations compromettantes.[2216]

Évaluation par le Groupe spécial

7.813 S'agissant de la question de savoir si les estimations des avantages "futurs" faites par les Communautés européennes sont "d'ordre conjectural" et peu fiables, nous renvoyons à notre analyse des mesures fiscales au titre du HB 2294 de l'État de Washington qui figure aux paragraphes 7.155 à 7.158 du présent rapport. Ainsi qu'il y est indiqué, dans leur analyse du préjudice grave actuel, les Communautés européennes n'utilisent pas les montants postérieurs à 2006, sauf en ce qui concerne les subventions réduisant les coûts marginaux unitaires de Boeing, qui ne comprennent pas les abattements fiscaux associés aux IRB. En outre, dans sa propre analyse de l'allégation de préjudice grave actuel, le Groupe spécial ne recourt pas du tout aux montants de subvention postérieurs à 2006.[2217] Enfin, ainsi qu'il est indiqué aux paragraphes 7.1851 à 7.1853 du présent rapport, le Groupe spécial applique le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne la partie relative à la menace de l'allégation de préjudice grave formulée par les Communautés européennes. Pour ces raisons, le Groupe spécial doit quantifier le montant des subventions uniquement pour la période se terminant à la fin de 2006. Par conséquent, il n'est pas nécessaire que nous nous prononcions sur la fiabilité des estimations faites par les Communautés européennes pour la période postérieure à 2006.

7.814 S'agissant du montant de la subvention reçue directement par la division des LCA de Boeing, le Groupe spécial estime que l'utilisation par les Communautés européennes des analyses coûts-avantages de la ville de Wichita afin d'estimer le montant de la subvention repose sur les meilleurs renseignements disponibles. En outre, nous notons que les États-Unis ne s'opposent pas à l'utilisation par les Communautés européennes des analyses coûts-avantages pour l'établissement de leurs estimations.

7.815 Toutefois, les États-Unis soutiennent que les estimations incluent des subventions accordées non seulement à la division des LCA de Boeing, mais aussi à la division militaire de Boeing. Afin de réfuter cet argument, les Communautés européennes font référence aux arrêtés municipaux en vertu desquels les émissions d'IRB ont été effectuées. Tous les arrêtés municipaux pris avant 2005 comprennent une déclaration explicite selon laquelle les IRB étaient émises "dans le but de fournir des fonds pour l'acquisition, la construction, la reconstruction et l'amélioration de certaines

[2214] Réponse des États-Unis à la question n° 367, paragraphe 221.
[2215] Réponse des États-Unis à la question n° 367, paragraphe 223.
[2216] Réponse des États-Unis à la question n° 252, paragraphes 425 à 427.
[2217] Voir les paragraphes 7.1812 et 7.1813 du présent rapport.

installations industrielles et de fabrication de la *Division de Wichita de Boeing Commercial Airplanes*".[2218] À notre avis, il s'agit d'éléments de preuve solides qui indiquent que les allégements fiscaux découlant des IRB émises avant 2005 visaient à apporter des avantages à la division des LCA de Boeing et n'auraient pas pu être utilisés pour acheter des biens à des fins militaires. Les éléments de preuve invoqués par les États-Unis pour affirmer le contraire ne sont pas convaincants. Les États-Unis font référence aux listes de biens visés par les projets qui ont été achetés avec le produit d'IRB, et affirment qu'étant donné que les listes indiquent que les biens visés par les projets étaient achetés "pour la fabrication, la modification, l'entretien et l'entreposage d'aéronefs et de composants", cela pourrait inclure aussi bien des activités civiles que des activités militaires.[2219] Toutefois, ils n'identifient aucun bien figurant sur les listes qui a nécessairement trait aux activités militaires de Boeing. Ils soutiennent également que les contrats de location conclus entre Boeing et la ville de Wichita indiquent que certains biens visés par les projets ont été utilisés dans le cadre des activités militaires de Boeing. À cet égard, les États-Unis citent les dispositions des contrats de location qui autorisent l'émetteur des IRB à inspecter les biens IRB et à examiner les livres et registres du locataire "sous réserve des prescriptions en matière de sécurité du gouvernement des États-Unis", et qui prévoient qu'"aucune personne ne sera autorisée à … révéler à toute personne des renseignements relatifs à la sécurité nationale, des secrets commerciaux, des renseignements confidentiels ou d'autres renseignements qui n'ont pas été par ailleurs rendus publics et qui, s'ils étaient divulgués, pourraient placer le locataire en situation de violation de la loi ou de désavantage concurrentiel".[2220] Selon les États-Unis, ces dispositions font "clairement référence" aux prescriptions de l'ITAR des États-Unis, qui s'appliquent aux équipements de défense.[2221] Toutefois, eu égard à l'autorisation limitée figurant dans les arrêtés municipaux relatifs aux IRB pris avant 2005, exigeant que les fonds IRB soient utilisés aux fins des activités relatives aux LCA de Boeing, et étant donné que les dispositions citées par les États-Unis ne mentionnent pas expressément l'ITAR ou les activités militaires, nous ne sommes pas convaincus que les allégements fiscaux découlant des IRB émises avant 2005 aient apporté des avantages à la division militaire de Boeing plutôt qu'à sa division des LCA.

7.816 Nous notons que les arrêtés municipaux relatifs aux IRB émises à partir de 2005 et au-delà ne limitent pas expressément l'utilisation des fonds IRB aux activités commerciales de Boeing.[2222] Le Groupe spécial rappelle qu'il n'est nécessaire de quantifier les allégements fiscaux reçus par la division des LCA de Boeing que pour la période se terminant à la fin de 2006. Les seules IRB émises à partir de 2005 et au-delà qui donnent lieu à des allégements fiscaux avant la fin de 2006 sont celles qui ont été émises en 2005. Le montant de ces allégements fiscaux est de 0,5 million de dollars.[2223] Le seul élément de preuve additionnel invoqué par les États-Unis pour la période postérieure à 2004 est la mention d'une page Web qui comprend le procès-verbal des délibérations de novembre 2007 du conseil municipal de Wichita (non fourni en tant que pièce par les États-Unis), y compris le procès-verbal d'une audition publique concernant l'émission d'IRB de 2007 pour Boeing.[2224] Bien que le procès-verbal comprenne une déclaration indiquant que Boeing a besoin d'acquérir des technologies

[2218] Wichita City Council Ordinance Nos 47-280 (2006), 46-817 (2005), 46-401 (2004), 45-914 (2003), 45-495 (2002), 45-133 (2001), 44-811 (2000), 44-428 (1999), 44-102 (1998), 43-642 (1997), 43-325 (1996), 42-949 (1995), 42-553 (1994), 42-228 (1993), 41-916 (1992) et 41-592 (1991), pièce EC-179.

[2219] Réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 430, citant Exhibit A to the Boeing IRB Lease Agreements from 1994-2005, pièce EC-187.

[2220] Réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 430, note de bas de page 562, citant le document Lease Agreement between the City of Wichita, Kansas, and the Boeing Company, dated as of 1 December 2004, pièce EC-180, article 7.02.

[2221] Réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 430, note de bas de page 562.

[2222] Wichita City Council Ordinance Nos 47-280 (2006), 46-817 (2005), 46-401 (2004), 45-914 (2003), 45-495 (2002), 45-133 (2001), 44-811 (2000), 44-428 (1999), 44-102 (1998), 43-642 (1997), 43-325 (1996), 42-949 (1995), 42-553 (1994), 42-228 (1993), 41-916 (1992) et 41-592 (1991), pièce EC-179.

[2223] Estimates of Tax Benefits from Wichita IRBs, pièce EC-23, qui ventile les avantages fiscaux découlant, tous les ans, des IRB émises chaque année entre 1979 et 2019.

[2224] Réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 431, note de bas de page 564.

avancées pour concourir en vue de l'obtention de travaux de génie militaire, comme il concerne une émission d'IRB effectuée en 2007, nous ne constatons pas qu'il prouve comment les fonds résultant de l'émission d'IRB de 2005 ont été utilisés. Dans ces circonstances, après avoir examiné tous les éléments de preuve, nous sommes disposés à accepter l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle, après 2005, Boeing a continué d'acheter le même type de biens et d'installer ces biens sur le site de production des LCA de Wichita.[2225] Le Groupe spécial fait observer qu'il n'existe aucun élément de preuve indiquant qu'il y a eu une modification de la manière dont les fonds IRB ont été utilisés en 2005 par rapport à avant 2005. Il s'ensuit que nous sommes prêts à inclure la somme de 0,5 million de dollars en cause dans l'estimation du montant de la subvention.

7.817 Enfin, nous rappelons l'argument des Communautés européennes selon lequel, outre les allégements de l'impôt sur la propriété, la division des LCA de Boeing a reçu des "exonérations substantielles de la taxe sur les ventes" grâce au programme d'IRB. Toutefois, les Communautés européennes font valoir qu'elles ne sont pas en mesure d'estimer la valeur de ces exonérations parce que, selon l'Administration fiscale du Kansas, les certificats d'exonération de la taxe sur les ventes de Boeing sont confidentiels.[2226] Bien que les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de tirer des déductions défavorables en raison de la non-coopération des États-Unis dans le processus de collecte des renseignements[2227], nous n'estimons pas qu'il soit nécessaire d'attribuer une valeur précise aux exonérations de la taxe sur les ventes reçues par Boeing. Le Groupe spécial ne dispose d'aucun renseignement lui permettant de procéder à une estimation exacte et, en tout état de cause, une telle estimation ne modifierait pas nos conclusions en ce qui concerne l'allégation de préjudice grave formulée par les Communautés européennes.

7.818 Nous rappelons que pour les raisons mentionnées au paragraphe 7.214, nous examinons la question de la "transmission" dans les sections relatives à la quantification des montants des subventions pertinentes. S'agissant de l'argumentation des Communautés européennes concernant la transmission des allégements fiscaux découlant des IRB, étant donné que les Communautés européennes s'appuient sur la même analyse économique pour prouver la transmission de l'avantage découlant des obligations de la KDFA, nous faisons figurer nos constatations sur cette question dans la section relative à la quantification du montant des obligations de la KDFA.[2228] Dans cette section, nous n'acceptons pas les arguments des Communautés européennes concernant la transmission et, par conséquent, l'avantage conféré à la division des LCA de Boeing par les allégements fiscaux découlant des IRB est le montant que la division a reçu directement au cours de la période de 1989 à 2006, à savoir 475,8 millions de dollars.[2229]

vii) Conclusion

7.819 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les allégements fiscaux découlant de l'émission d'IRB, institués par l'État du Kansas et les municipalités s'y trouvant, sont une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC. Le Groupe spécial estime**

[2225] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 372.

[2226] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 322.

[2227] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 325.

[2228] Voir l'analyse commençant au paragraphe 7.857.

[2229] Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division, pièce EC-17, qui fournit l'estimation de la valeur des allégements fiscaux découlant pour Boeing des IRB au cours de la période allant de 1989 à 2006 (colonne "Past amount", page 3). Nous soustrayons de ce montant (476,9 millions de dollars) le montant dont il est estimé qu'il a été reçu par Spirit pendant cette période, en raison de notre conclusion selon laquelle l'avantage conféré à Spirit n'est pas "transmis" à Boeing. Le montant reçu par Spirit au cours de la période allant de 1989 à 2006 figure dans le document Estimates of Tax Benefits from Wichita IRBs, pièce EC-23, dans la colonne intitulée "Tax Benefit from Spirit IRBs" (1,1 million de dollars).

que le montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing s'élève à 475,8 millions de dollars.

b) Transfert direct de fonds découlant des obligations de l'Agence de financement du développement du Kansas

i) Introduction

7.820 Les Communautés européennes font valoir que certains versements effectués par l'État du Kansas à la suite de l'émission d'obligations de l'Agence de financement du développement du Kansas ("obligations de la KDFA") constituent soit un transfert direct de fonds au titre de l'article 1.1 a) 1) i) soit l'abandon de recettes normalement exigibles au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC. Bien que la contribution financière soit reçue par Spirit, les Communautés européennes font valoir que l'avantage a été transmis à Boeing. Elles estiment que l'avantage conféré à Boeing est de 122 millions de dollars sur la période allant de 2005 à 2024.

7.821 Bien que les États-Unis admettent qu'une contribution financière existe en ce qui concerne les versements, ils font valoir que les versements sont destinés à Spirit et que l'avantage n'est pas transmis à Boeing.

ii) Mesure en cause

7.822 En 2003, l'Assemblée législative de l'État du Kansas a adopté la Economic Revitalization and Reinvestment Act (Loi sur la relance de l'économie et le réinvestissement) ("ERRA"), codifiée dans K.S.A. § 74-50,136. Cette loi autorise l'Agence de financement du développement du Kansas ("l'Agence") à émettre jusqu'à 500 millions de dollars d'obligations ("obligations de la KDFA") en faveur d'une "entreprise admissible" pour un "projet admissible".

7.823 En vertu de l'ERRA, une "entreprise admissible" est[2230]:

> "une personne, une société, un partenariat ou une autre entité exerçant des activités au Kansas, qui remplit les conditions imposées par le secrétaire, lesquelles sont, entre autres, que la société, le partenariat ou l'autre entité:
>
> A) ait versé au moins 600 000 000 de dollars de rémunération brute annuelle moyenne au Kansas … durant la période de base aux fins de l'admissibilité {c'est-à-dire durant les trois années d'imposition précédant immédiatement la date de demande d'avantages au titre de l'ERRA}; et
>
> B) ait versé au moins 50 000 dollars de rémunération brute annuelle moyenne par employé au Kansas durant la période de base aux fins de l'admissibilité; et
>
> C) ait investi au moins 1 000 000 000 de dollars dans des biens immobiliers et des biens mobiliers corporels situés au Kansas et utilisés actuellement pour l'exercice d'une activité au Kansas; et
>
> D) soit décrite par le système de classification industrielle de l'Amérique du Nord comme appartenant au secteur de la fabrication".[2231]

[2230] Kan. Stat. Ann. § 74-50,136 (2004), pièce EC-207.
[2231] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 343, et Kan. Stat. Ann. § 74-50,136 (2004), pièce EC-207.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Un "projet admissible" est défini comme suit:

> "Projet de recherche, de développement, d'ingénierie ou de fabrication:
>
> A) mené par une entreprise admissible en ce qui concerne le développement d'un élément ou produit nouveau ou amélioré de l'entreprise …
>
> B) pour lequel l'entreprise admissible a l'intention d'investir au moins 500 000 000 de dollars au Kansas en relation directe avec le projet admissible …; et
>
> C) pour lequel l'entreprise admissible a l'intention d'employer jusqu'à 4 000 employés à temps plein au Kansas."[2232]

L'ERRA dispose que le financement d'aucun nouveau "projet admissible" ne sera approuvé après le 1er juillet 2005.

7.824 Aux termes de l'ERRA, une entreprise admissible qui conclut un accord pour recevoir le produit d'obligations de la KDFA afin de financer un "projet admissible" s'engage à rembourser le principal et les intérêts relatifs à ces fonds. Toutefois, l'État du Kansas porte au crédit d'un "fonds spécial de relance de l'économie", dont le trésorier de l'État a la garde, les impôts sur le revenu retenus sur le salaire des employés d'une entreprise admissible. Les impôts sur le revenu retenus qui sont versés à ce fonds sont utilisés pour payer les intérêts exigibles sur les obligations. L'"entreprise admissible" n'est tenue de payer que les intérêts, le cas échéant, qui dépassent les recettes perçues sous la forme des impôts sur le revenu retenus sur les salaires de l'"entreprise admissible".

7.825 Spirit a déposé une demande de financement sous forme d'obligations de la KDFA en mai 2005. En réponse, le 9 juin 2005, sept jours avant la vente par Boeing de Boeing Wichita à Spirit, l'Agence a signé une "résolution d'intention" concernant l'émission d'obligations de la KDFA en faveur de Spirit, pour un montant ne dépassant pas 500 millions de dollars.[2233] Le 30 juin 2005, le Département du commerce du Kansas et Spirit ont conclu un accord concernant les conditions de l'émission des obligations. En conséquence, le 5 décembre 2005, la première tranche des obligations servant à financer le "projet admissible" de Spirit, à savoir le développement de parties du 787, a été émise pour un montant de 80 millions de dollars, à un taux d'intérêt de 8,5 pour cent par an.[2234]

7.826 La demande de financement présentée par Spirit révèle que, tout comme pour les IRB, la société n'utilise pas les obligations de la KDFA comme un véritable mécanisme de financement. Ce n'est pas une tierce partie qui achète les obligations et Spirit qui reçoit le produit de la vente pour financer le projet admissible, mais plutôt Spirit qui achète ses propres obligations.[2235] Les fonds utilisés par Spirit pour acheter les obligations sont ensuite rendus à Spirit sous forme de prêt. Les intérêts et le remboursement du principal sont dus au détenteur des obligations, à savoir Spirit. Toutefois, Spirit peut déposer une "reconnaissance de compensation" de sorte qu'elle ne soit pas tenue de se faire à elle-même les versements au titre du prêt et que le seul flux de fonds soit le transfert à Spirit des impôts retenus sur le salaire de ses employés à titre de versements d'intérêts sur les obligations.[2236]

[2232] Kan. Stat. Ann. § 74-50,136 (2004), pièce EC-207.
[2233] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 348.
[2234] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 348.
[2235] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 350 à 352.
[2236] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 350 à 352.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

iii) Question de savoir s'il existe une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC

Arguments des Communautés européennes

7.827 Selon les Communautés européennes, l'effet net des émissions d'obligations de la KDFA est que "l'État du Kansas accorde des dons à Spirit à partir des retenues d'impôt sur le salaire des employés de Spirit, dont tirent avantage les parties du 787 que Spirit fabrique pour Boeing".[2237] Les Communautés européennes font valoir que l'engagement de l'État du Kansas de payer les intérêts exigibles sur les obligations émises en faveur de Spirit constitue une contribution financière au titre de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC. La contribution financière peut être qualifiée de transfert direct ou direct potentiel de fonds au titre de l'article 1.1 a) 1) i) ou d'abandon de recettes normalement exigibles au titre de l'article 1.1 a) 1) ii).[2238] Comme Spirit détient ses propres obligations, elle reçoit un don direct de l'État égal au montant des intérêts dus sur les obligations, ce qui constitue un transfert direct de fonds au titre de l'article 1.1 a) 1) i). En outre, étant donné que l'État du Kansas utilise les retenues d'impôt sur le revenu pour payer les intérêts sur les obligations, il abandonne des recettes fiscales qu'il percevrait normalement, ce qui constitue une contribution financière au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.[2239]

7.828 Les Communautés européennes font valoir que Spirit n'est pas tenue de verser quoi que ce soit en échange des versements d'intérêts qu'elle reçoit au titre des obligations de la KDFA et que les "avantages substantiels conférés … par les obligations de la KDFA qui se rapportent à la production du LCA 787 sont accordés à des conditions autres que celles du marché. D'ailleurs, ce type de mécanisme de financement, en vertu duquel l'État utilise des retenues d'impôt pour payer une partie des intérêts sur les obligations, ne peut être accordé que par les pouvoirs publics".[2240]

7.829 Bien que Spirit soit le bénéficiaire direct de la contribution financière découlant de l'émission des obligations de la KDFA, les Communautés européennes font valoir que les obligations de la KDFA confèrent un avantage à la division des LCA de Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Elles soutiennent que l'avantage conféré par les obligations de la KDFA est transmis à la division des LCA de Boeing. Les arguments des Communautés européennes à ce sujet sont résumés aux paragraphes 7.846 à 7.849 du présent rapport.

Arguments des États-Unis

7.830 Dans leur réponse à une question du Groupe spécial, les États-Unis confirment qu'ils "admettent que les mesures en cause liés aux … obligations de la KDFA comportent une contribution financière au sens de l'Accord SMC".[2241] Ils ne précisent pas si, à leur avis, la contribution financière relève de l'article 1.1 a) 1) i) ou de l'article 1.1 a) 1) ii), ou des deux.[2242]

7.831 Les États-Unis admettent que les obligations de la KDFA confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[2243] Toutefois, ils font valoir que l'avantage est conféré à Spirit, et non à Boeing. Selon eux, les Communautés européennes n'ont pas établi que l'avantage découlant des

[2237] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 350.
[2238] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 356.
[2239] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 356.
[2240] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 365.
[2241] Réponse des États-Unis à la question n° 257, paragraphe 445.
[2242] Nous notons que le fait que les États-Unis ne répètent pas leur argument selon lequel une contribution financière au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) se limite aux recettes abandonnées dans le passé indique qu'ils admettent au moins qu'il existe une contribution financière au titre de l'article 1.1 a) 1) i), lequel, selon les États-Unis, prévoit la possibilité qu'une contribution financière ait lieu dans le futur.
[2243] Réponse des États-Unis à la question n° 258, paragraphe 449.

obligations de la KDFA émises pour Spirit était transmis à Boeing. Les arguments des États-Unis à ce sujet sont résumés aux paragraphes 7.852 à 7.856 du présent rapport.

Évaluation par le Groupe spécial

7.832 Nous convenons avec les parties que les obligations de la KDFA comportent un transfert direct de fonds au titre de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.

7.833 Même si le flux de fonds au titre du programme d'obligations de la KDFA est très complexe, l'"entreprise admissible" remet les impôts qu'elle a retenus sur le salaire de ses employés travaillant sur le "projet admissible" à l'État du Kansas. L'État du Kansas transfère ensuite les impôts retenus pour payer les intérêts dus sur les obligations de la KDFA. En l'espèce, Spirit remet les impôts qu'elle a retenus sur le salaire de ses employés travaillant sur le projet admissible, puis le trésorier de l'État du Kansas rend les fonds à Spirit, au lieu que l'État dispense simplement Spirit de l'obligation de lui verser les retenues d'impôt qu'elle doit.[2244] Dans ces circonstances, le Groupe spécial constate qu'une contribution financière a été accordée à Spirit sous la forme d'un transfert direct de fonds au titre de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[2245] Par conséquent, il n'est pas nécessaire que nous décidions si le programme d'obligations de la KDFA peut également être considéré comme comportant l'abandon de recettes normalement exigibles au titre de l'article 1.1 a) 1) ii).

7.834 Pour analyser si Spirit a reçu un avantage par suite du transfert direct de fonds, il faut évaluer si elle a reçu une contribution financière plus favorable que celle qu'elle pouvait obtenir sur le marché.[2246] Les versements effectués par l'État du Kansas à Spirit, pour payer les intérêts dus sur les obligations de la KDFA, sont équivalents à un don, plutôt qu'à un prêt par exemple, parce que Spirit n'est pas tenue de rembourser l'argent ou de fournir quoi que ce soit en échange. Dans ces circonstances, on peut aisément conclure que Spirit reçoit un avantage au sens de l'article 1.1 b). Sur le marché, un tel transfert de fonds serait accompagné de l'obligation de rembourser la somme avec

[2244] Kan. Stat. Ann. § 74-50,136 (2004), pièce EC-207; la section h) dispose que "le trésorier de l'État portera toutes les recettes *perçues ou reçues* sous la forme de retenues sur les salaires payés au Kansas par un contribuable qui est une entreprise admissible en relation avec un projet admissible … au crédit du fonds spécial de relance de l'économie, lequel fonds est créé et placé sous la garde du trésorier de l'État mais ne fera pas partie du fonds général de l'État". (pas d'italique dans l'original) L'utilisation du membre de phrase "perçues ou reçues" indique que des fonds sont transférés du contribuable, en l'occurrence Spirit, à l'État. La section e) de KSA § 74-50,136 dispose que "… les recettes obtenues par voie de retenue sur les salaires payés au Kansas par l'entreprise admissible … en relation avec le projet admissible, qui sont nécessaires pour payer les intérêts sur ces obligations, seront portées au crédit du fonds spécial de relance de l'économie … et seront *transférées par le trésorier de l'État* pour payer les intérêts sur ces obligations". Cela indique que des fonds sont retransférés de l'État à l'"entreprise admissible", à savoir Spirit. La note de bas de page 568 de la première communication écrite des Communautés européennes décrit plus en détail le transfert de fonds depuis le fonds spécial de relance de l'économie jusqu'à d'autres comptes dont l'État a la garde, jusqu'à ce que les intérêts soient finalement versés à Spirit.

[2245] Même si les retenues d'impôt n'avaient pas effectivement changé de mains, mais que l'État du Kansas avait dispensé Spirit de l'obligation de les lui remettre, en lui permettant de conserver les impôts perçus à titre de versement des intérêts, cela n'empêcherait pas nécessairement de constater l'existence d'un transfert direct de fonds au titre de l'article 1.1 a) 1) i). Dans l'affaire *Japon – DRAM (Corée)*, le Groupe spécial a été d'avis que la forme de la transaction, y compris la question de savoir si de l'argent avait effectivement changé de mains, était moins importante que ses conséquences pour déterminer si une transaction constituait ou non un "transfert direct de fonds" (paragraphe 7.444). Dans l'affaire *Japon – DRAM (Corée)*, le Groupe spécial a noté que l'annulation d'une dette, par laquelle les pouvoirs publics libèrent un débiteur de l'obligation de rembourser la dette, pouvait constituer un transfert direct de fonds (paragraphe 7.442). De même, le fait d'être libéré de la nécessité de remettre les retenues d'impôt peut être un transfert direct de fonds. Toutefois, en tout état de cause, les conditions du programme d'obligations de la KDFA prévoient que Spirit transfère effectivement les fonds à l'État qui les lui retransfère.

[2246] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*.

intérêts. Cette conclusion est conforme à celle à laquelle est parvenu le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, qui a été d'avis que des contributions financières sous la forme de dons conféraient un avantage "car {elles} pla{çaient} le bénéficiaire dans une meilleure situation que celle dans laquelle il se serait sinon trouvé sur le marché".[2247]

7.835 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les obligations de la KDFA confèrent un avantage et nous analysons si cet avantage est transmis à Boeing dans la section commençant au paragraphe 7.857 du présent rapport.

iv) Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC

Arguments des Communautés européennes

7.836 Les Communautés européennes font principalement valoir que les obligations de la KDFA sont spécifiques *de facto* au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC. Selon elles, les critères à remplir pour constituer une "entreprise admissible" ayant un "projet admissible" sont tels que seule Boeing Wichita (ou son successeur) pouvait remplir les conditions requises concernant les obligations. Cette conclusion est renforcée par le fait que Spirit est la seule société à avoir jamais reçu les obligations.[2248]

7.837 Les Communautés européennes font observer qu'étant donné que Spirit a reçu 100 pour cent des obligations, il ne fait aucun doute que seul un nombre limité de "certaines entreprises" (c'est-à-dire une entreprise) a utilisé les obligations. En outre, Spirit a reçu une part disproportionnée des obligations au sens de l'article 2.1 c) parce qu'elle ne représente pas 100 pour cent de l'économie de l'État du Kansas.[2249]

7.838 En réponse à l'argument des États-Unis selon lequel les obligations de la KDFA étaient à la disposition de "toute personne exerçant des activités au Kansas" qui satisfaisait aux critères d'admissibilité énoncés dans l'ERRA, les Communautés européennes font valoir que les critères étaient tels que seule Boeing (ou son successeur) pouvait remplir les conditions requises concernant les obligations. Par conséquent, les conditions n'étaient pas "des critères ou conditions objectifs" au sens de l'article 2.1 b) de l'Accord SMC.[2250] Le fait que le Département du commerce du Kansas appelle les obligations les "obligations Boeing" renforce la conclusion selon laquelle on a conçu le programme d'obligations de la KDFA en pensant à Boeing et selon laquelle les critères d'admissibilité favorisent certaines entreprises par rapport à d'autres.[2251]

7.839 Les États-Unis font valoir que les obligations de la KDFA ne sont pas spécifiques *à Boeing* parce que les obligations ont été émises à Spirit, mais les Communautés européennes soutiennent que là n'est pas la question. Il n'est pas nécessaire qu'une subvention soit spécifique à une entreprise particulière pour qu'elle soit spécifique *de facto* au sens de l'article 2.1 c). En fait, une subvention est spécifique *de facto* si elle est utilisée par un nombre limité de "certaines entreprises", si elle est utilisée de manière dominante par "certaines entreprises" ou si un montant disproportionné en est octroyé à "certaines entreprises", l'expression "certaines entreprises" désignant "une entreprise ou une branche de production ou un groupe d'entreprises ou de branches de production".[2252]

[2247] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 7.1115 et 7.1116.
[2248] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 367 et 369.
[2249] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 266.
[2250] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 267.
[2251] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 267, et Kansas Department of Commerce, Legislative Update, Legislative Session Track for S.B. 281, Economic Revitalization and Reinvestment Act (Boeing Bonds), 10 November 2004, pièce EC-212.
[2252] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 264 et 265.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.840 À la fin de leur deuxième communication écrite concernant la spécificité des obligations de la KDFA, les Communautés européennes affirment également que ces obligations sont spécifiques *de jure* au titre de l'article 2.1 a) de L'Accord SMC. Elles font valoir qu'"étant donné que, selon les critères établis par l'ERRA, il était impossible pour toute entité autre que Boeing (ou son successeur) de remplir les conditions requises … la législation limitait expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier des obligations de la KDFA".[2253]

Arguments des États-Unis

7.841 Les États-Unis font valoir que les obligations de la KDFA ne donnent pas lieu à une subvention spécifique à Boeing parce qu'elles n'ont pas été émises pour Boeing; elles ont en fait été émises pour Spirit. En outre, selon l'ERRA, les obligations de la KDFA étaient "à la disposition de toute personne exerçant des activités au Kansas qui satisfaisait aux critères de la loi".[2254]

Évaluation par le Groupe spécial

7.842 À la lumière de la conclusion qu'il a formulée aux paragraphes 7.889 et 7.890 du présent rapport, qui établit que l'avantage conféré par la contribution financière n'a pas été "transmis" de Spirit à Boeing et donc qu'aucun avantage n'a résulté pour Boeing des transferts directs de fonds au titre du programme de la KDFA, il n'est pas nécessaire que le Groupe spécial examine si la subvention est spécifique.

v) Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing

Arguments des Communautés européennes

7.843 Les Communautés européennes font valoir que l'avantage découlant des obligations de la KDFA s'élève à environ 6,1 millions de dollars par an entre 2005 et 2024, soit 122 millions de dollars.[2255]

7.844 Les Communautés européennes calculent ce chiffre en notant que Spirit a acheté des obligations de la KDFA pour une valeur de 80 millions de dollars en 2005 à un taux d'intérêt de 8,5 pour cent par an sur 20 ans. À ce taux, les intérêts dus sur les obligations sont d'environ 6,8 millions de dollars par an.[2256] En vertu de l'ERRA, l'État du Kansas paie à Spirit les intérêts sur ces obligations à hauteur du montant de l'impôt sur le revenu retenu sur le salaire des employés de Spirit travaillant sur le "projet admissible". Les Communautés européennes font observer que dans la demande de financement qu'elle a présentée à la KDFA, Spirit a indiqué qu'environ 1 500 de ses employés travailleraient sur le "projet admissible".[2257] En outre, dans le même processus de demande, Spirit a indiqué que la rémunération brute annuelle moyenne perçue par les employés de l'ancienne entreprise d'avions commerciaux Boeing Wichita a été de 69 979 dollars entre 2002 et 2004.[2258] Dans leurs calculs, les Communautés européennes supposent que les employés de Spirit travaillant sur le

[2253] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 269.
[2254] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 655.
[2255] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 357.
[2256] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 358.
[2257] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 359, et Kansas Development Finance Authority, Financing Application, déposée par Mid-Western Aircraft Finance, Inc., dated 26 May 2005, pièce EC-209, page 3.
[2258] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 359, et Kansas Department of Commerce, Application for Benefits as Authorized by the Economic Revitalization and Reinvestment Act, filed by Mid-Western Aircraft Systems, Inc., dated 9 May 2005, pièce EC-208, page 2.

"projet admissible" auront le même salaire moyen et paieront donc collectivement environ 6,1 millions de dollars d'impôt sur le revenu par an.[2259]

7.845 Selon les calculs des Communautés européennes, les intérêts dus sur les obligations (6,8 millions de dollars par an) dépassent l'impôt sur le revenu retenu chaque année sur le salaire des employés travaillant sur le "projet admissible" (6,1 millions de dollars par an). Par conséquent, en vertu de l'ERRA, l'État du Kansas est tenu de payer 6,1 millions de dollars d'intérêts à Spirit chaque année sur une période de 20 ans. Cela équivaut à une contribution financière de 122 millions de dollars entre 2005 et 2024, dont 12,2 millions de dollars pour la période de 2005 à 2006 et 109,8 millions de dollars pour la période de 2007 à 2024.[2260]

7.846 Pour faire valoir que ce montant a été transmis de Spirit à la division des LCA de Boeing, les Communautés européennes invoquent les mêmes rapports de l'Organe d'appel concernant la transmission que ceux qu'elles ont invoqués en ce qui concerne les réductions du taux de l'impôt B&O et les IRB.[2261] Elles font également valoir que la transmission a eu lieu par le même mécanisme que pour les avantages IRB, à savoir par le biais des accords d'approvisionnement à long terme conclus à titre de condition de la vente de Boeing Wichita à Spirit. Pour étayer leur allégation, les Communautés européennes citent l'analyse du professeur Wachtel, selon laquelle l'avantage futur attendu d'un actif est pris en compte dans son évaluation lors de la vente.[2262]

7.847 En réponse à l'argument des États-Unis selon lequel, au moment de la vente, ni l'émission des obligations de la KDFA ni leur valeur n'étaient certaines, les Communautés européennes soutiennent que les conditions de la vente ont été finalisées *après* que Spirit avait présenté une demande d'obligations (c'est-à-dire au moment où la transaction a été conclue et non au moment de la signature de l'accord d'achat d'actifs).[2263] En tout état de cause, au moment de la signature de l'accord d'achat d'actifs, les deux parties à la transaction pouvaient raisonnablement s'attendre à ce que les obligations de la KDFA soient émises pour Spirit et elles en ont donc tenu compte dans l'évaluation de l'actif.[2264] En fait, les Communautés européennes font valoir qu'au moment où l'accord d'achat d'actifs a été signé il ne faisait "guère de doute" que Spirit recevrait les obligations et en tirerait avantage. L'ERRA avait été adoptée et ses termes indiquaient qu'elle était censée apporter des avantages à Spirit, et seulement à Spirit. Selon les Communautés européennes, Spirit aurait pris une mauvaise décision commerciale si elle n'avait pas cherché à tirer avantage des obligations.[2265]

7.848 S'agissant du montant des avantages futurs, les accords d'approvisionnement à long terme et le plan d'action de Spirit étaient suffisamment détaillés pour permettre une estimation précise des salaires futurs des employés et donc de leurs obligations fiscales, que l'État du Kansas utilise pour accorder les contributions financières.[2266]

7.849 Les Communautés européennes soutiennent qu'elles ont prouvé, en se fondant sur les meilleurs renseignements à la disposition du public, que les avantages associés aux obligations de la KDFA ont été transmis à la division des LCA de Boeing, ce que les États-Unis n'ont pas réfuté.[2267] En particulier, elles font observer que les États-Unis n'ont pas fourni de copies intégrales de tous les documents qui constituent l'ensemble des accords d'approvisionnement à long terme. En l'absence de

[2259] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 359.
[2260] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 364.
[2261] Réponse des Communautés européennes à la question n° 137.
[2262] Réponse des Communautés européennes à la question n° 256, paragraphe 456, et première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 363.
[2263] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 258.
[2264] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 257.
[2265] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 259.
[2266] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 260.
[2267] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 262.

copies intégrales de tous ces documents, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de tirer les déductions nécessaires sur cette question.[2268]

Arguments des États-Unis

7.850 Les États-Unis font valoir qu'au moment où le prix de l'actif a été négocié, et même au moment où la transaction a été conclue, le montant de tout avantage futur possible résultant pour Spirit des émissions d'obligations de la KDFA était inconnu. Même si l'Agence avait indiqué qu'elle avait l'intention d'émettre jusqu'à 500 millions de dollars d'obligations de la KDFA pour Spirit avant la conclusion de l'accord, la première tranche d'obligations, d'un montant de 80 millions de dollars, n'a été émise qu'après la conclusion de la transaction.[2269]

7.851 En outre, les États-Unis soutiennent que le montant de l'avantage devant résulter pour Spirit de l'émission des obligations de la KDFA ne pouvait être connu avec certitude à l'avance parce que les versements d'intérêts à Spirit sont financés par l'impôt sur le revenu retenu sur le salaire de ses employés.[2270] Les États-Unis font valoir que le niveau d'emploi au cours de la période de validité des obligations ne peut pas être prévu avec certitude.[2271] De plus, les employés disposent généralement d'une certaine latitude concernant la proportion de l'impôt sur le revenu qui est retenu sur leur salaire.[2272] Enfin, la retenue d'impôt sur le salaire d'un employé est établie sur la base du montant de l'impôt escompté dû par l'employé, lequel dépend non seulement du salaire, mais aussi du nombre de personnes à charge, de la propriété du logement et du recours aux exonérations fiscales personnelles.[2273] Par conséquent, le montant de l'impôt sur le revenu retenu sur le salaire des employés de Spirit ne pouvait pas être connu à l'avance.

7.852 Les États-Unis s'appuient sur la même analyse juridique concernant la nécessité de démontrer l'existence d'une transmission que celle qu'ils ont utilisée en ce qui concerne les réductions du taux de l'impôt B&O et les IRB.[2274]

7.853 Bien que les États-Unis admettent que les obligations de la KDFA confèrent un avantage, ils font valoir que les Communautés européennes n'ont pas démontré que l'avantage conféré à Spirit avait été transmis à la division des LCA de Boeing.[2275]

7.854 Les États-Unis font valoir qu'au moment où le prix de vente a été fixé, à savoir au moment où l'accord d'achat d'actifs a été signé en février 2005, Spirit n'avait même pas encore demandé d'obligations de la KDFA, et encore moins reçu une approbation les concernant.[2276] De plus, même si, avant la conclusion de la transaction, l'Agence avait publié une résolution d'intention concernant l'émission d'obligations de la KDFA pour Spirit, cet engagement était subordonné au respect d'un

[2268] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 47. Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 252, paragraphes 364 et 365; observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 255.

[2269] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 651.

[2270] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 652; réponse des États-Unis à la question n° 257, paragraphe 447.

[2271] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 652; réponse des États-Unis à la question n° 257, paragraphe 447.

[2272] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 652; réponse des États-Unis à la question n° 257, paragraphe 448.

[2273] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 652; réponse des États-Unis à la question n° 257, paragraphe 448.

[2274] Réponse des États-Unis à la question n° 137.

[2275] Réponse des États-Unis à la question n° 258, paragraphe 449.

[2276] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 648.

certain nombre de conditions. L'Agence ne s'était engagée à émettre les obligations qu'après que la transaction avait été finalisée.[2277] Par conséquent, les avantages futurs découlant des obligations de la KDFA n'avaient pas été pris en compte dans le prix de vente.

7.855 En outre, le montant de tout avantage futur était incertain parce que le nombre d'employés futurs était inconnu et que les employés disposent d'une certaine latitude concernant la proportion de leur salaire qui est retenue au titre de l'impôt.[2278] Par conséquent, même si l'on pouvait s'attendre au moment où la transaction a été négociée à ce que Spirit reçoive des obligations de la KDFA, rien ne permet de déterminer comment cela aurait pu être pris en compte dans le prix de vente.

7.856 Les États-Unis ont recours aux mêmes arguments concernant les lacunes de l'analyse économique de la transmission présentée par les Communautés européennes que ceux qu'ils ont avancés pour les IRB. En particulier, ils font observer qu'il est peu probable que le prix d'un actif corresponde à sa valeur attendue.[2279]

Évaluation par le Groupe spécial

7.857 À titre de contexte pertinent pour les questions relatives à la transmission soulevées par les Communautés européennes en ce qui concerne les mesures du Kansas, nous faisons observer qu'avant la vente à Spirit, la division de Wichita de Boeing Commercial Airplanes ("Boeing Wichita") était un site de construction appartenant à Boeing et situé à Wichita, au Kansas. Boeing a produit sur ce site, pendant 70 ans, des parties pour chacun de ses LCA à l'exception du 717.[2280] Il faisait office de fournisseur interne de parties et assemblages pour les programmes d'avions de Boeing et effectuait très peu de ventes à des tierces parties.[2281] Le 16 juin 2005, Boeing a vendu le site à Spirit qui, à ce moment-là, a accepté d'être le fournisseur exclusif de Boeing pour l'essentiel des produits et services fournis à Boeing par Boeing Wichita avant la vente. Depuis, Spirit a conclu des accords d'approvisionnement à long terme avec Airbus.[2282]

7.858 Afin d'établir que des abattements fiscaux ou des transferts directs de fonds accordés à Spirit au titre des programmes d'IRB et d'obligations de la KDFA ont causé un préjudice grave sur le marché des LCA, les Communautés européennes doivent démontrer que les LCA de Boeing sont en fait le produit subventionné par ces versements et incitations fiscales. Les Communautés européennes parlent d'une analyse de la "transmission", mais nous préférons considérer qu'il s'agit d'une des étapes de l'analyse de la causalité au titre des articles 5 et 6 de l'Accord SMC.[2283]

7.859 En substance, l'argument des Communautés européennes concernant la transmission est qu'au moment de la vente de Boeing Wichita à Spirit, les deux parties à la transaction ont prévu que, dans le futur, des abattements fiscaux et des transferts de fonds seraient octroyés à Spirit au titre des programmes d'obligations. De ce fait, les parties ont pris en compte ces avantages futurs dans les conditions de la transaction, de sorte que le bénéficiaire des subventions était Boeing, et non Spirit. Les Communautés européennes font valoir que les avantages futurs associés aux émissions d'obligations pour Spirit peuvent avoir été pris en compte dans la transaction de vente au moyen d'un versement forfaitaire ou des conditions des accords d'approvisionnement négociés au moment de la vente. En l'absence d'éléments de preuve étayant une théorie plutôt que l'autre, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de supposer que la transmission a eu lieu par le biais des

[2277] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 649.
[2278] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 652.
[2279] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 654.
[2280] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 286.
[2281] Prospectus, Spirit AeroSystems Holdings, Inc., 20 November 2006, pièce EC-165, page 5.
[2282] Prospectus, Spirit AeroSystems Holdings, Inc., 20 November 2006, pièce EC-165, pages 2 et 5.
[2283] Voir l'analyse figurant aux paragraphes 7.281 à 7.288 du présent rapport.

contrats d'approvisionnement à long terme passés au moment de la vente. Par conséquent, l'allégation de transmission formulée par les Communautés européennes diffère des cas dans lesquels il est allégué qu'un fournisseur en amont transmet les avantages conférés par une subvention à un producteur en aval en ajustant les prix des intrants lorsqu'ils sont vendus. L'argument des Communautés européennes est plutôt que la transmission a eu lieu au moment de la vente de Boeing Wichita. Elles ne font pas valoir que Spirit ajuste les prix des composants qu'elle vend à Boeing lorsqu'elle reçoit les subventions en cause. D'ailleurs, ce scénario n'est pas possible étant donné que les prix des composants vendus à Boeing ont été fixés dans des contrats d'approvisionnement à long terme négociés au moment de la vente de Boeing Wichita, et que les ajustements des prix ne sont possibles qu'en de rares circonstances très limitées.

7.860 Avant d'évaluer le bien-fondé de l'argumentation des Communautés européennes, il faut examiner le critère de la preuve concernant la transmission qui a été appliqué dans des affaires antérieures. Dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, l'Organe d'appel a été d'avis, même si c'était dans le contexte d'une affaire en matière de droits compensateurs, que la transmission entre des entités en amont et en aval ne pouvait pas être présumée, mais devait être prouvée:

> "Lorsque les producteurs de la matière première et les producteurs des produits transformés exercent leurs activités dans des conditions de pleine concurrence, la transmission des avantages découlant de la subvention pour la matière première, des bénéficiaires directs aux bénéficiaires indirects en aval, ne peut pas simplement être présumée; elle doit être établie par l'autorité chargée de l'enquête."

7.861 Toutefois, nous notons que les "affaires concernant des privatisations" analysées par les parties dans leurs communications, à savoir les affaires *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* et *États-Unis – Plomb et bismuth II*, indiquent que dans certaines circonstances il existe une présomption réfragable concernant la transmission. En particulier, dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, l'Organe d'appel a été d'avis qu'après une privatisation effectuée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, il existait la présomption réfragable que le producteur privatisé avait payé l'avantage conféré par des contributions financières antérieures accordées au producteur public et qu'il y avait donc eu "résorption" de l'avantage au moment de la vente. En d'autres termes, dans les circonstances décrites dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, il existe la présomption réfragable que l'avantage conféré par la subvention n'*est pas* transmis à l'acheteur de l'entité publique.

7.862 À notre avis, à moins que le principe adopté dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* s'applique aux faits de la cause, il n'existe pas de présomption pour ou contre l'existence d'une transmission. L'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV* établit plutôt que l'existence de la transmission doit être établie, et non présumée.[2284]

[2284] Nous notons que les Communautés européennes font valoir que les contrats d'approvisionnement à long terme entre Boeing et Spirit n'ont pas été passés dans des conditions de pleine concurrence parce que les prix fixés dans les contrats sont inférieurs à ce qu'ils seraient normalement. Les Communautés européennes ne semblent pas alléguer que cela les exempte de toute nécessité de démontrer l'existence d'une transmission. Si c'est ce que les Communautés européennes laissent entendre, nous n'acceptons pas cette allégation. Le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux IV (article 21:5 – Canada)* (paragraphes 4.68 à 4.73) précise qu'il peut ne pas être nécessaire de démontrer l'existence d'une transmission dans les cas où la transaction pertinente a lieu entre entités *liées*. Toutefois, la prescription imposant de démontrer l'existence d'une transmission ne dépend pas en elle-même et à elle seule de la question de savoir si la transaction en question est effectuée dans des conditions de pleine concurrence.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.863 Pour examiner le bien-fondé de l'argumentation des Communautés européennes, la première étape consiste à déterminer si la théorie adoptée dans les affaires concernant des privatisations s'applique aux faits de la cause en l'espèce et donc donne lieu à une présomption concernant une transmission. Si la théorie ne s'applique pas et qu'en conséquence les Communautés européennes doivent, conformément à l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, établir l'existence d'une transmission sur la base des éléments de preuve, nous examinerons si elles ont réussi à le faire. Nous examinerons également les incidences du fait que l'argumentation des Communautés européennes a trait à une transmission dont il est allégué qu'elle a eu lieu avant la réception de l'une quelconque des subventions.

Affaires concernant des privatisations

7.864 Pour étayer leur argumentation sur la transmission en relation avec les mesures du Kansas, les Communautés européennes s'appuient sur une analyse économique établie par le professeur Wachtel, qui commence ainsi:

> "La littérature économique sur l'évaluation des actifs indique indubitablement que les modalités et conditions de la vente d'un actif immobilier, tel que les installations de construction d'avions commerciaux de Boeing à Wichita, tiendraient compte du flux d'avantages dont on s'attend à ce qu'il résulte pour le nouveau propriétaire des subventions futures attendues. Ces modalités et conditions pourraient comprendre, par exemple, des versements forfaitaires présents et futurs, des engagements concernant des accords d'approvisionnement à long terme, etc."[2285]

7.865 Selon les Communautés européennes, le raisonnement du professeur Wachtel est semblable à celui qui sous-tend les affaires concernant des privatisations, en particulier l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, parce qu'il se fonde sur l'idée que, lors de la vente d'un actif dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, l'acheteur est présumé payer la valeur de la subvention. Par conséquent, dans l'examen du bien-fondé de l'argumentation des Communautés européennes, nous devons décider si le raisonnement suivi dans les affaires concernant des privatisations s'applique effectivement aux faits de la cause dont nous sommes saisis, donnant ainsi lieu à une présomption concernant la transmission. En particulier, nous devons examiner si la vente de Boeing Wichita dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande débouche sur une présomption concernant la transmission de l'avantage conféré par les subventions dont on s'attendait à ce que Spirit bénéficie après la vente.

7.866 Les affaires concernant des privatisations comportaient une évaluation de la compatibilité avec les règles de l'OMC de droits compensateurs imposés ou maintenus par les États-Unis sur des produits importés d'anciens producteurs publics pour neutraliser des subventions reçues par ces producteurs avant leur privatisation. Dans l'affaire *États-Unis – Plomb et bismuth II*, le Groupe spécial a constaté qu'en raison du transfert de la propriété du producteur public subventionné, qui avait abouti à la création des producteurs privatisés, l'autorité des États-Unis chargée de l'enquête aurait dû examiner si la production des producteurs privatisés, et non du producteur public, était subventionnée.[2286] L'Organe d'appel n'a constaté aucune erreur dans la conclusion du Groupe spécial, dans les circonstances spécifiques de l'affaire.[2287] Dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, où la légitimité d'un certain nombre de droits

[2285] Dr. Paul Wachtel, Economic Analysis: Subsidy Pass-Through and Asset Pricing Issues Relevant to Subsidies to U.S. LCA Industry, December 2006, including Dr. John Asker, On the Pass-Through of Ad Valorem Subsidies Received by Input Suppliers, 1 November 2006, attached as Annex A to Wachtel Economic Analysis, pièce EC-16, page 4.

[2286] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Plomb et bismuth II*.

[2287] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Plomb et bismuth II*.

compensateurs imposés par les États-Unis sur des importations en provenance des Communautés européennes était en cause, le Groupe spécial a dit qu'une privatisation effectuée dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande réfutait toute présomption que l'avantage découlant de contributions financières antérieures continuait à revenir au producteur privatisé. En examinant les constatations du Groupe spécial, dans les sections du rapport du Groupe spécial où celui-ci avait formulé des déclarations ou constatations générales, l'Organe d'appel a constaté que le Groupe spécial était "allé trop loin" et qu'il "aurait dû limiter ses constatations {aux} circonstances spécifiques" de l'affaire dont il était saisi.[2288] En particulier, l'Organe d'appel a souligné que les constatations du Groupe spécial s'appliquaient uniquement aux faits spécifiques de la cause, qui consistaient en un "avantage résultant d'une contribution financière antérieure non récurrente accordée à une entreprise d'État dans le cas où, après une privatisation dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, les pouvoirs publics transf{éraient} la totalité, ou l'essentiel, de la propriété et ne gard{aient} aucune "participation majoritaire dans le producteur d'État privatisé"".[2289]

7.867 Par conséquent, si, en l'espèce, nous devions suivre la théorie sous-tendant les affaires concernant des privatisations, à savoir que lors de la vente d'un actif dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande, l'acheteur est présumé payer la valeur de la subvention, il faudrait nécessairement appliquer le raisonnement à un ensemble de faits complètement différent, dans des circonstances où l'Organe d'appel a indiqué que le raisonnement devait être utilisé de façon restrictive. En particulier, le Groupe spécial devrait estimer que le raisonnement utilisé dans les affaires concernant des privatisations s'applique aux contributions financières futures accordées aux entreprises privées et à la vente d'entreprises dans des transactions entre parties privées.

7.868 Nous estimons que les affaires concernant des privatisations diffèrent des faits portés à notre connaissance et nous ne jugeons pas approprié d'appliquer la théorie sous-tendant ces affaires aux faits de la cause en l'espèce. Il ressort des affaires concernant des privatisations que l'avantage conféré par les subventions reçues avant la vente était présumé ne *pas* être transmis à l'entité privatisée, mais l'application de la théorie sous-tendant ces affaires aux faits de la cause en l'espèce résulterait en une présomption *en faveur* d'une transmission au vendeur de l'avantage conféré par des subventions devant être reçues dans le futur. Pour créer une présomption contre la transmission, les affaires concernant des privatisations ont attribué à la partie plaignante la charge d'établir l'existence d'une transmission. Si nous devions créer une présomption en faveur de la transmission de subventions futures, cela déplacerait effectivement la charge de la preuve en attribuant au défendeur la charge de réfuter ou d'infirmer l'existence de la transmission présumée. À notre avis, cela n'était pas une conséquence voulue des affaires concernant des privatisations.

7.869 Nous estimons également que les affaires concernant des privatisations diffèrent des faits portés à notre connaissance parce que la nature d'une privatisation est très différente d'une vente entre parties privées. Ainsi que le Groupe spécial l'a indiqué dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, "une privatisation est un transfert de propriété très particulier et complexe. Elle comporte la transformation fondamentale d'une entité appartenant à l'État et contrôlée par lui en une société appartenant au secteur privé et orientée vers le marché".[2290] Si une privatisation résulte en une "transformation fondamentale" de l'entité en question, dans une transaction ordinaire entre parties privées, la nature de l'entité juridique ne change pas

[2288] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphes 116 à 118.

[2289] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 117; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 7.62.

[2290] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 7.60.

nécessairement au cours de la vente. En conséquence, si le changement de nature de l'entité qui a été privatisée peut donner certaines raisons de constater que la production de l'entité n'est plus subventionnée après la vente, le même raisonnement ne s'applique pas aux ventes entre parties privées.

7.870 Par ailleurs, selon le Groupe spécial, si le raisonnement sous-tendant les affaires concernant des privatisations était appliqué aux ventes entre parties privées, il en résulterait une faille importante dans l'Accord SMC. L'argument des Communautés européennes est que la vente de Boeing Wichita a entraîné la transmission de l'avantage conféré par les subventions à la division des LCA de Boeing. Toutefois, dans les affaires concernant des privatisations (dans lesquelles le vendeur n'intervenait plus en tant que producteur sur le marché), il a été constaté que la conclusion selon laquelle l'acheteur payait la valeur de la subvention "résorbait" la subvention. Dans le présent différend, si le Groupe spécial devait appliquer le principe énoncé dans les affaires concernant des privatisations aux ventes entre parties privées, la négociation quotidienne des actions de sociétés cotées en bourse ne pourrait pas logiquement être exclue des transferts de propriété auxquels les principes de "résorption" s'appliqueraient. Par conséquent, une société subventionnée cotée en bourse serait exclue du champ des disciplines de l'Accord SMC, parce que toute vente d'une action de la société dans des conditions de pleine concurrence et à la juste valeur marchande "résorberait" les subventions. Comme la négociation d'actions a lieu tous les jours pour de nombreuses sociétés cotées en bourse, une subvention accordée à une telle société serait "résorbée" peu après son octroi. Par conséquent, les pouvoirs publics pourraient accorder des subventions à de telles sociétés, en sachant avec certitude qu'elles seraient rapidement "résorbées" et donc à l'abri d'une contestation au titre de l'Accord SMC. Par conséquent, à notre avis, l'application du principe sous-tendant les affaires concernant des privatisations à un contexte plus large que le contexte spécifique approuvé par l'Organe d'appel pourrait amoindrir notablement les disciplines de l'Accord SMC.

7.871 Par conséquent, nous différencions les faits présents dans les deux affaires concernant des privatisations de ceux qui sont portés à notre connaissance et nous ne jugeons pas approprié d'appliquer le raisonnement sous-tendant ces affaires aux faits de la cause en l'espèce. Nous concluons donc qu'il n'y a pas de présomption concernant la transmission. En fait, ainsi qu'il a été indiqué dans l'affaire *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, l'existence d'une transmission ne peut pas être présumée mais doit être établie sur la base d'éléments de preuve.

Éléments de preuve étayant l'argumentation des Communautés européennes

7.872 Mis à part la théorie économique adoptée par le professeur Wachtel et la théorie sous-tendant les affaires concernant des privatisations, cette dernière ne s'appliquant pas, ainsi que nous l'avons établi, aux faits portés à notre connaissance, les Communautés européennes ne présentent aucun élément de preuve pour étayer leur affirmation selon laquelle les subventions attendues ont été prises en compte dans la négociation de la vente de Boeing Wichita. Elles expliquent qu'elles ne disposent d'aucun autre élément de preuve, hormis la déclaration du professeur Wachtel, parce que les États-Unis ont refusé de leur fournir des copies non caviardées des contrats d'approvisionnement à long terme. Toutefois, les Communautés européennes estiment que, même en l'absence de tels éléments de preuve, elles ont fourni des éléments *prima facie*.

7.873 Bien que les Communautés européennes ne citent aucun élément de preuve démontrant que la théorie économique sur laquelle elles s'appuient s'est appliquée comme prévu lors de la vente de Boeing Wichita, plusieurs documents versés au dossier ont été établis au moment ou à peu près au moment de la vente. Les documents comprennent l'accord d'achat d'actifs entre Boeing et Spirit[2291], le

[2291] Asset Purchase Agreement Between The Boeing Company and Mid-Western Aircraft Systems, Inc., 22 February 2005, pièce EC-166.

prospectus de Spirit[2292], un formulaire 8-K déposé auprès de la Commission des opérations de bourse des États-Unis[2293] et les accords d'approvisionnement intitulés "the Special Business Provisions Agreement" (l'Accord sur les dispositions commerciales spéciales) et "the General Terms Agreement" (l'Accord sur les conditions générales).[2294] Un examen des documents indique qu'ils ne renferment aucun élément de preuve étayant l'argumentation des Communautés européennes, bien qu'ils aient été établis au moment ou à peu près au moment de la vente de Boeing Wichita.

7.874 En particulier, nous notons que le formulaire (formulaire 8-K) déposé auprès de la Commission des opérations de bourse des États-Unis par la Société Boeing indique ce qui suit:

> "Le 16 juin 2005, la Société Boeing ("la Société") a réalisé la vente de ses activités de construction d'avions commerciaux au Kansas … La contrepartie de la transaction pour la Société comprend environ 900 millions de dollars es espèces, le transfert de certains passifs, et des accords d'approvisionnement à long terme qui assurent à la Société des économies de coûts permanentes."[2295]

7.875 Cette pièce confirme donc l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle les accords d'approvisionnement à long terme, en vertu desquels Boeing obtient des économies de coûts, faisaient partie de la contrepartie de la vente de Boeing Wichita. Toutefois, cela ne prouve pas que les économies de coûts découlant des accords d'approvisionnement étaient dus à la transmission par Spirit de l'avantage conféré par les subventions attendues à la division des LCA de Boeing. Dans le prospectus de Spirit, il est souvent fait référence aux "réductions de coûts d'envergure" réalisées par Spirit grâce à l'acquisition de Boeing, par exemple grâce à la réduction des effectifs de 15 pour cent et à la conclusion de nouvelles conventions collectives.[2296] Par conséquent, les économies de coûts que réalise Boeing en passant des contrats avec Spirit, au lieu de fabriquer ses propres composants, comme elle le faisait avant la vente, peuvent être le résultat des gains d'efficacité réalisés par Spirit, et non une indication que la valeur des subventions attendues a été transmise à la division des LCA de Boeing.[2297] En outre, étant donné que les accords d'approvisionnement à long terme faisaient partie de la contrepartie de la transaction, il se peut que tout prix préférentiel ait tout simplement été négocié en échange d'une réduction du montant en espèces à verser pour le site de Boeing Wichita. Par conséquent, bien que le formulaire déposé auprès de la Commission des opérations de bourse confirme l'argument des Communautés européennes selon laquelle les accords d'approvisionnement à long terme faisaient partie de la contrepartie de la vente de Boeing Wichita, cela ne prouve pas que les subventions attendues ont été transmises à la division des LCA de Boeing au moment de la vente.

[2292] Prospectus, Spirit AeroSystems Holdings, Inc., 20 November 2006, pièce EC-165.

[2293] Boeing 8-K, 16 June 2005, pièce EC-158.

[2294] Dans l'accord d'achat d'actifs (Asset Purchase Agreement Between The Boeing Company and Mid-Western Aircraft Systems, Inc., 22 February 2005, pièce EC-166), les accords d'approvisionnement à long terme négociés en contrepartie de la vente sont définis comme étant le "BCA Supply Agreement", lequel comprend les éléments suivants: Special Business Provisions (Sustaining), General Terms Agreement (Sustaining), Special Business Provisions (787), General Terms Agreement (787), Special Business Provisions (Spares), Special Business Provisions (Tech Support) et Special Business Provisions (Repair Support). Les États-Unis fournissent les documents suivants: Special Business Provisions Between The Boeing Company and Spirit Aerosystems, Incorporated; General Terms Agreement Between The Boeing Company and Spirit Aerosystems, Incorporated Q 47, pièce US-1213.

[2295] Boeing 8-K, 16 June 2005, pièce EC-158.

[2296] Prospectus, Spirit AeroSystems Holdings, Inc., 20 November 2006, voir, par exemple, la pièce EC-165, page 3.

[2297] En outre, après la vente, le site de Wichita a commencé à approvisionner Airbus ainsi que Boeing. Il se peut que l'augmentation de la clientèle ait permis de réaliser des économies d'échelle et donc des réductions de coûts.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.876 Le Groupe spécial fait observer qu'une disposition de l'Accord sur les conditions générales semble indiquer que les prix demandés au titre des accords d'approvisionnement ne sont pas réduits, ainsi que l'affirment les Communautés européennes, mais que les composants sont vendus à leur valeur marchande:

> "Boeing et {Spirit} conviennent que les prix ont été négociés dans des conditions de pleine concurrence et représentent la juste valeur marchande des produits à la date des présentes."[2298]

Toutefois, cette disposition ne réfute pas nécessairement l'argument des Communautés européennes, car elle peut avoir été insérée dans les accords à des fins fiscales.

7.877 Le prospectus de Spirit et l'Accord sur les dispositions commerciales spéciales[2299] permettent de mieux comprendre les dispositions en matière de prix figurant dans les accords d'approvisionnement à long terme. Les accords d'approvisionnement consistent en des contrats d'approvisionnement exclusifs, en vertu desquels Boeing est obligée d'acheter la totalité de certains composants dont elle a besoin à Spirit. S'agissant des composants pour les 737, 747, 767 et 777, l'Accord sur les dispositions commerciales spéciales prévoit une formule d'ajustement des prix fondée sur la quantité, de sorte que les prix unitaires moyens sont plus élevés pour de faibles volumes et moins élevés pour de grands volumes. S'agissant de la fourniture de composants pour le 787, les prix diminuent à mesure que des niveaux de volume cumulatifs sont atteints pendant la durée du programme.

7.878 Il n'est pas possible de tirer de conclusion concernant la transmission à partir de cette structure de fixation des prix. Toutefois, le Groupe spécial fait observer que les subventions attendues en faveur de Spirit ne sont pas des subventions *ad valorem*, mais plutôt des sommes fixes dont on s'attend à ce que Spirit tire avantage chaque année. Pour une subvention *ad valorem*, une transmission de 100 pour cent peut être réalisée si le prix unitaire est réduit compte tenu de l'avantage conféré par la subvention par unité. Dans le cas d'une somme fixe devant être transmise par la vente de composants, le montant de la somme fixe à transmettre *par composant* augmente à mesure que le volume des composants commandés diminue. L'argument des Communautés européennes semble être que même si les besoins de Boeing concernant certains composants sont très faibles, 100 pour cent de l'avantage attendu des subventions sera transmis à la division des LCA de Boeing. Bien que cela soit improbable, si Boeing ne commandait qu'un seul composant au cours d'une année donnée, l'argument des Communautés européennes est que le prix préférentiel de ce composant a été fixé de telle sorte qu'une transmission complète aurait lieu, et celles-ci calculent que l'avantage découlant des subventions dépasse largement 6 millions de dollars par an.[2300] Cette dernière affirmation semble difficile à accepter, bien que nous reconnaissions que, même si l'avantage reçu au cours d'une année donnée n'est pas intégralement transmis cette année-là, il peut l'être par la suite, à long terme, pendant la durée de l'accord d'approvisionnement. Ayant formulé ces observations, nous reconnaissons que nous ne sommes pas en mesure de tirer une conclusion concernant la transmission à partir de la structure de fixation des prix figurant dans les accords.

[2298] Special Business Provisions Between The Boeing Company and Spirit Aerosystems, Incorporated; General Terms Agreement Between The Boeing Company and Spirit Aerosystems, Incorporated Q 47, pièce US-1213, s31, page 39.

[2299] Special Business Provisions Between The Boeing Company and Spirit Aerosystems, Incorporated; General Terms Agreement Between The Boeing Company and Spirit Aerosystems, Incorporated Q 47, pièce US-1213.

[2300] Les Communautés européennes calculent que le transfert direct de fonds à Spirit qui est censé découler du programme d'obligations de la KDFA s'élève à 6,1 millions de dollars par an, tandis que les abattements fiscaux qui sont censés découler pour Spirit du programme d'IRB jusqu'en 2006 inclusivement s'élèvent à 1,1 million de dollars par an (voir Estimates of Tax Benefits from Wichita IRBs, pièce EC-23).

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.879 Nous notons qu'en vertu des accords d'approvisionnement Boeing doit acheter la totalité de certains composants dont elle a besoin à Spirit, mais qu'il n'existe pas de montant minimum pour les commandes.[2301] En vertu des accords, il est donc possible que Boeing ne passe aucune commande. Pour cette raison, nous ne sommes pas certains de pouvoir conclure avec certitude que la transmission sera supérieure à zéro.

7.880 Le Groupe spécial observe également que l'Accord sur les dispositions commerciales spéciales prévoit spécifiquement la transmission d'un certain pourcentage des économies de coûts que Spirit réalise en achetant directement à un sous-traitant de Boeing:

> "Le vendeur {c'est-à-dire Spirit} doit informer Boeing de toutes réductions de coûts résultant de l'utilisation de contrats de prix passés avec des tierces parties. Le vendeur affectera **[***]** des économies réalisées grâce à l'utilisation de ces contrats de prix passés par Boeing avec des tierces parties à des réductions des prix des produits de Boeing visés."[2302]

Bien sûr, l'absence de référence à la transmission des subventions n'infirme pas la théorie des Communautés européennes, mais nous notons que celles-ci n'expliquent pas pourquoi la transmission de ces économies de coûts a été mentionnée explicitement dans l'accord tandis que la transmission des avantages découlant des subventions attendues ne l'a pas été.

7.881 En conclusion, une analyse des accords versés au dossier qui ont été établis au moment de la vente ne révèle aucun élément de preuve étayant les affirmations des Communautés européennes concernant la transmission. Accepter l'argumentation des Communautés européennes concernant la transmission aurait pour conséquence qu'à chaque fois qu'une société serait vendue à la juste valeur marchande dans des circonstances où les parties à la vente s'attendaient à ce qu'une subvention soit reçue dans le futur, les conditions d'une constatation de l'existence d'une transmission des subventions attendues seraient remplies. Il en serait ainsi même en l'absence de tout élément de preuve indiquant que les parties avaient pris en compte la subvention attendue dans la contrepartie de la transaction. Tout ce qu'une partie à un différend serait tenue de faire devant un groupe spécial de l'OMC afin de prouver l'existence d'une transmission, ce serait de citer la théorie économique prônée par le professeur Wachtel. Nous ne pouvons admettre qu'il en aille ainsi.

7.882 Bien qu'il soit possible que la position des Communautés européennes soit correcte, aucun élément de preuve n'a été présenté au Groupe spécial pour l'en convaincre. Les Communautés européennes ont été incapables de fournir des éléments de preuve, ne serait-ce que pour circonscrire leur position sur le point de savoir si la transmission avait eu lieu par le biais des accords d'approvisionnement à long terme négociés au moment de la vente ou par celui du versement d'espèces effectué au moment de la vente. Étant donné que nous avons constaté qu'il n'existait pas de présomption en faveur de l'existence d'une transmission dans les circonstances de la présente affaire et, par conséquent, qu'il faut au moins certains éléments de preuve pour démontrer qu'une transmission a eu lieu, nous ne pouvons pas admettre l'allégation des Communautés européennes.

7.883 S'agissant de l'argument des Communautés européennes selon lequel les États-Unis ne leur ont pas fourni les renseignements et documents pertinents requis pour démontrer l'existence d'une

---

[2301] Special Business Provisions Between The Boeing Company and Spirit Aerosystems, Incorporated; General Terms Agreement Between The Boeing Company and Spirit Aerosystems, Incorporated Q 47, pièce US-1213, page 85.

[2302] Voir les documents Special Business Provisions Between The Boeing Company and Spirit Aerosystems, Incorporated; General Terms Agreement Between The Boeing Company and Spirit Aerosystems, Incorporated Q 47, pièce US-1213, page 45, et Prospectus, Spirit AeroSystems Holdings, Inc., 20 November 2006, pièce EC-165, page 86.

transmission, nous rappelons notre analyse des documents versés au dossier qui ont été établis au moment ou à peu près au moment de la vente et fournis par les États-Unis sous une forme caviardée.[2303] Il ressort de notre examen de ces documents qu'ils ne renferment aucun élément de preuve indiquant qu'une transmission a eu lieu de la manière présentée par les Communautés européennes. Étant donné la nature des documents et le moment où ils ont été établis, nous estimons que nous pouvons accorder une certaine importance à ce fait. Par conséquent, et eu égard également aux préoccupations exprimées dans la sous-section ci-après concernant le fait qu'il est allégué que la transmission a eu lieu avant la réception des subventions en cause, nous nous abstenons de tirer la déduction demandée par les Communautés européennes.

Pertinence du fait qu'il est allégué que la "transmission" a eu lieu avant la réception de l'une quelconque des subventions

7.884 L'argumentation des Communautés européennes concernant la transmission est différente de celle présentée dans des affaires antérieures dans lesquelles la transmission a été prouvée, ou dans lesquelles l'avantage conféré par une subvention a été "résorbé" lors de la vente d'une entité juridique, parce qu'elle a trait à la transmission de subventions dont on s'attendait, au moment de la vente, à ce qu'elles soient toutes reçues dans le *futur*.

7.885 Accepter l'argumentation des Communautés européennes pose un problème évident parce qu'au moment de la vente, soit le moment auquel il est allégué que la transmission a eu lieu, rien ne garantissait que Spirit demanderait et recevrait effectivement toutes les subventions visées par les prévisions des Communautés européennes.[2304] Si le Groupe spécial devait accepter l'argumentation des Communautés européennes, il conclurait que la transmission de certaines "subventions" a eu lieu alors que les subventions n'avaient pas été accordées et ne le seraient peut-être jamais. Bien qu'il soit possible que les parties à la vente aient ajusté les modalités et conditions de la vente de Boeing Wichita parce qu'elles prévoyaient que Spirit recevrait certaines subventions dans le futur, le Groupe spécial estime qu'il est erroné de parler de "transmission" d'une subvention dans des circonstances où les abattements fiscaux ou les transferts directs de fonds prévus pourraient n'être jamais effectivement reçus par Spirit.

7.886 Si nous devions admettre que des subventions devant être reçues dans le futur puissent être "transmises" au moment de la vente d'une entité juridique, ce raisonnement pourrait être appliqué aux faits en cause dans des affaires concernant des privatisations, de telle sorte que des subventions pourraient être "résorbées" lors de la vente de l'entité juridique, que ce soit avant ou après la réception des subventions en cause. À notre avis, conclure qu'une subvention qui peut n'être jamais effectivement reçue est "résorbée" pose problème. Même si la contribution financière est finalement accordée, il ne sera pas possible de constater qu'elle donne lieu à une subvention parce que l'avantage aura déjà été "résorbé", avant même que la contribution financière ait été reçue. Cela pose certains problèmes logiques, y compris le fait qu'un groupe spécial formulerait des constatations concernant la résorption d'une "subvention", alors même que la "subvention" n'existerait jamais dans les faits.

7.887 Les États-Unis soulignent qu'alors que les Communautés européennes ont estimé que Spirit demanderait et recevrait des IRB d'une valeur de 222 millions de dollars en 2007, Spirit n'a en fait demandé aucune IRB cette année-là.[2305] Les Communautés européennes font valoir que Spirit se rattrapera en demandant davantage d'IRB les années suivantes, lorsque la production du Boeing 787

[2303] Voir les observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 252, paragraphe 364.

[2304] Au moment de la vente, Spirit n'avait reçu aucune des subventions en cause. Au moment des communications écrites, Spirit avait reçu quelques-unes des subventions qui avaient été prévues au moment de la vente.

[2305] Réponse des États-Unis à la question n° 253, paragraphe 431.

"augmentera", mais rien ne garantit que cela se produira. Cela met en évidence la nature conjecturale de la constatation que les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de formuler.

7.888 Le fait d'accepter l'argumentation des Communautés européennes aurait pour conséquence que dans le futur, si Spirit recevait effectivement les contributions financières associées aux IRB et aux obligations de la KDFA, il serait impossible de lui imposer un droit compensateur, parce que nous aurions conclu que Spirit n'était pas en fait le bénéficiaire de l'avantage conféré par la subvention. Par conséquent, le fait d'accepter l'argumentation des Communautés européennes pourrait établir un nouveau moyen de défense dans des affaires concernant des droits compensateurs. En particulier, toute entité faisant l'objet d'un transfert de propriété avant de recevoir une subvention donnée pourrait faire valoir qu'elle ne devrait pas faire l'objet de droits compensateurs parce que l'avantage conféré par la subvention a été "transmis" au vendeur au moment de la vente. En l'absence d'éléments de preuve indiquant qu'une transmission de cette nature a effectivement eu lieu, nous ne sommes pas convaincus que les parties devraient avoir le droit de recourir à un tel moyen de défense. Par conséquent, nous ne sommes pas prêts à établir le fondement de cet argument en formulant une constatation en faveur des Communautés européennes dans la présente affaire.

7.889 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que l'avantage conféré par les subventions devant être reçues par Spirit a été transmis à Boeing au moment de la vente de Boeing Wichita. Par conséquent, le Groupe spécial constate que le montant de la subvention découlant pour la division des LCA de Boeing de l'émission des obligations de la KDFA est de zéro dollar.

vi) Conclusion

7.890 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que le transfert direct de fonds découlant de l'émission d'obligations de la KDFA est une contribution financière au sens de l'article premier de l'Accord SMC, mais que les Communautés européennes n'ont pas démontré que l'avantage conféré par la contribution financière a été transmis à Boeing. Par conséquent, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que la mesure donnait lieu à une subvention accordée à Boeing.**

4. État de l'Illinois et municipalités s'y trouvant

a) Introduction

7.891 Les Communautés européennes font valoir que chacune des quatre mesures en cause est une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC et est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Elles estiment que le montant total des quatre subventions accordées à la division des LCA de Boeing est d'environ 25 millions de dollars au cours de la période de 2002 à 2021.

7.892 Les États-Unis admettent que ces mesures sont des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC, mais font valoir que trois des quatre subventions ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. En outre, ils affirment que tous montants reçus par Boeing après 2006 sont "d'ordre conjectural" et ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial, et ils affirment que la valeur totale des quatre subventions accordées à la division des LCA de Boeing est de **[***]** millions au cours de la période de 2002 à 2006.

b) Mesures en cause

7.893 L'allégation des Communautés européennes concerne quatre incitations distinctes accordées à Boeing par l'État de l'Illinois et les municipalités s'y trouvant (c'est-à-dire le comté de Cook et la ville

de Chicago[2306]) en contrepartie de la décision de Boeing de relocaliser son siège social de Seattle à Chicago en 2001. Les trois premières incitations sont fondées sur la *Corporate Headquarters Relocation Act*[2307] (Loi sur la relocalisation du siège social) ("CHRA"). La CHRA a été promulguée le 1er août 2001, environ un mois avant que Boeing ait relocalisé son siège à Chicago. Elle autorisait l'octroi de certaines incitations à une "entreprise admissible" mettant en œuvre un "projet remplissant les conditions requises". Les incitations prévues par la CHRA comprenaient les suivantes:

a) le remboursement, à concurrence de 50 pour cent, des frais de relocalisation engagés par une "entreprise admissible"[2308];

b) l'octroi de crédits d'impôt pour la croissance de l'économie ("EDGE") à une "entreprise admissible" pendant 15 ans, au lieu du crédit d'impôt d'une durée de dix ans normalement accordé en vertu de la Loi sur le crédit d'impôt EDGE[2309]; et

c) l'abattement ou le remboursement d'une partie des impôts sur la propriété d'une "entreprise admissible" pour une durée maximale de 20 ans.[2310]

7.894 En vertu de la CHRA, une "entreprise admissible" est définie comme une entreprise qui:

a) se livre au commerce inter-États et intra-États;

b) a son siège social dans un État autre que l'Illinois au 1er août 2001;

c) a enregistré des recettes annuelles mondiales d'au moins 25 milliards de dollars pendant l'année qui a précédé immédiatement la date à laquelle elle a demandé à bénéficier des avantages autorisés par la CHRA; et

d) est prête à s'engager contractuellement à relocaliser son siège social dans l'État de l'Illinois en contrepartie des avantages autorisés par la loi.[2311]

7.895 La CHRA définit un "projet remplissant les conditions requises" comme suit:

> "... la relocalisation du siège social d'une entreprise admissible d'un lieu situé hors de l'Illinois à un lieu situé dans l'Illinois, que ce soit dans une structure existante ou non. Lorsqu'il y a d'abord relocalisation sur un site temporaire situé dans l'Illinois puis une nouvelle relocalisation ultérieure dans un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi sur un site permanent également situé dans l'Illinois, toutes ces activités constituent collectivement un "projet remplissant les conditions requises" en vertu de la présente loi".[2312]

7.896 Pour être une "entreprise admissible" ayant un "projet remplissant les conditions requises", une entreprise doit satisfaire à toutes ces prescriptions. En outre, la CHRA dispose que, pour obtenir le remboursement des frais de relocalisation, une "entreprise admissible" devait proposer un "projet remplissant les conditions requises" pour le 1er juillet 2004.[2313] Elle dispose de la même façon que,

---

[2306] La ville de Chicago est située dans le comté de Cook.
[2307] Corporate Headquarters Relocation Act, 2001 Ill. Pub. Act 92-0207, pièce EC-216.
[2308] 20 ILCS § 611/20, pièce EC-223.
[2309] 35 ILCS § 10/5-45(b), pièce EC-224.
[2310] 35 ILCS § 200/18-165(a)(8), pièce EC-225.
[2311] 20 ILL. COMP. STAT. § 611/10, pièce EC-226.
[2312] 20 ILL. COMP. STAT. § 611/10, pièce EC-226.
[2313] 20 ILCS § 611/20(a), pièce EC-223.

pour bénéficier du crédit d'impôt EDGE de 15 ans, une "entreprise admissible" devait proposer un "projet remplissant les conditions requises" au plus tard le 1er juillet 2004.[2314] La CHRA conférait aussi bien à la ville de Chicago qu'au comté de Cook, en tant que districts fiscaux, le pouvoir d'accorder des abattements ou des remboursements de certains impôts sur la propriété, dès lors que ces abattements/remboursements étaient approuvés pour le 1er août 2006.[2315]

7.897 La CHRA indique que son but est d'encourager la relocalisation du siège international de grandes sociétés multinationales dans l'Illinois "au moyen d'incitations ... qui ne seraient normalement pas disponibles dans le cadre des programmes d'incitation existants".[2316]

7.898 Boeing a eu recours à toutes les incitations prévues par la CHRA.

7.899 Premièrement, Boeing et l'État de l'Illinois ont conclu un "accord-cadre relatif à la loi sur la relocalisation du siège social" en mars 2002, en vertu duquel l'État de l'Illinois convenait de rembourser à Boeing une partie de ses frais de relocalisation.[2317] Le remboursement des frais de relocalisation de la société prend la forme d'un ou plusieurs dons accordés annuellement pour i) une période maximale de dix ans ou ii) jusqu'à ce que 50 pour cent des frais d'une "entreprise admissible" aient été remboursés, la période la plus courte étant retenue.[2318] Le montant du don annuel ne peut toutefois pas dépasser 50 pour cent du montant total des impôts sur le revenu retenus par une "entreprise admissible", au cours de l'année civile précédente, sur le salaire de ses employés travaillant au siège.[2319] Ces remboursements proviennent du Fonds d'aide pour la relocalisation du siège social. Ce Fonds est alimenté par les impôts sur le revenu des personnes physiques versés par les employés d'une "entreprise admissible". En particulier, 50 pour cent du montant global des impôts sur le revenu retenus sur le salaire des employés d'une "entreprise admissible" travaillant au siège de la société au cours de l'année civile précédente sont transférés au Fonds.[2320]

7.900 Deuxièmement, Boeing et l'État de l'Illinois ont conclu un accord sur le crédit d'impôt EDGE le 27 mars 2002.[2321] Le crédit d'impôt dont Boeing a bénéficié a réduit l'impôt sur les bénéfices dû par Boeing à l'État du montant de ce crédit. En vertu de l'Accord EDGE, le crédit EDGE équivaut à 60 pour cent des impôts perçus au niveau de l'État sur les salaires des employés de Boeing.[2322]

7.901 Troisièmement, Boeing a demandé et reçu les abattements de l'impôt sur la propriété prévus dans la CHRA. Ces abattements fiscaux sont entrés en vigueur lorsque la ville et le comté ont adopté deux arrêtés distincts[2323] et ont conclu avec Boeing deux accords associés.[2324] En vertu de l'accord sur le remboursement de l'impôt conclu entre la ville de Chicago et Boeing, et de l'arrêté d'approbation y

---

[2314] 35 ILCS § 10/5-45(b), pièce EC-224; 20 ILCS § 611/20(a), pièce EC-223.

[2315] Voir 35 ILCS § 200/18-165(a)(8), pièce EC-225.

[2316] Corporate Headquarters Relocation Act, 2001 Ill. Pub. Act 92-0207, pièce EC-216.

[2317] Voir Corporate Headquarters Relocation Act Master Agreement between The Illinois Department of Commerce and Community Affairs and The Boeing Company, 27 March 2002, pièce EC-228.

[2318] 20 ILCS § 611/20(b)(6), pièce EC-223.

[2319] 20 ILCS § 611/20(b)(7), pièce EC-223.

[2320] 20 ILCS § 611/30, pièce EC-232.

[2321] EDGE Tax Credit Agreement between the State of Illinois and The Boeing Company, 27 March 2002, pièce EC-237.

[2322] EDGE Tax Credit Agreement between the State of Illinois and The Boeing Company, 27 March 2002, pièce EC-237, page 5, § 2.B.

[2323] An Ordinance of the City of Chicago, Illinois Approving Execution of a Tax Reimbursement Payment Agreement with the Boeing Company, pièce EC-244; An Ordinance of the County of Cook, Illinois Approving Execution of a Tax Reimbursement Payment Agreement with the Boeing Company, pièce EC-245.

[2324] Tax Reimbursement Payment Agreement between the County of Cook and The Boeing Company, 1 November 2001, pièce EC-246; Tax Reimbursement Payment Agreement by and between the City of Chicago and The Boeing Company, 1 November 2001, pièce EC-247.

relatif adopté par le conseil municipal, la ville de Chicago accorde à Boeing l'abattement des impôts sur la propriété depuis 2002.[2325] Elle s'est engagée, en particulier, à accorder à Boeing, chaque année entre 2002 et 2021 (ou jusqu'à l'expiration du bail de Boeing, la date la plus rapprochée étant retenue)[2326], le remboursement des parts correspondantes des impôts fonciers généraux de Boeing[2327] versées à la ville de Chicago, à l'Agence de financement des écoles, au Conseil d'éducation et au Fonds de la bibliothèque municipale.[2328] En vertu de l'accord sur le remboursement de l'impôt conclu entre le comté de Cook et Boeing, et de l'arrêté d'approbation y relatif adopté par la Commission (Board of Commissioners) du comté de Cook, le comté de Cook accorde également à Boeing des remboursements de l'impôt sur la propriété depuis 2002.[2329] En particulier, il s'est engagé à rembourser à Boeing les impôts fonciers généraux versés au comté et au District pour la préservation des forêts (Forest Preserve District) concernant les bâtiments de son siège social pendant 20 ans – c'est-à-dire de 2002 à 2021, ou jusqu'à la dernière année du bail de Boeing, la date la plus rapprochée étant retenue.[2330]

7.902 En plus des trois incitations prévues par la CHRA, la ville de Chicago est aussi convenue de verser 1 million de dollars pour la résiliation du bail du locataire précédent du bâtiment abritant le nouveau siège de Boeing. Chicago a fait ce versement pour permettre à Boeing d'emménager dans ses bureaux en septembre 2001. Immédiatement après que la ville avait accepté de verser 1 million de dollars, le 10 mai 2001, le propriétaire et Boeing ont conclu un contrat de location sur 15 ans (le "bail de Boeing").[2331] La ville a fait le versement effectif le 15 janvier 2003 conformément au Lease Termination Compensation Agreement between 100 North Riverside, LLC, and the City of Chicago (Accord de compensation pour la résiliation du bail entre le 100 North Riverside, LLC et la ville de Chicago). Il est noté, dans cet accord, que la ville faisait ce versement dans le but d'"inciter le propriétaire à consentir à la résiliation du bail emphytéotique au-dessus des prix du marché consenti à Morton {le précédent locataire}".[2332] Cela a permis de "mettre les étages 25 à 28 à la disposition de Boeing et d'achever la relocalisation de la société".[2333]

c) Question de savoir s'il existe une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC

i) Arguments des Communautés européennes

7.903 Les Communautés européennes fournissent une analyse distincte concernant la contribution financière pour chacune de ces quatre mesures. Premièrement, elles font valoir que les

[2325] Tax Reimbursement Payment Agreement by and between the City of Chicago and The Boeing Company, 1 November 2001, pièce EC-247, pages 2 et 3.
[2326] Tax Reimbursement Payment Agreement by and between the City of Chicago and The Boeing Company, 1 November 2001, pièce EC-247, pages 5 et 6.
[2327] Les impôts fonciers généraux de Boeing sont définis comme étant les impôts fonciers généraux *ad valorem* que Boeing est obligée de payer pour les deux parcelles fiscales privées faisant partie des biens et bâtiments de Boeing à Chicago. Tax Reimbursement Payment Agreement by and between the City of Chicago and The Boeing Company, 1 November 2001, pièce EC-247, page 4.
[2328] Tax Reimbursement Payment Agreement by and between the City of Chicago and The Boeing Company, 1 November 2001, pièce EC-247, pages 2 et 3.
[2329] Voir Tax Reimbursement Payment Agreement between the County of Cook and The Boeing Company, 1 November 2001, pièce EC-246.
[2330] Tax Reimbursement Payment Agreement between the County of Cook and The Boeing Company, 1 November 2001, pièce EC-246, pages 8 et 9, § 4.2.
[2331] Lease Termination Compensation Agreement between 100 North Riverside, LLC and the City of Chicago, 15 January 2003, pièce EC-217, page 2.
[2332] Lease Termination Compensation Agreement between 100 North Riverside, LLC and the City of Chicago, 15 January 2003, pièce EC-217, page 2.
[2333] Lease Termination Compensation Agreement between 100 North Riverside, LLC and the City of Chicago, 15 January 2003, pièce EC-217, page 2.

remboursements à Boeing de ses frais de relocalisation constituent des transferts directs de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[2334] À titre subsidiaire, elles font valoir qu'"en utilisant les retenues d'impôt sur le revenu pour financer le don, l'État de l'Illinois abandonne aussi des recettes fiscales dont il aurait normalement disposé au sens de l'article 1.1 a) 1) ii)".[2335] Deuxièmement, les Communautés européennes font valoir qu'en accordant les crédits d'impôt EDGE de 15 ans, l'État de l'Illinois est tenu d'abandonner des recettes fiscales qu'il aurait normalement perçues auprès de Boeing, puisque les impôts que Boeing doit acquitter sont réduits du montant du crédit. Selon les Communautés européennes, le fait que ces recettes publiques sont abandonnées ou ne sont pas perçues constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) ii).[2336] Troisièmement, les Communautés européennes font valoir que les contributions combinées de la ville de Chicago et du comté de Cook en vertu des accords et arrêtés sur le remboursement de l'impôt peuvent être considérées soit comme un transfert direct de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i), soit comme l'abandon de recettes publiques normalement exigibles conformément à l'article 1.1 a) 1) ii).[2337] Quatrièmement, les Communautés européennes font valoir que le versement pour la résiliation du bail versé par la ville de Chicago au propriétaire du bâtiment loué à Boeing constitue un transfert direct de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i).[2338]

7.904 Les Communautés européennes fournissent aussi une analyse distincte concernant l'avantage pour chacune de ces quatre mesures. Toutefois, les arguments qu'elles avancent pour chacune des quatre mesures sont très similaires. S'agissant de l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, elles font valoir, pour chacune des quatre mesures que: i) les contributions financières confèrent à la division des LCA de Boeing des "avantages à des conditions autres que celles du marché"[2339]; ii) Boeing "n'est pas tenue de verser quoi que ce soit en échange" de ces contributions financières[2340]; iii) les avantages conférés à la division des LCA de Boeing par ces contributions financières "entraînent une réduction des frais généraux de Boeing"[2341]; iv) ces types de contributions financières ne sont pas disponibles sur le marché parce que, par définition, ils ne peuvent être accordés "que par les pouvoirs publics"[2342]; et v) une partie de ces remboursements "se rapporte à la production d'aéronefs commerciaux par Boeing".[2343]

7.905 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes notent que les États-Unis ne contestent pas que chacune des quatre mesures constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) ou ii) de l'Accord SMC[2344], et qu'ils ne contestent pas que chacune des contributions financières confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[2345]

ii) Arguments des États-Unis

7.906 Dans leur première communication écrite, les États-Unis font valoir, dans la sous-section "Contribution financière/avantage", que les Communautés européennes ont surestimé la valeur des subventions accordées à Boeing.[2346] Cependant, ils ne contestent pas que chacune des quatre mesures

[2334] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 381.
[2335] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 382.
[2336] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 402.
[2337] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 427.
[2338] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 448.
[2339] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 386, 407, 432 et 451.
[2340] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 387, 408, 433 et 452.
[2341] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 388, 409, 434 et 453.
[2342] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 388, 409, 434 et 453.
[2343] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 389, 410, 435 et 454.
[2344] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 272, 286, 297 et 308.
[2345] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 277, 290, 302 et 309.
[2346] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 662 et 663 (concernant le montant des frais de relocalisation remboursés à Boeing), 669 (concernant le montant du crédit d'impôt EDGE demandé par

représente une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC, ni que chacune de ces quatre contributions financières confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. En outre, dans leurs réponses aux questions n° 13[2347], 14[2348] et 368[2349] du Groupe spécial, les États-Unis conviennent que chacune des quatre mesures contestées par les Communautés européennes est une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC.

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.907 En l'espèce, les Communautés européennes fournissent des éléments de preuve et des arguments juridiques expliquant pourquoi chacune des quatre mesures contestées constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC et pourquoi chaque contribution financière confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Les États-Unis ne contestent pas que chacune des quatre mesures contestées constitue une subvention au sens de l'article premier. Ayant examiné les éléments de preuve présentés par les Communautés européennes, le Groupe spécial ne voit rien qui étayerait une conclusion différente.

7.908 Par conséquent, le Groupe spécial constate que chacune des quatre mesures contestées constitue une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC.

d) Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC

i) Arguments des Communautés européennes

7.909 Les Communautés européennes font valoir que chacune des quatre subventions est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

7.910 S'agissant des trois subventions accordées à Boeing au titre de la CHRA, les Communautés européennes affirment que: i) Boeing est la seule société répondant à la définition d'une "entreprise admissible" établie par la CHRA, et que, par conséquent, Boeing est la seule société ayant jamais reçu ces subventions[2350]; ii) du fait de l'expiration des délais légaux dans lesquels demander ces subventions, aucune société autre que Boeing ne recevra jamais ces subventions[2351]; et iii) bon nombre de publications des pouvoirs publics, de déclarations des membres de l'Assemblée générale de l'Illinois, d'articles de presse et d'autres sources démontrent que la CHRA a été conçue spécifiquement

---

Boeing) et 679 (concernant le montant des abattements de l'impôt sur la propriété demandés par Boeing). Les États-Unis ne contestent pas l'estimation faite par les Communautés européennes du montant de la subvention résultant pour la division des LCA de Boeing du paiement pour résiliation du bail. Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 682.

[2347] Réponse des États-Unis à la question n° 13, paragraphe 29 ("La résiliation du bail par la ville de Chicago est une subvention qui est spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.")

[2348] Réponse des États-Unis à la question n° 14, paragraphes 34 et 35 ("Le remboursement de certains frais de relocalisation par l'État de l'Illinois en vertu de la Loi sur la relocalisation du siège social ("CHRA") constitue une subvention au titre de l'article premier de l'Accord SMC. ... L'abattement de l'impôt sur la propriété accordé à Boeing par la ville de Chicago peut être considéré comme une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC ...").

[2349] Dans leur réponse à la question n° 368, les États-Unis ont confirmé que, pour ce qui est du remboursement des frais de relocalisation de la société, du crédit d'impôt EDGE et des abattements de l'impôt sur la propriété, les arguments figurant dans leur première communication écrite concernant la "nature conjecturale" de ces crédits d'impôt, abattements et remboursements visaient à contester la "quantification" par les Communautés européennes des subventions alléguées, plutôt que l'"existence des subventions alléguées au titre de l'article 1.1".

[2350] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 390 et 391, 411, 415 et 441.

[2351] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 391, 412 et 443.

pour Boeing.[2352] Les Communautés européennes font donc valoir que les subventions au titre de la CHRA, c'est-à-dire i) le remboursement des frais de relocalisation ii) les crédits d'impôt EDGE de 15 ans et iii) l'abattement ou le remboursement des impôts sur la propriété, sont toutes spécifiques *de facto* au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.[2353] En outre, elles font valoir que les abattements de l'impôt sur la propriété sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC parce que "les deux arrêtés en cause en l'espèce sont spécifiques uniquement à Boeing, tout comme le sont les accords fiscaux que Boeing a conclus avec la ville et le comté".[2354]

7.911 Les Communautés européennes font valoir que le don pour la résiliation du bail est spécifique *de jure* au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC parce que l'Accord sur la résiliation du bail, selon ses termes, s'applique uniquement à Boeing. Elles notent que ce versement n'était rien d'autre qu'un don ponctuel de la ville de Chicago.[2355] À titre subsidiaire, les Communautés européennes font valoir que la subvention est néanmoins spécifique *de facto* au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC parce qu'elle apporte des avantages à une seule société, c'est-à-dire Boeing.[2356]

ii) Arguments des États-Unis

7.912 Les États-Unis font valoir que les trois subventions accordées à Boeing au titre de la CHRA ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

7.913 Premièrement, les États-Unis font valoir que les remboursements des frais de relocalisation ne sont pas spécifiques parce que: i) la CHRA n'est pas spécifique *de jure* au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC car "elle n'est pas expressément limitée à Boeing ou à des entreprises analogues"; ii) la CHRA est non spécifique au titre de l'article 2.1 b) de l'Accord SMC car elle "subordonne à des critères objectifs le droit de bénéficier de remboursements et le montant des frais qui peuvent être remboursés"; et iii) bien que Boeing soit la seule société qui ait jamais reçu des remboursements des frais de relocalisation en vertu de la CHRA, cela n'indique pas qu'il y a spécificité *de facto* au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC en raison de "la taille du groupe des bénéficiaires défini de manière neutre et de la courte période d'application de ce programme".[2357]

7.914 Deuxièmement, les États-Unis font valoir que les crédits d'impôt EDGE de 15 ans accordés à Boeing en vertu de la CHRA ne sont pas spécifiques parce que: i) la Loi sur le crédit d'impôt EDGE "n'est pas expressément limitée à certaines entreprises au sens de l'article 2.1 a)"; ii) la Loi sur le crédit d'impôt EDGE "subordonne à des critères objectifs le droit de bénéficier des crédits d'impôt et leurs montants" au sens de l'article 2.1 b); iii) les crédits d'impôt EDGE sont "à la disposition générale de toute une série de sociétés de l'Illinois qui satisfont aux prescriptions figurant dans la Loi {sur le crédit d'impôt EDGE}" et ne sont donc pas spécifiques *de facto* au titre de l'article 2.1 c); et iv) ce n'est que pendant la prorogation de cinq ans prévue dans la Loi sur la relocalisation que le crédit d'impôt EDGE n'est pas disponible pour les sociétés non visées par la CHRA, mais, puisque cela aura lieu dans le futur, cela n'est pas pertinent pour le présent différend.[2358]

[2352] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 392 à 395, 412 à 414, 442 et 443.
[2353] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 390, 411 et 442.
[2354] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 436.
[2355] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 455.
[2356] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 456.
[2357] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 664.
[2358] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 670 à 672.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.915 Troisièmement, les États-Unis font valoir que les abattements de l'impôt sur la propriété ne sont pas spécifiques "parce que la législation de l'Illinois permet à tout district fiscal de l'État d'accorder des abattements des impôts sur la propriété de nombreux types d'entreprises".[2359]

7.916 Les États-Unis ne contestent pas que le versement pour la résiliation du bail est spécifique au sens de l'article 2.[2360]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.917 Les parties conviennent qu'une des quatre subventions, c'est-à-dire le versement pour la résiliation du bail, est spécifique au sens de l'article 2.[2361] Le principal point de désaccord est celui de savoir si les trois subventions accordées à Boeing en vertu de la CHRA sont spécifiques *de facto* au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC. De l'avis du Groupe spécial, les trois subventions accordées à Boeing en vertu de la CHRA sont clairement spécifiques *de facto* au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.

7.918 Premièrement, Boeing est la seule société répondant à la définition légale d'une "entreprise admissible" ayant un "projet remplissant les conditions requises" et il n'est pas contesté que Boeing est la seule société ayant jamais reçu ces subventions.[2362] Le fait que Boeing a été la seule entreprise ayant jamais reçu ces subventions n'est peut-être pas surprenant, compte tenu des affirmations non réfutées des Communautés européennes selon lesquelles seul un groupe limité de sociétés des États-Unis (moins de 75) situées hors de l'Illinois ont enregistré des recettes supérieures à 25 milliards de dollars en 2002 et selon lesquelles aucune d'elles n'avait annoncé qu'elle prévoyait de s'installer dans l'Illinois dans le délai pertinent.[2363]

7.919 Deuxièmement, du fait de l'expiration des délais légaux dans lesquels demander ces subventions, aucune société autre que Boeing ne recevra jamais ces subventions.[2364] Comme nous l'avons expliqué plus haut, la CHRA dispose que, pour obtenir le remboursement des frais de relocalisation, une "entreprise admissible" devait proposer un "projet remplissant les conditions requises" pour le 1er juillet 2004. Elle dispose de la même façon que, pour bénéficier du crédit d'impôt EDGE de 15 ans, une "entreprise admissible" devait proposer un "projet remplissant les conditions requises" au plus tard le 1er juillet 2004. La CHRA conférait aussi bien à la ville de Chicago qu'au comté de Cook, en tant que districts fiscaux, le pouvoir d'accorder des abattements ou des remboursements de certains impôts sur la propriété, dès lors que ces abattements/remboursements d'impôt sur la propriété étaient approuvés pour le 1er août 2006.

7.920 Troisièmement, le fait que Boeing est la seule société qui a jamais reçu et qui recevra jamais ces subventions n'est pas une coïncidence, compte tenu du grand nombre de publications des pouvoirs publics, de déclarations des membres de l'Assemblée générale de l'Illinois, d'articles de presse et

---

[2359] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 680.

[2360] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 683; réponse des États-Unis à la question n° 13, paragraphe 29 ("La résiliation du bail par la ville de Chicago est une subvention qui est spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.")

[2361] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 683; réponse des États-Unis à la question n° 13, paragraphe 29 ("La résiliation du bail par la ville de Chicago est une subvention qui est spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.")

[2362] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 390 et 391, 411, 415 et 441.

[2363] Première communication écrite des Communautés européennes, note de bas de page 607 (citant The 500 Largest U.S. Corporations, Fortune, 15 April 2002, pièce EC-230, F-1).

[2364] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 391, 412 et 443.

d'autres sources qui démontrent que la CHRA a été conçue spécifiquement pour Boeing.[2365] Entre autres, dans une publication du Département du commerce et des affaires communautaires de l'Illinois, il est expliqué que la CHRA "a été approuvée en théorie par les quatre responsables législatifs pendant les négociations menées avec la société Boeing en avril {2001}".[2366] Dans une publication de la Commission économique et budgétaire de l'Illinois, il est expliqué que "{o}utre les incitations financières et fiscales, certains États ont eu recours à des incitations sur mesure, spécifiques à une société, pour se livrer à une guerre des offres avec les autres États, comme l'Illinois l'a fait pour obtenir le siège de Boeing".[2367] Les législateurs ont qualifié la CHRA de "dispositif Boeing"[2368], ou ont d'une autre manière indiqué clairement qu'ils considéraient que la loi était élaborée spécifiquement pour Boeing.[2369] Dans un article de presse publié par le gouvernement de l'Illinois lorsque Boeing a annoncé qu'elle allait délocaliser son siège à Chicago, il est indiqué que "le gouverneur a dit qu'il serait demandé à l'Assemblée générale d'apporter de légères modifications aux programmes d'incitations existants pour répondre aux besoins spécifiques de Boeing. La législation serait présentée au cours de cette séance".[2370]

7.921 Les États-Unis ne contestent aucun de ces faits. Il font plutôt valoir qu'en dépit de ces faits les Communautés européennes n'ont pas démontré que les subventions étaient spécifiques. Le Groupe spécial considère que les arguments des États-Unis ne sont pas convaincants.

7.922 Les États-Unis font valoir que la définition des expressions "entreprise admissible" et "projet remplissant les conditions requises" n'est pas spécifique *de jure* au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC parce qu'"elle n'est pas expressément limitée à Boeing ou à des entreprises analogues" et qu'elle est non spécifique au titre de l'article 2.1 b) de l'Accord SMC parce qu'elle "subordonne à des critères objectifs le droit de bénéficier des remboursements et le montant des frais qui peuvent être remboursés". De l'avis du Groupe spécial, même si ces arguments étaient corrects, ils ne sont pas pertinents compte tenu du fait que les Communautés européennes font valoir que les subventions sont spécifiques *de facto* au titre de l'article 2.1 c) de l'*Accord SMC*. L'article 2.1 c) dispose qu'une subvention peut être spécifique *de facto* "nonobstant" toute "apparence" de non-spécificité au titre des alinéas a) et b). L'utilisation du terme "nonobstant" indique que, si une telle analyse donne lieu à une constatation de spécificité *de facto*, toute apparence de non-spécificité au titre des alinéas a) et b) peut être ignorée. Par conséquent, si une subvention est spécifique *de facto* au titre de l'article 2.1 c), cela est déterminant pour la question.

[2365] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 392 à 395, 412 à 414, 442 et 443.

[2366] Memo to Honorable Members of the General Assembly from Pam McDonough, Director, Department of Commerce and Community Affairs, regarding the Corporate Headquarters Relocation Act, 23 May 2001.

[2367] Illinois Economic and Fiscal Commission, Corporate Incentives in the State of Illinois, August 2001, pièce EC-221, page 20.

[2368] Voir, par exemple, State of Illinois, 92nd General Assembly, House of Representatives, Transcription Debate, 69th Legislative Day, 31 May 2001, pièce EC-234, page 105.

[2369] Voir, par exemple, State of Illinois, 92nd General Assembly, House of Representatives, Transcription Debate, 69th Legislative Day, 31 May 2001, pièce EC-234, page 103 (déclaration faite en séance par le représentant Franks) ("Je pense qu'il est important que l'État accorde effectivement des incitations à Boeing."), page 98 (déclaration faite en séance par le représentant Wojcik) ("Je félicite le gouverneur et le Département du commerce et des affaires communautaires pour l'efficacité des efforts qu'ils ont déployés pour faire venir Boeing dans l'Illinois."), page 97 (déclaration faite en séance par le représentant Mulligan) ("Il faut que nous continuions à œuvrer pour que des sociétés comme Boeing viennent s'installer ici."), page 95 (déclaration faite en séance par le représentant Fritchey) ("J'ai beaucoup de respect pour les personnes impliquées dans la négociation du dispositif Boeing, les représentants de la ville, les représentants de l'État, les représentants du DCCA et les législateurs impliqués.").

[2370] Press Release from the Office of Illinois Governor George Ryan, "Governor Ryan, Mayor Daley Welcome Boeing's Global Headquarters to Chicago", 10 May 2001, pièce EC-215.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.923 Les États-Unis font valoir que, bien que Boeing ait été la seule entreprise à avoir jamais reçu les subventions au titre de la CHRA, cela n'indique pas qu'il y a spécificité *de facto* au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC du fait de "la courte période d'application de ce programme".[2371] Le Groupe spécial convient que l'article 2.1 c) prescrit que, lorsqu'il examine s'il y a spécificité *de facto*, un groupe spécial tienne compte "de la période pendant laquelle le programme de subventions a été appliqué". Nous avons pris en compte cet élément. Cependant, au lieu de remettre en question la conclusion selon laquelle les subventions sont *de facto* spécifiques à Boeing, le "créneau" de 2001 à 2006 défini par la loi pour présenter une demande de subventions au titre de la CHRA renforce simplement le fait que les subventions au titre de la CHRA ont été conçues spécifiquement pour Boeing.

7.924 Les États-Unis font valoir que ce n'est que pendant la prorogation de cinq ans prévue par la CHRA que le crédit d'impôt EDGE n'est pas disponible pour les sociétés non visées par la CHRA, c'est-à-dire les sociétés autres qu'une "entreprise admissible" au titre de cette loi.[2372] En d'autres termes, le Groupe spécial croit comprendre que les États-Unis font valoir que, pendant les dix premières années du crédit d'impôt EDGE, la subvention n'est pas spécifique et que ce n'est que pendant les cinq dernières années des 15 ans que dure le crédit d'impôt EDGE qu'il y aurait une subvention spécifique. Mis à part la question de savoir si les crédits d'impôt EDGE de 15 ans accordés à Boeing au titre de la CHRA peuvent être scindés en une subvention de dix ans et une subvention de cinq ans aux fins de l'article 2 de l'Accord SMC, l'argument des États-Unis repose sur une prémisse erronée, à savoir que "pendant les dix premières années, les avantages accordés à Boeing sont les mêmes que ceux accordés à tout autre bénéficiaire des crédits d'impôt EDGE".[2373] Premièrement, la CHRA dispose que lorsqu'une "entreprise admissible" utilise le crédit d'impôt EDGE de 15 ans, elle "déduit de l'impôt sur les bénéfices qu'elle doit à l'État, pendant la totalité de la période de 15 ans, *un montant qui ne dépassera pas 60 pour cent* du crédit maximal par année qui serait normalement disponible en vertu de la présente loi".[2374] Par conséquent, le *montant* du crédit d'impôt EDGE qu'une "entreprise admissible" reçoit est également différent. Deuxièmement, alors que la Loi sur le crédit d'impôt EDGE dispose que le crédit ne peut généralement pas être demandé "pour des emplois relocalisés par le contribuable d'un site de l'Illinois à un autre site de l'Illinois", la CHRA dispose que "tout employé à plein temps d'une entreprise admissible relocalisée dans l'Illinois en relation avec ce projet remplissant les conditions requises *est réputé être un nouvel employé* aux fins de la présente loi".[2375] Par conséquent, les *types* de crédit d'impôt qu'une "entreprise admissible" peut demander au titre du crédit d'impôt EDGE sont différents. En résumé, il est clair que pendant "les dix premières années", les avantages accordés à Boeing ne sont *pas* les mêmes que ceux accordés à tout autre bénéficiaire des crédits d'impôt EDGE. Le Groupe spécial rappelle que la CHRA indique que son but est d'encourager la relocalisation du siège international de grandes sociétés multinationales dans l'Illinois "au moyen d'incitations ... qui ne seraient normalement pas disponibles dans le cadre des programmes d'incitation existants".[2376]

7.925 Enfin, les États-Unis font valoir que les abattements de l'impôt sur la propriété ne sont pas spécifiques "parce que la législation de l'Illinois permet à tout district fiscal de l'État d'accorder des abattements des impôts sur la propriété de nombreux types d'entreprises".[2377] À l'appui de cet

[2371] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 664.
[2372] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 670 à 672.
[2373] Réponse des États-Unis à la question n° 261, paragraphe 454.
[2374] 35 ILCS § 10/5-45(b), pièce EC-224. (pas d'italique dans l'original) Voir aussi Illinois Economic and Fiscal Commission, Corporate Incentives in the State of Illinois, August 2001, pièce EC-221, page 19 (expliquant que "{l'}accord conclu initialement avec Boeing ne prévoyait pas la disposition relative aux 60 pour cent, mais les législateurs ont voulu que cette disposition soit intégrée dans le projet de loi, ce que Boeing a accepté ultérieurement").
[2375] Corporate Headquarters Relocation Act, 2001 Ill. Pub. Act 92-0207, pièce EC-216.
[2376] Corporate Headquarters Relocation Act, 2001 Ill. Pub. Act 92-0207, pièce EC-216.
[2377] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 680.

argument, ils renvoient le Groupe spécial à la disposition du code fiscal de l'Illinois qui autorise les districts fiscaux à accorder des abattements des impôts sur la propriété des "entreprises commerciales et industrielles", des "instituts universitaires ou de recherche", des "sociétés d'histoire", des "installations de loisirs", des "logements pour personnes âgées", des "biens utilisés pour les courses hippiques ou automobiles" et des "sièges sociaux relocalisés".[2378] Le Groupe spécial admet que la législation de l'Illinois permet à tout district fiscal de l'État d'accorder des abattements des impôts sur la propriété de nombreux types de branches d'activité. Toutefois, il ne voit pas en quoi ce fait est pertinent parce qu'il relève que la disposition du code fiscal de l'Illinois qui renferme cette autorisation indique clairement que chacune des entreprises et branches d'activité énumérées est soumise à un *ensemble différent de modalités, conditions et limitations*.

7.926 Par exemple, la *durée* de ces abattements de l'impôt sur la propriété diffère d'une branche d'activité à l'autre: dix ans maximum dans le cas de la plupart des "entreprises commerciales et industrielles" (sauf dans le cas d'une zone d'activités d'au moins 500 acres, pour laquelle la durée ne dépassera pas 20 ans), des "courses hippiques et automobiles" et des "entreprises de loisirs"; 15 ans maximum dans le cas des "logements pour personnes âgées"; au moins 15 ans dans le cas des "instituts universitaires ou de recherche"; et 20 ans maximum dans le cas des "sièges sociaux relocalisés". Pour prendre un autre exemple, le *montant maximal en dollars* qui peut être demandé diffère: 3 millions de dollars maximum pour les "logements pour personnes âgées"; généralement 4 millions de dollars maximum dans le cas des "entreprises commerciales et industrielles" (sauf dans le cas d'une zone d'activités d'au moins 500 acres, pour laquelle le montant maximal sera de 12 millions de dollars); 5 millions de dollars maximum dans le cas des "courses hippiques" et des "instituts universitaires ou de recherche"; aucune limite maximale en dollars n'est indiquée dans le cas des "courses automobiles", des "sociétés d'histoire" ou des "installations de loisirs". En outre, cette disposition présente *différentes méthodes de calcul des abattements de l'impôt sur la propriété applicables* pour les différentes entreprises et branches d'activité qui sont énumérées. Dans certains cas (par exemple pour les entreprises "commerciales et industrielles"), la méthode est très détaillée. Dans d'autres cas, aucune méthode de calcul n'est indiquée. Comme les États-Unis le notent eux-mêmes, les méthodes de calcul des abattements de l'impôt sur la propriété applicables pour Boeing sont officialisées dans les deux accords distincts qu'elle a conclus avec Chicago et le comté de Cook.[2379] En outre, la disposition énonce différentes règles concernant les *types de biens* pouvant

[2378] 35 ILL. COMP. STAT. § 200/18-165, pièce EC-225.

[2379] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 674. Les États-Unis développent la formule aux paragraphes 675 à 677 de leur première communication écrite:

> "Les deux accords – qui, par leurs termes, sont identiques sur le fond – énoncent une formule pour déterminer la valeur des abattements de l'impôt sur la propriété dont Boeing peut bénéficier parce qu'elle occupe les bâtiments de son siège social situé au 100 North Riverside Plaza à Chicago. Spécifiquement, la valeur des abattements d'impôt sur la propriété est le produit de: a) la part de la facture totale de l'impôt sur la propriété pour le bien que Boeing a payée au cours d'une année donnée; et b) de la "part imputable" de la facture totale de l'impôt sur la propriété pour le bien qui revient à la ville de Chicago ou au comté de Cook, selon le cas. Ainsi, par exemple, si la part de Boeing dans la facture fiscale totale pour le bien au cours d'une année donnée était de 50 dollars sur 150 dollars et si la "part imputable" de la facture fiscale totale pour le bien qui revient à la ville de Chicago (par opposition aux autres juridictions) était de 80 pour cent, Boeing aurait droit à un abattement de l'impôt sur la propriété de 40 dollars par la ville de Chicago.
>
> Les deux accords prévoient toutefois certaines limitations du droit de Boeing de bénéficier d'abattements de l'impôt sur la propriété. Premièrement, la valeur de l'abattement fiscal accordé à Boeing ne peut pas dépasser – en pourcentage de la facture totale de l'impôt sur la propriété pour le bien – le ratio de la surface locative en pieds carrés louée et occupée par Boeing à la surface locative totale en pieds carrés du bien. En vertu des accords, ce ratio est de 0,3573. En d'autres termes, nonobstant la formule exposée dans le paragraphe ci-dessus,

faire l'objet de l'abattement de l'impôt sur la propriété accordé à tel ou tel type d'entreprise ou de branche d'activité.

7.927 À notre avis, le fait que la législation de l'Illinois permet aux autorités fiscales d'accorder des abattements de l'impôt sur la propriété différents à des entreprises et branches d'activité différentes soumises à des ensembles différents de modalités, conditions et limitations ne remet pas en question le fait que les abattements de l'impôt sur la propriété accordés aux "entreprises admissibles" (c'est-à-dire Boeing) en vertu de la CHRA sont spécifiques *de facto* au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC. Le Groupe spécial rappelle à nouveau que la CHRA indique que son but est d'encourager la relocalisation du siège international de grandes sociétés multinationales dans l'Illinois "au moyen d'incitations ... qui ne seraient normalement pas disponibles dans le cadre des programmes d'incitations existants".[2380]

7.928 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les subventions accordées à Boeing en vertu de la CHRA sont spécifiques *de facto* au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC et qu'il n'est donc pas nécessaire de formuler une constatation sur le point de savoir si les abattements et remboursements de l'impôt sur la propriété sont aussi spécifiques *de jure* au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Le Groupe spécial rappelle que les parties conviennent que le versement pour la résiliation du bail est spécifique au sens de l'article 2.[2381]

e) Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing

i) Arguments des Communautés européennes

7.929 Les Communautés européennes estiment que le montant total des quatre subventions accordées à la division des LCA de Boeing est d'environ 25 millions de dollars au cours de la période de 2002 à 2021. Plus spécifiquement, elles estiment que: i) le montant de la subvention résultant pour la division des LCA de Boeing des remboursements pour la relocalisation entre 2002 et 2011 (ou jusqu'à ce que les frais de relocalisation soient intégralement payés) est de 4,3 millions de dollars;

> l'abattement total de l'impôt sur la propriété accordé à Boeing ne peut pas dépasser 35,73 pour cent de la facture totale de l'impôt sur la propriété pour le bien. Par conséquent, si Boeing occupait la moitié du bien, de sorte qu'elle paierait 50 dollars sur les 100 dollars de la facture totale de l'impôt pour le bien (et à supposer toujours que la "part imputable" de la facture fiscale totale pour le bien revenant à la ville de Chicago soit de 80 pour cent), Boeing aurait droit à un abattement de l'impôt sur la propriété de seulement 35,73 dollars par la ville de Chicago, au lieu d'un abattement de l'impôt sur la propriété de 40 dollars.
>
> Deuxièmement, le droit de Boeing de bénéficier d'un abattement de ses impôts sur la propriété dépend en outre du nombre d'employés travaillant à son siège social dans le bâtiment du 100 North Riverside. Si le siège compte 500 employés ou plus, Boeing peut recevoir 100 pour cent du chiffre calculé selon la formule exposée dans les paragraphes ci-dessus. Si toutefois elle emploie moins de 500 personnes, son abattement de l'impôt sur la propriété est réduit comme suit {...} Ainsi, pour prendre encore une fois l'exemple cité plus haut, si Boeing employait seulement 450 personnes à son siège social au cours d'une année donnée (et à supposer toujours que la "part imputable" de la facture fiscale totale pour le bien revenant à la ville de Chicago soit de 80 pour cent), Boeing aurait droit à un abattement de l'impôt sur la propriété de seulement 36 dollars par la ville de Chicago, soit 90 pour cent de l'abattement fiscal de 40 dollars dont elle aurait normalement bénéficié si elle avait atteint le seuil des 500 employés."

[2380] Corporate Headquarters Relocation Act, 2001 Ill. Pub. Act 92-0207, pièce EC-216.

[2381] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 683; réponse des États-Unis à la question n° 13, paragraphe 29 ("La résiliation du bail par la ville de Chicago est une subvention qui est spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.")

ii) le montant de la subvention résultant pour la division des LCA de Boeing des crédits d'impôt EDGE est de 8,5 millions de dollars entre 2003 et 2017; iii) le montant de la subvention résultant pour la division des LCA de Boeing des abattements de l'impôt sur la propriété local accordés par la ville de Chicago et le comté de Cook est de 11,5 millions de dollars entre 2002 et 2021; et iv) le montant de la subvention résultant pour la division des LCA de Boeing du versement pour la résiliation du bail est de 0,5 million de dollars en 2003.[2382]

ii) Arguments des États-Unis

7.930 Les États-Unis font valoir que tous montants reçus par Boeing après 2006 sont "d'ordre conjectural" et ne relèvent pas du mandat du Groupe spécial. Ils affirment que la valeur totale des quatre subventions accordées à la division des LCA de Boeing est de **[***]** millions sur la période de 2002 à 2006.

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.931 Avant d'examiner le point de désaccord relativement limité entre les parties, le Groupe spécial exposera d'abord les points sur lesquels il apparaît que les parties sont d'accord.

7.932 Premièrement, il n'y a pas de désaccord sur la question de savoir si, et dans l'affirmative dans quelle proportion, les subventions accordées à la société Boeing par l'État de l'Illinois et les municipalités s'y trouvant devraient être imputées à la division des LCA de Boeing. Les Communautés européennes font valoir que 50 pour cent du montant total des subventions accordées à la société Boeing par l'État de l'Illinois et les municipalités s'y trouvant devraient être imputés à la division des LCA de Boeing parce que les LCA ont fini par représenter, avec le temps, environ 50 pour cent des ventes totales de Boeing.[2383] Les États-Unis conviennent que 50 pour cent de la valeur de ces quatre subventions devraient être imputés à la division des LCA de Boeing.[2384] Le Groupe spécial ne voit aucune raison de désapprouver la méthode d'imputation des Communautés européennes et imputera donc 50 pour cent de toutes subventions accordées à la société Boeing à la division des LCA de Boeing.

7.933 Deuxièmement, il n'y a pas de désaccord concernant le montant de la subvention accordée à la société Boeing (et, par conséquent, concernant le montant total de la subvention imputable à la division des LCA de Boeing) pour trois des quatre mesures au cours de la période de 2002 à 2006. Les parties conviennent que le montant de la subvention résultant pour la division des LCA de Boeing du remboursement des frais de relocalisation est de **[***]** au cours de la période de 2002 à 2006, que le montant de la subvention résultant pour la division des LCA de Boeing des abattements de l'impôt sur la propriété est de **[***]** millions au cours de la période de 2002 à 2006, et que le montant de la subvention résultant pour la division des LCA de Boeing du versement relatif au bail est de 0,5 million de dollars au cours de la période de 2002 à 2006.[2385] Le Groupe spécial ne voit aucune raison de désapprouver, étant donné que chacun de ces chiffres est suffisamment étayé par les éléments de preuve présentés par les États-Unis et/ou les Communautés européennes.[2386]

[2382] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 384 et 387, 405 et 408, 430 et 433; 449 et 452; State and Local Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-27, pages 1 et 2.

[2383] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 384 et note de bas de page 615, paragraphe 405 et note de bas de page 643, paragraphe 430 et note de bas de page 676, et paragraphe 449 et note de bas de page 697 (citant Boeing/MD LCA Allocation Charts, pièce EC-18).

[2384] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 663, 679 et 682.

[2385] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 661 à 663, 678 et 679, 682; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 276, 301 et 308.

[2386] Concernant le montant de la subvention résultant du remboursement des frais de relocalisation, les renseignements figurent dans le document intitulé "Illinois Corporate Headquarters Relocation Act Relocation

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.934 Troisièmement, aucune partie ne fait valoir qu'il est nécessaire que le Groupe spécial établisse une estimation des montants postérieurs à 2006 des subventions accordées à Boeing au moyen des trois mesures prévues dans la CHRA. Les Communautés européennes expliquent que "les estimations des versements futurs {c'est-à-dire postérieurs à 2006} au titre de l'ensemble des trois subventions mentionnées dans la question du Groupe spécial n'ont *aucune* incidence sur l'analyse des effets défavorables actuels effectuée par les Communautés européennes. Ces montants de subvention particuliers sont imputés sur l'année où la subvention a été reçue".[2387] Les Communautés européennes estiment que le montant total de la subvention résultant pour la division des LCA de Boeing du remboursement des frais de relocalisation serait de 4,3 millions de dollars au cours de la période de 2002 à 2011, que le montant total de la subvention résultant pour la division des LCA de Boeing des crédits d'impôt EDGE serait d'environ 17 millions de dollars au cours de la période de 2003 à 2017 et que le montant total de la subvention résultant pour la division des LCA de Boeing des abattements de l'impôt local sur la propriété serait de 11,5 millions de dollars au cours de la période de 2002 à 2021.[2388] Selon les États-Unis, les montants postérieurs à 2006 sont "d'ordre conjectural" et ne relèvent "pas du mandat du Groupe spécial" parce qu'ils n'étaient pas "une mesure qui existait au moment où le présent Groupe spécial a été établi".[2389] Puisqu'il apparaît qu'il n'est pas nécessaire qu'il établisse une estimation des montants postérieurs à 2006 des subventions accordées à Boeing au moyen des trois mesures prévues par la CHRA, le Groupe spécial juge inutile de régler ces autres questions.

Grant Expenses, 2002-2006", pièce US-255 (RCC). Pour chaque année, les montants demandés par Boeing sont indiqués sur la première page du document "Exhibit B", figurant dans la pièce US-255. Les pages sur lesquelles figurent les montants de remboursement demandés par Boeing chaque année portent la signature d'un responsable de la société Boeing qui déclare ce qui suit: "sous peine de parjure, je certifie la véracité et l'exactitude des renseignements susmentionnés". Concernant le montant des abattements de l'impôt sur la propriété, voir les documents City of Chicago Property Tax Abatements 2002-2006, pièce US-262, et Cook County Property Tax Abatements 2002-2006, pièce US-263 (RCC), qui renferment les "formulaires de remboursements annuels" présentés par Boeing à la ville de Chicago et au comté de Cook, en vertu du "Tax Reimbursement Payment Agreement" (Accord de paiement au titre du remboursement des impôts). Concernant le montant du versement relatif au bail, voir le document Lease Termination Compensation Agreement between 100 North Riverside, LLC and the City of Chicago, 15 January 2003, pièce EC-217, page 2, qui indique le montant versé par la ville au propriétaire.

[2387] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 368, paragraphe 201. (italique dans l'original)

[2388] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 384, 405 et 430. Les estimations des montants de ces subventions faites par les Communautés européennes sur une base annuelle sont indiquées dans le document International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 February 2007, pièce EC-13, Appendice A, et aussi dans le document State and Local Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-27. Après que les États-Unis avaient fourni des renseignements indiquant que le montant réel des frais de relocalisation remboursés à Boeing pendant la période de 2002 à 2006 était supérieur à l'estimation qu'elles avaient faite du montant reçu par Boeing au cours de la période de 2002 à 2006, les Communautés européennes ont fait observer que le montant de la subvention résultant pour la division des LCA de Boeing du remboursement des frais de relocalisation au cours de la période de 2007 à 2011 "pouvait atteindre **[***]**". Elles font ce calcul en notant que les chiffres fournis par les États-Unis indiquent que le montant total remboursé à Boeing **[***]** d'environ **[***]** entre 2004 et 2005 et d'environ **[***]** entre 2005 et 2006. Selon les Communautés européennes, si le montant remboursé annuellement à Boeing continue de **[***]** à ce rythme, Boeing peut recevoir le remboursement maximal possible de ses frais de relocalisation d'ici à 2011, à savoir 50 pour cent de ses frais de relocalisation. Par conséquent, les Communautés européennes concluent que la contribution financière totale versée à Boeing est de **[***]** entre 2002 et 2011. Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 276.

[2389] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 663; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 669; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 679. Dans leur réponse à la question n° 368, les États-Unis confirment l'interprétation du Groupe spécial selon laquelle leurs arguments relatifs aux mesures postérieures à 2006 concernent le montant des subventions plutôt que l'existence des subventions.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.935 Le point de désaccord concerne le montant de la subvention relative au crédit d'impôt EDGE accordée à Boeing pendant la période de 2002 à 2006. Les Communautés européennes estiment que le montant total de la subvention résultant pour la division des LCA de Boeing des crédits d'impôt EDGE serait d'environ 17 millions de dollars au cours de la période de 2003 à 2017, dont 2,4 millions de dollars au cours de la période de 2003 à 2006.[2390] Elles fondent leur estimation sur les chiffres figurant dans deux documents accessibles au public, dont l'élaboration date de 2001, qui présentent la propre estimation de l'État de l'Illinois concernant le montant de la subvention relative au crédit d'impôt EDGE accordée à Boeing.[2391] Les Communautés européennes indiquent qu'elles ont tenté d'obtenir des chiffres plus précis au moyen de la Loi sur la liberté de l'information, mais que l'État de l'Illinois a refusé de leur fournir ces renseignements.[2392] Les États-Unis affirment que l'État de l'Illinois a versé une contribution financière de **[***]** à Boeing au titre des crédits d'impôt EDGE entre 2003 et 2006 parce que **[***]**.[2393] Ils notent toutefois qu'en 2002 **[***]**.[2394] Au paragraphe 289 de leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes répondent ce qui suit:

> "Enfin, s'agissant du montant de la contribution financière résultant pour la division des LCA de Boeing de ces crédits d'impôt EDGE, les États-Unis n'ont fourni aucun élément à l'appui de leur affirmation selon laquelle le montant est inférieur aux 17 millions de dollars pour la période comprise entre 2003 et 2017 inclus allégués par les Communautés européennes. Les États-Unis affirment simplement que **[***]** sans fournir les déclarations d'impôt sur les bénéfices de Boeing dans l'Illinois pour ces années. Faute d'éléments de preuve concrets, il n'y a aucune raison de souscrire à l'affirmation des États-Unis. ..."

7.936 Le Groupe spécial a demandé aux États-Unis de répondre aux arguments formulés par les Communautés européennes au paragraphe 289 de leur deuxième communication écrite, mais les États-Unis ont seulement dit que "{c}omme ... indiqué précédemment, Boeing a **[***]**".[2395]

7.937 Le Groupe spécial considère que l'estimation des Communautés européennes est étayée par des éléments de preuve et que les affirmations des États-Unis ne sont étayées par aucun élément de preuve. Nous rappelons que les Communautés européennes s'appuient sur les estimations faites par l'État en 2001 du montant des recettes qu'il abandonnera au titre du programme de crédits d'impôt EDGE.[2396] En revanche, les États-Unis ne fournissent aucun élément de preuve à l'appui de leur affirmation selon laquelle **[***]**. Le Groupe spécial a donné aux États-Unis la possibilité de répondre à l'argument formulé par les Communautés européennes sur ce point précis et ils ne l'ont pas fait. Nous considérons que l'estimation des Communautés européennes est fondée sur les meilleurs

---

[2390] Les estimations des montants de ces subventions faites par les Communautés européennes sur une base annuelle sont indiquées dans le document International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 February 2007, pièce EC-13, Appendice A, et aussi dans le document State and Local Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-27.

[2391] Illinois Economic and Fiscal Commission, Corporate Incentives in the State of Illinois, August 2001, pièce EC-221, page 19; Testimony of Pam McDonough to the Illinois House Revenue Committee, 23 May 2001, pièce EC-233, page 3.

[2392] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 403.

[2393] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 669.

[2394] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 669, note de bas de page 863. Nous notons que les États-Unis fournissent la déclaration d'impôt sur les bénéfices de Boeing dans l'État de l'Illinois pour 2002 et que cette déclaration indique qu'en 2002 Boeing a demandé un crédit d'impôt EDGE d'une valeur de **[***]**. Voir Boeing 2002 Illinois Corporate Income Tax Return, pièce US-259 (RCC), page 2.

[2395] Réponse des États-Unis à la question n° 260, paragraphe 453.

[2396] Illinois Economic and Fiscal Commission, Corporate Incentives in the State of Illinois, August 2001, pièce EC-221, page 19; Testimony of Pam McDonough to the Illinois House Revenue Committee, 23 May 2001, pièce EC-233, page 3.

renseignements à la disposition du public et nous l'acceptons. Par conséquent, nous quantifions la valeur des crédits d'impôt reçus par Boeing au cours de la période de 2003 à 2006 à 2,4 millions de dollars.[2397] Si l'on ajoute à cela 50 pour cent de la valeur du crédit d'impôt EDGE que Boeing a reçu en 2002[2398], nous estimons que le montant de la subvention résultant pour la division des LCA de Boeing du crédit d'impôt EDGE pour la période de 2002 à 2006 est de **[***]**, c'est-à-dire 2,4 millions de dollars + **[***]**.

7.938 En somme, le Groupe spécial estime que le montant de la subvention résultant pour la division des LCA de Boeing des quatre mesures en cause est de **[***]**.

f) Conclusion

7.939 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les quatre incitations accordées à Boeing par l'État de l'Illinois et les municipalités s'y trouvant en contrepartie de la décision de Boeing de relocaliser son siège social à Chicago constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, et estime que le montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing est d'environ 11 millions de dollars au cours de la période de 2002 à 2006.**

5. R&D aéronautique de l'Administration nationale de l'aéronautique et de l'espace (NASA)[2399]

a) Introduction

7.940 Les Communautés européennes affirment que la NASA accorde à Boeing un financement et un soutien pour la R&D aéronautique dans le cadre d'un certain nombre de programmes de R&D. Elles font valoir que ce financement et ce soutien constituent une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC, et sont spécifiques au sens de l'article 2 dudit accord. Elles estiment que la NASA a versé à Boeing 10,4 milliards de dollars de subventions pendant la période de 1989 à 2006.[2400]

7.941 Les États-Unis ne contestent pas que, dans le cadre des huit programmes de R&D aéronautique de la NASA en cause dans le présent différend, la NASA a fait des versements à Boeing et a donné à celle-ci accès à des installations, équipements et employés publics dans le but d'effectuer des recherches dans le domaine de l'aéronautique. Ils font toutefois valoir que les versements et

[2397] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 404. Les Communautés européennes estiment que Boeing recevra 1,13 million de dollars par an sous la forme de crédits d'impôt EDGE et font observer que 50 pour cent de ce montant devrait être imputé à la division des LCA de Boeing.

[2398] Comme il est indiqué plus haut, en 2002, Boeing a demandé un crédit d'impôt EDGE de **[***]**. Les parties conviennent que seulement 50 pour cent de la valeur de ces crédits devraient être imputés à la division des LCA de Boeing. 50 pour cent de **[***]** correspond à **[***]**.

[2399] Les Communautés européennes examinent dans deux parties distinctes de leur première communication écrite les versements et l'accès aux "installations, équipements et employés" que la NASA a, d'après les allégations, accordés à Boeing. Dans la section VI:E.2, elles examinent ces deux points sous l'intitulé "Recherche et développement aéronautique de la NASA". Dans la section VI:H, elles fournissent des précisions sur le deuxième point dans la section "Installations, équipements et employés de la NASA/du DOD". Dans leur première communication écrite, les États-Unis examinent ces deux points dans une section, intitulée "R&D de la NASA". De même, dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes examinent ces deux points dans une seule section, intitulée "Recherche et développement aéronautique de la NASA". Le Groupe spécial examine les arguments des Communautés européennes relatifs aux versements et aux "installations, équipements et employés" ensemble dans la présente section de son rapport. Il suivra la même approche en ce qui concerne la "R&D aéronautique du Département de la défense (DOD)".

[2400] NASA/DOD/DOC Aeronautics R&D Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-25, page 20.

l'accès aux installations, équipements et employés que la NASA a accordés à Boeing ne sont pas des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Ils font en outre valoir que l'octroi à Boeing par la NASA d'un accès aux souffleries n'est pas spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. De plus, ils font valoir que les Communautés européennes ont surestimé le montant de toute subvention accordée à Boeing par la NASA. Selon eux, le montant total des versements faits à Boeing dans le cadre des contrats et accords de R&D passés avec la NASA dans le cadre des huit programmes de R&D aéronautique en cause s'est élevé à 1,05 milliard de dollars, dont moins de 775 millions de dollars se rapportaient aux LCA. Selon les États-Unis, la valeur totale des installations, équipements et employés de la NASA fournis à Boeing dans le cadre de ces contrats et accords de R&D était inférieure à 80 millions de dollars.

b) Mesures en cause

7.942 Entre 1969 et 2002, les recherches aéronautiques effectuées annuellement ont représenté entre 2 et 7 pour cent du budget total de la NASA.[2401] Les parties s'accordent à reconnaître que l'essentiel du budget de la NASA se rapporte à des activités *spatiales*, et elles s'accordent également à reconnaître que la plupart des contrats conclus entre la NASA et Boeing n'ont rien à voir avec l'aéronautique.[2402] La portée de l'allégation des Communautés européennes se limite à la R&D dans le domaine de l'*aéronautique*.

7.943 Les éléments pertinents de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes[2403] sont ainsi libellés:

> "a. en autorisant la branche de production LCA des États-Unis à participer à des programmes de recherche, en effectuant des versements à la branche de production LCA des États-Unis dans le cadre de ces programmes ou en autorisant la branche de production LCA des États-Unis à exploiter les résultats des programmes, par des moyens comprenant mais pas exclusivement l'abandon de droits de brevet de valeur, ou la renonciation à de tels droits, l'octroi d'un accès aux données visées par des droits exclusifs limités ("LERD") ou d'un accès autrement exclusif ou anticipé à des données, secrets commerciaux et autres connaissances résultant de recherches financées par les pouvoirs publics. Des exemples de tels programmes de la NASA sont cités ci-dessous:
>
> i) High Speed Research Program
>
> ...
>
> ii) Advanced Subsonic Technology Program
>
> ...

[2401] Première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 266.

[2402] Les Communautés européennes estiment que la valeur des versements faits et des biens et services fournis à Boeing pour la R&D aéronautique pendant la période de 1989 à 2006 s'est élevée à 10,4 milliards de dollars. Dans le document Boeing's Share of NASA Contracts, FY 1991-FY 2004, pièce EC-19, elles indiquent que la valeur totale des contrats que la NASA a octroyés à Boeing/MD ("Total NASA Contract Awards to Boeing/MD") pendant les exercices 1991 à 2004 a été d'environ 32,064 milliards de dollars. La note 1 de la pièce EC-19 précise que les renseignements proviennent du document NASA Annual Procurement Report, FY 1991-FY 2004, "One Hundred Principal Contractors", pièce EC-341. Il apparaît donc que, selon l'estimation des Communautés européennes, la valeur des versements faits et des biens et services fournis à Boeing pour la R&D aéronautique est à peu près égale au tiers du montant total des versements faits par la NASA à Boeing pendant la période de 1991 à 2004.

[2403] WT/DS353/2, point 2 a) et 2 b), pages 6 à 8.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

iii) Aviation Safety Program/Aviation Safety & Security Program/Aviation Security & Safety Program

...

iv) Quiet Aircraft Technology Program

...

v) High Performance Computing and Communications Program

...

vi) Research & Technology Base Program

...

vii) Advanced Composites Technology Program

...

viii) Vehicle Systems Program

...

ix) Materials and Structures Systems Technology Program, including advanced composites materials and structures research

...

x) Aircraft Energy Efficiency Program, including Composite Primary Aircraft Structures, Transport Aircraft Systems Technology, and Advanced Composite Structures Technology Programs

...

b. en mettant à disposition ses employés et installations pour appuyer les programmes de R-D énumérés ci-dessus et en prenant à sa charge les salaires, dépenses de personnel et autres dépenses de soutien institutionnel, fournissant ainsi des services de valeur à la branche de production LCA des États-Unis à des conditions plus favorables que celles qui sont offertes sur le marché ou autrement que dans des conditions de libre concurrence"

7.944 Au vu de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes, de leurs communications écrites et des réponses qu'elles ont données aux questions, le Groupe spécial croit comprendre que les mesures contestées par les Communautés européennes dans le présent différend sont les "versements"[2404] et l'"accès gratuit aux installations, équipements et

[2404] Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les Communautés européennes mentionnent que la NASA a "effectu{é} des versements" à Boeing. Dans leur première communication écrite, elles parlent du "financement direct à la R&D" accordé à Boeing sous forme de "dons". Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 524, 548, 572, 588, 603, 618, 631 et 650.

employés de la NASA"[2405] que la NASA a accordés à Boeing par le biais de contrats et accords de R&D passés avec Boeing[2406] dans le cadre des programmes de R&D aéronautique suivants: Advanced Composites Technology ("ACT"), High Speed Research ("HSR"), Advanced Subsonic Technology ("AST"), High Performance Computing and Communications ("HPCC"), Aviation Safety, Quiet Aircraft Technology ("QAT"), Vehicle Systems ("VSP") et Research and Technology Base ("Base R&T").[2407]

7.945 La NASA a passé un certain nombre de contrats et d'accords de R&D avec Boeing dans le cadre des huit programmes de R&D aéronautique en cause. Ces contrats et accords entrent pour l'essentiel dans deux catégories distinctes: i) les "contrats d'achat" (par opposition aux instruments d'"aide"[2408]) et ii) les accords au titre de la Loi sur l'espace. Les lois et règlements des États-Unis établissent les conditions juridiques applicables à l'utilisation de "contrats d'achat". Spécifiquement, ce type d'instrument peut être utilisé uniquement lorsque le "but principal" de l'activité est l'"acquisition de biens ou services" "directement à l'avantage ou pour l'usage" du gouvernement des États-Unis.[2409] De plus, la réglementation de la NASA dispose que les types d'accords au titre de la

---

[2405] Voir, par exemple, la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 890 et 891 ("En plus de financer les efforts de R&D de la branche de production des LCA des États-Unis au fil des ans, la NASA et le DOD ont fourni à Boeing et McDonnell Douglas un important soutien à la R&D au moyen d'un accès gratuit aux installations, équipements et employés de la NASA/du DOD … La NASA, en particulier, a accordé à Boeing un avantage considérable en lui donnant gratuitement accès à ses installations, équipements et employés."); la réponse des Communautés européennes à la question n° 148, paragraphe 172 ("Les Communautés européennes utilisent l'expression "installations, équipements et employés" comme raccourci pour désigner les types de "biens et services" fournis par la NASA. Aux fins de leur allégation, les expressions "installations, équipements et employés" et "biens et services" sont interchangeables. Les Communautés européennes ont décrit en détail les "installations, équipements et employés" fournis par la NASA dans leurs communications antérieures en citant des accords spécifiques au titre de la Loi sur l'espace et d'autres contrats.") et la réponse des Communautés européennes à la question n° 148, paragraphes 180 à 182 ("les Communautés européennes allèguent que la NASA fournit des "installations, équipements et employés" à Boeing pour la R&D relative aux LCA. Cette allégation est mise en évidence dans le premier élément du point 2 b) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes. Le deuxième élément du point 2 b) … vise à montrer que le "soutien institutionnel" représente *une partie de* la valeur des "installations, équipements et employés" fournis par la NASA … Le point 2 d) constitue un exemple plus spécifique des types d'installations fournies par la NASA").

[2406] Voir, par exemple, la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 457 ("La NASA et le DOD accordent généralement un financement pour la R&D relative aux LCA au moyen de ce qu'ils appellent des "contrats", mais qui consiste en réalité en dons accordés à Boeing/MD pour les dépenses de R&D relative aux LCA.") et la réponse des Communautés européennes à la question n° 148, paragraphe 171 ("La NASA fournit ces "biens et services" dans le cadre des divers instruments contractuels (c'est-à-dire les accords au titre de la Loi sur l'espace et autres contrats) qu'elle conclut avec Boeing en application des huit programmes de R&D aéronautique de la NASA contestés dans le présent différend.").

[2407] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 476.

[2408] Le Groupe spécial note que la grande majorité des transactions conclues entre la NASA et Boeing dans le cadre des huit programmes de R&D aéronautique en cause sont des "contrats d'achat". Toutefois, dans quelques cas, les transactions conclues entre la NASA et Boeing (ou des entités achetées par Boeing) dans le cadre de ces programmes ont pris la forme de ce que la législation des États-Unis appelle des instruments d'"aide", et plus particulièrement d'"accords de coopération". Selon les États-Unis, il n'y a eu que trois accords de coopération entre Boeing et la NASA, et moins de 5 millions de dollars au total ont été alloués à ces accords. Selon les États-Unis, aucun autre type d'instrument d'"aide" n'a été conclu entre la NASA et Boeing. Voir la pice US-1245; la réponse des États-Unis à la question n° 20 a), paragraphe 46; la réponse des États-Unis à la question n° 214, paragraphe 345 et note de bas de page 464; la réponse des États-Unis à la question n° 238, paragraphe 38 et note de bas de page 55.

[2409] Voir, par exemple, la première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 100 (citant 32 C.F.R. § 22.205 a) (pièce US-22) et 48 C.F.R. § 35.003 (pièce US-23)); *NASA Grants and Cooperative Agreement Handbook*, § 1260.12 b) 1) (pièce US-94); réponses des parties aux questions n° 20, 151, 154 et 191, et observations y relatives.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Loi sur l'espace que contestent les Communautés européennes en l'espèce, c'est-à-dire les accords "non remboursables" ou "partiellement remboursables" au titre de la Loi sur l'espace, peuvent uniquement être conclus lorsque la R&D effectuée conformément à l'accord "favorisera l'accomplissement des missions de l'Agence".[2410] Dans le présent rapport, nous employons l'expression "contrats de R&D de la NASA" pour désigner les contrats d'achat conclus par la NASA avec Boeing dans le cadre des huit programmes de R&D aéronautique en cause, le terme "accords" pour désigner les accords non remboursables et partiellement remboursables au titre de la Loi sur l'espace conclus par la NASA avec Boeing dans le cadre des huit programmes de R&D aéronautique en cause, et l'expression "contrats et accords de R&D de la NASA" pour désigner les deux.

7.946 En réponse à une question du Groupe spécial, les Communautés européennes précisent qu'elles ne contestent pas le fait que la NASA a autorisé Boeing à "participer" aux programmes de recherche en tant que mesure distincte.[2411] En ce qui concerne le fait que la NASA "{a} autoris{é} la branche de production LCA des États-Unis à exploiter les résultats des programmes, par des moyens

---

[2410] La politique de la NASA au sujet des accords au titre de la Loi sur l'espace est énoncée dans la NASA Policy Directive 1050.1H (Directive 1050.1H de la NASA), pièce US-108. La Loi sur l'espace autorise la NASA "à conclure et exécuter les contrats, baux, accords de coopération ou autres transactions jugés nécessaires à l'exécution de ses travaux, aux conditions qu'elle juge appropriées, avec tout organisme ou intermédiaire des États-Unis, ou tout État, territoire ou possession, ou toute subdivision politique d'un État, d'un territoire ou d'une possession, ou toute personne, entreprise, association ou société ou tout établissement d'enseignement". L'expression "Accords au titre de la Loi sur l'espace" désigne les accords passés par la NASA en vertu du pouvoir relatif aux "autres transactions" prévu dans la Loi sur l'espace. La directive de la NASA qui régit les accords au titre de la Loi sur l'espace explique:

> En vertu du pouvoir qui lui est conféré par la Loi sur l'espace, la NASA a conclu un grand nombre d'accords avec divers groupes de personnes et d'organisations, dans les secteurs privé comme public, *dans le but de satisfaire aux vastes exigences et objectifs des missions et programmes de la NASA*. La politique de la NASA consiste à utiliser le vaste pouvoir que la Loi sur l'espace lui confère pour favoriser l'accomplissement de ses missions.

La NASA a recours à trois types d'accords au titre de la Loi sur l'espace différents: les accords remboursables, partiellement remboursables et non remboursables. Elle fournit des biens et services dans le cadre d'accords remboursables au titre de la Loi sur l'espace lorsqu'elle "a des biens, services et installations uniques, qui ne sont pas pleinement utilisés pour répondre aux besoins de ses missions, qu'elle peut mettre à la disposition d'autres entités sous réserve de non-ingérence, d'une manière compatible avec ses missions". La NASA demande le remboursement intégral, défini comme le "recouvrement intégral des coûts" afférents aux biens, services ou installations fournis, lorsque l'utilisation de ses installations ne lui procure aucun "avantage". Elle a également le pouvoir d'accepter un remboursement partiel lorsque la contribution proposée par la partie prenante à l'accord est équitable et raisonnable par rapport aux ressources que la NASA doit engager, aux risques encourus par les programmes de la NASA et aux "avantages conférés à la NASA correspondants". Lorsque la NASA "obtient des droits de propriété intellectuelle ou des droits d'utilisation des données ou d'autres avantages", il y a présomption d'un intérêt pour la NASA qui peut justifier un remboursement partiel. En cas de remboursement partiel, la politique de la NASA est que "{la} décision de faire payer moins que l'intégralité des coûts devrait: 1) être prise d'une manière compatible avec la réglementation et les politiques écrites de la NASA, 2) faire état de l'analyse des prix du marché, de l'avantage conféré à la NASA, ou d'un autre fondement juridique qui appuie un recouvrement inférieur à l'intégralité des coûts, et 3) prendre en considération les coûts recouvrés et non recouvrés conformément à la politique de gestion financière de la NASA". La NASA a recours à des accords non remboursables au titre de la Loi sur l'espace lorsqu'elle collabore avec "une ou plusieurs parties prenantes à l'accord à l'exécution d'une activité mutuellement avantageuse qui contribue à l'accomplissement des missions de l'Agence". Dans ces situations, "chaque partie supporte le coût de sa participation et il n'y a pas d'échange de fonds entre les parties". La NASA exige, dans le cadre de tous les accords non remboursables au titre de la Loi sur l'espace, que "les contributions respectives de chaque partie prenante à l'accord soient équitables et raisonnables par rapport aux ressources que la NASA doit engager, aux risques encourus par les programmes de la NASA et aux avantages correspondants conférés à la NASA".

[2411] Réponse des Communautés européennes à la question n° 149.

comprenant mais pas exclusivement l'abandon de droits de brevet de valeur, ou la renonciation à de tels droits, l'octroi d'un accès aux données visées par des droits exclusifs limités ("LERD") ou d'un accès autrement exclusif ou anticipé à des données, secrets commerciaux et autres connaissances résultant de recherches financées par les pouvoirs publics", les Communautés européennes examinent ces mesures principalement dans les sections de leurs communications concernant les "transferts/abandons de droits de propriété principalement intellectuelle de la NASA/du DOD".[2412]

7.947 Nous examinons les mesures contestées plus en détail dans le contexte de notre évaluation de la question de savoir si ces mesures constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, et dans le contexte de l'estimation du montant de toute subvention accordée à la division des LCA de Boeing.

c) Question de savoir s'il existe une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC

7.948 Dans la présente section, nous examinons si les versements et l'accès aux installations, équipements et employés que la NASA a accordés à Boeing dans le cadre des huit programmes de R&D aéronautique en cause constituent une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Nous commençons par examiner la question de savoir si les transactions comportent une contribution financière visée par l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC. Les deux grandes questions soulevées par les arguments des parties sont: i) la question de savoir si des transactions qualifiées à juste titre d'"achats de services" sont exclues du champ de l'article 1.1 a) 1); et ii) la question de savoir si les contrats de R&D que la NASA a passés avec Boeing sont qualifiés à juste titre d'"achats de services". Nous examinerons ces deux questions l'une après l'autre. Si nous constatons que les mesures contestées constituent des contributions financières accordées à Boeing, nous examinerons alors si ces contributions financières sont fournies à des conditions qui confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

i) Question de savoir s'il y a une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC

Question de savoir si des transactions qualifiées à juste titre d'"achats de services" sont exclues du champ de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC

Arguments des Communautés européennes

7.949 Les Communautés européennes font valoir que les transactions comportant des achats de services ne sont pas exclues du champ de l'article 1.1 a) 1). En fait, elles estiment que l'article 1.1 a) 1) i) peut être interprété de manière à englober toute transaction comportant un versement monétaire à un bénéficiaire, indépendamment de la question de savoir si la transaction comporte ou non un "achat de services". En ce qui concerne l'interprétation de l'article 1.1 a) 1), les principaux arguments avancés par les Communautés européennes sont les suivants: i) le sens ordinaire des termes employés à l'article 1.1 a) 1) i) ("une pratique des pouvoirs publics comporte un transfert direct de fonds …") est assez large pour englober un transfert direct de fonds effectué conformément à des contrats de services; ii) on ne peut que formuler des hypothèses sur la raison pour laquelle les rédacteurs ont omis de mentionner les achats de services dans le projet de texte final de l'Accord SMC car il y a plus d'une explication possible; iii) l'article 8.2 a) de l'Accord SMC confirme que les achats de services, du moins en ce qui concerne le soutien contractuel à la R&D, sont visés par l'article 1.1 a) 1); iv) exclure les achats de services du champ de l'article 1.1 a) 1) créerait une énorme faille dans le champ d'application et irait à l'encontre de l'objet et du but généraux de l'Accord SMC; v) la possibilité d'un chevauchement partiel entre la deuxième partie de l'article 1.1 a) 1) iii) ("ou achètent des biens") et différents alinéas de l'article 1.1 a) 1) ne rend pas la

[2412] Réponse des Communautés européennes à la question n° 215.

mention des achats de biens à l'article 1.1 a) 1) iii) redondante ou inutile, contrairement à ce que les États-Unis font valoir; vi) la mention de la "participation au capital social" (c'est-à-dire l'achat d'actions) en tant qu'exemple d'un "transfert direct de fonds" à l'article 1.1 a) 1) i) confirme que les achats peuvent être visés par l'article 1.1 a) 1) i); et vii) ce que les pouvoirs publics reçoivent en échange de leur financement et de leur soutien est une question qui est dûment examinée dans le cadre de l'examen de l'"avantage".[2413]

Arguments des États-Unis

7.950 Les États-Unis font valoir que les achats de services par les pouvoirs publics sont exclus du champ de l'article 1.1 a) 1). Les principaux arguments qu'ils avancent sont les suivants: i) le sens ordinaire des termes employés à l'article 1.1 a) 1) i) doit être interprété "dans le contexte" de ces termes et cette interprétation ne peut pas vider de leur sens d'autres dispositions de l'article premier; ii) l'article 8.2 a) de l'Accord SMC, qui porte sur l'"aide" aux activités de recherche, n'étaye pas le point de vue selon lequel les "achats" de services sont visés par l'article 1.1 a) 1); iii) les Communautés européennes donnent une interprétation erronée de l'objet et du but de l'Accord SMC, et font abstraction du fait que la définition d'une "contribution financière" visait à exclure certaines mesures des disciplines de l'Accord SMC; iv) la seule conclusion défendable qui découle d'un examen de l'historique de la rédaction de l'article 1.1 a) 1) iii) est que les négociateurs ont supprimé la mention explicite des achats de services parce qu'ils voulaient que ces types de transactions ne soient pas traités comme des contributions financières; v) l'interprétation donnée par les Communautés européennes des alinéas i) et iii) rendrait la mention des achats de biens à l'article 1.1 a) 1) iii) redondante ou inutile, et les exemples allant dans le sens contraire donnés par les Communautés européennes ne démontrent rien d'autre; vi) le fait qu'une "participation au capital social" est incluse en tant qu'exemple d'un "transfert direct de fonds" ne veut pas dire que l'achat de biens ou de services est visé par l'alinéa i); et vii) donner effet à l'omission des achats de services à l'article 1.1 a) 1) ne supprime pas la distinction entre la contribution financière et l'avantage.[2414]

Arguments des tierces parties

7.951 L'Australie et le Brésil estiment que les "achats de services" ne sont pas exclus du champ de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC.[2415] Ces tierces parties avancent des arguments qui sont pour l'essentiel identiques à ceux des Communautés européennes. Entre autres choses, elles font toutes les deux valoir que l'exclusion des achats de services du champ de l'article 1.1 a) 1) pourrait créer une "énorme faille" dans le champ d'application de l'Accord SMC et aller à l'encontre de l'objet et du but généraux de l'Accord.[2416]

[2413] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 349 à 364; réponses des Communautés européennes (et/ou observations des Communautés européennes sur les réponses des États-Unis) aux questions n° 15, 17, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119 et 120.

[2414] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 48 et 218; réponses des États-Unis (et/ou observations des États-Unis sur les réponses des Communautés européennes) aux questions 15, 17, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119 et 120.

[2415] Communication écrite de l'Australie, paragraphes 19 à 26; réponse de l'Australie aux questions n° 1, 5 et 6; déclaration orale de l'Australie, paragraphes 5 à 27; communication écrite du Brésil, paragraphes 9 à 15; réponse du Brésil aux questions n° 1, 5 et 6; déclaration orale du Brésil, paragraphes 7 à 12.

[2416] Voir, par exemple, la communication écrite du Brésil, paragraphe 10 ("De toute évidence, une aussi énorme faille n'a pas été voulue par les rédacteurs et, partant, le Groupe spécial devrait rejeter l'interprétation des États-Unis"); déclaration orale de l'Australie, paragraphe 6 ("L'Australie trouve convaincant l'argument des Communautés européennes selon lequel "accepter l'argument des États-Unis voulant que la R&D relative aux LCA soit un achat de services simplement parce qu'elle est financée par le biais de contrats créerait une énorme faille dans l'Accord SMC"").

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.952 Le Canada, le Japon et la Corée adoptent le point de vue selon lequel les achats de services sont exclus du champ de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC.[2417] Ces tierces parties avancent des arguments qui sont, pour l'essentiel, identiques à ceux des États-Unis. Entre autres choses, elles font valoir que l'omission de toute mention de l'achat de services à l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC témoigne d'un choix délibéré des rédacteurs et qu'il faut lui donner sens.[2418]

Évaluation par le Groupe spécial

7.953 Selon le Groupe spécial, la question dont il est saisi est celle de savoir si des transactions qualifiées à juste titre d'achats de services sont exclues du champ de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Cette question n'a été examinée dans aucun rapport antérieur de groupe spécial ou de l'Organe d'appel.[2419] Il n'y a pas d'"accord ultérieur" intervenu entre les Membres de l'OMC au sujet de cette question au sens de l'article 31 3) a) de la Convention de Vienne, et il n'y a pas de "pratique ultérieurement suivie" par laquelle est établi l'accord des Membres de l'OMC au sujet de cette question au sens de l'article 31 3) b) de la Convention de Vienne.[2420] Ainsi, pour répondre à cette

[2417] Réponse du Canada aux questions n° 1 à 5; déclaration orale du Canada, paragraphes 3 à 11; réponse du Japon à la question n° 1; déclaration orale du Japon, paragraphes 2 à 4; réponse de la Corée à la question n° 1.

[2418] Voir, par exemple, la réponse du Canada à la question n° 1, paragraphe 3 ("l'omission de toute mention de l'achat de services à l'article 1.1 a) 1) iii) témoignait d'un choix délibéré des rédacteurs"); déclaration orale du Japon, paragraphe 2 ("Du fait de cette omission évidente, l'Accord SMC exclut manifestement l'achat de services par les pouvoirs publics du champ de la définition d'une contribution financière"); réponse de la Corée à la question n° 1, paragraphe 1 ("l'Accord SMC devrait être interprété et appliqué de la manière convenue lors des négociations du Cycle d'Uruguay").

[2419] La question dont le Groupe spécial est saisi n'est pas celle de savoir si certaines transactions peuvent être visées simultanément par différents alinéas de l'article 1.1 a) 1), ou visées simultanément par l'Accord SMC et l'AGCS. Nous n'excluons pas la possibilité que certaines transactions "puissent être visées simultanément par différents alinéas de l'article 1.1 a) 1)" (rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.439). De même, nous croyons comprendre que des "mesures qui impliquent un service concernant une marchandise particulière ou un service fourni en liaison avec une marchandise particulière" constituent une "catégorie de mesures qui pourraient être considérées comme relevant à la fois du GATT de 1994 et de l'AGCS" (rapport de l'Organe d'appel *CE – Bananes III*, paragraphe 221), et nous n'avons pas vraiment de problème avec l'affirmation selon laquelle les mesures qui impliquent un service concernant une marchandise particulière ou un service fourni en liaison avec une marchandise particulière constituent une catégorie de mesures qui pourraient être considérées comme relevant à la fois du GATT de 1994 et de l'AGCS.

[2420] Dans la question n° 118, le Groupe spécial a demandé aux États-Unis et aux Communautés européennes s'il y avait une pratique ultérieurement suivie, au sens de l'article 31 3) b) de la Convention de Vienne, par laquelle est établi l'accord des Membres sur le point de savoir si des transactions comportant l'"achat d'un service" entre dans le champ de l'article 1.1 a) 1). Dans leur réponse à la question n° 118, les États-Unis renvoient le Groupe spécial à la décision de la Cour d'appel du Circuit fédéral des États-Unis selon laquelle le sens ordinaire du texte de la législation des États-Unis en matière de droits compensateurs qui met en œuvre l'article premier de l'Accord SMC était "sans ambiguïté" pour la raison suivante:

> "L'article 1677 5) dit clairement en quoi consiste une subvention, et l'achat d'un service par une entité publique étrangère, quel que soit son lien avec la fabrication d'un bien, n'est pas considéré dans la loi comme une subvention. Bien que la fourniture de services par une entité publique à une autre entité moyennant une contrepartie moins qu'adéquate puisse être considérée comme une subvention, les termes clairs de l'article 1677 5) ne permettent pas de considérer que l'achat de services par une entité publique auprès d'une autre entité est une subvention. De plus, l'article 1677 5) D) iii) montre clairement que le Congrès connaissait la distinction entre les contrats de services et les contrats de biens. Connaissant cette distinction, le Congrès aurait facilement pu inclure l'achat de services par des entités publiques dans la définition d'une subvention donnée dans la loi. Comme il ne l'a pas fait, nous devons présumer que cette omission était intentionnelle. Voir Clay v. United States, 537 U.S. 522, 528, 155 L. Ed. 2d 88, 123 S. Ct. 1072 (2003) ("Lorsque le Congrès inclut un libellé

question, le Groupe spécial doit examiner le sens ordinaire des termes employés à l'article 1.1 a) 1) i), le contexte de ces termes et l'objet et le but de l'Accord SMC, conformément à l'article 31 1) de la Convention de Vienne. Le Groupe spécial recourra également à des moyens complémentaires d'interprétation conformément à l'article 32 de la Convention de Vienne pour confirmer le sens qui découle de l'application de l'article 31 de ladite convention.

7.954 La partie pertinente de l'article 1.1 a) 1) i) dispose qu'il y a une contribution financière dans les cas où "une pratique des pouvoirs publics comporte un transfert direct de fonds (par exemple sous la forme de dons, prêts et participation au capital social)". Nous admettons que si les termes employés à l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC sont lus isolément, le sens ordinaire du membre de phrase "une pratique des pouvoirs publics comporte un transfert direct de fonds" pourrait être assez large pour englober les achats de services. Premièrement, rien dans les définitions que donnent les dictionnaires de ces termes ne semble indiquer que des transactions qualifiées à juste titre d'achats de services sont exclues de leur champ d'application; la définition de "transfer" (transfert) est "a conveyance from one person to another" (transmission d'une personne à une autre)[2421] et la définition de "funds" (fonds) est "stock or sum of money, *esp.* one set apart for a particular purpose" (capital ou somme d'argent, en particulier celui qui est mis de côté dans un but spécial) ou "financial resources" (ressources financières).[2422] Deuxièmement, il n'y a pas de termes limitatifs ou restrictifs dans le texte de cette disposition. Troisièmement, un des exemples de "transfert direct de fonds" donné à l'article 1.1 a) 1) i) est celui de la "participation au capital social", qui désigne une situation dans laquelle les pouvoirs publics "achètent" quelque chose (à savoir des actions d'une société).[2423] Quatrièmement, des groupes spéciaux antérieurs et l'Organe d'appel n'ont pas donné une interprétation

---

spécifique dans une disposition d'une loi mais omet ce libellé dans une autre disposition de la même loi, nous avons reconnu qu'il était généralement présumé que le Congrès agissait intentionnellement et à dessein en opérant cette distinction dans l'inclusion ou l'exclusion". *Eurodif, S.A. v. United States*, pages 17 et 18 (Cour d'appel du Circuit fédéral, 3 mars 2005) (souligné dans l'original) (notes de bas de page omises), pièce US-1264.

Les États-Unis indiquent toutefois qu'ils "ne connaissent pas d'autres exemples de pratique ultérieurement suivie par laquelle serait établi un accord entre les Membres au sujet de la question de savoir si des transactions comportant l'achat d'un service entrent dans le champ de l'article 1.1 a) 1)". Réponse des États-Unis à la question n° 118, paragraphe 26.

Les Communautés européennes font observer que "{l}e fait que les États-Unis se réfèrent à la pratique d'*un seul* Membre de l'OMC – eux-mêmes – peut être considéré comme une reconnaissance implicite du fait qu'il n'y a pas de "pratique ultérieurement suivie dans l'application du traité par laquelle est établi l'*accord des parties* à l'égard de l'interprétation du traité", conformément à l'article 31 3) b) de la *Convention de Vienne*. Les actions/décisions unilatérales d'*une partie* ne représentent manifestement pas l'"accord *des parties*". Par conséquent, le libellé de la législation des États-Unis en matière de droits compensateurs et son interprétation par la Cour d'appel du Circuit fédéral des États-Unis ("Circuit fédéral") sont tout simplement dénués de pertinence aux fins de l'article 31 3) b) de la *Convention de Vienne*". Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 18, paragraphe 32. (italique dans l'original)

[2421] *Shorter Oxford English Dictionary*, L. Brown (éd.) (Clarendon Press, 2002), Vol. II, page 3367. Voir aussi *Webster's Online Dictionary*, qui définit le terme "transfer" (transfert) comme significant notamment "conveyance of right, title, or property, either real or personal, from one person to another, whether by sale, by gift, or otherwise" (transmission d'un droit, d'un titre ou d'un bien, immobilier ou mobilier, d'une personne à une autre, par le biais d'une vente, d'une donation ou autrement).

[2422] *Shorter Oxford English Dictionary*, L. Brown (éd.) (Clarendon Press, 2002), Vol. I, page 1042. Voir aussi *Webster's Online Dictionary*, qui définit le terme "funds" (fonds) comme désignant notamment "Assets in the form of money" (Avoirs sous forme d'argent) et "A reserve of money set aside for some purpose" (réserve d'argent mise de côté dans un but donné).

[2423] Rapport du Groupe spécial *CE – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour DRAM*, paragraphe 7.92 ("L'article 1.1 a) 1) i) de l'*Accord SMC* dispose qu'il y a une contribution financière lorsqu'une pratique des pouvoirs publics comporte un transfert direct de fonds, comme dans le cas d'un don, d'un prêt et d'une participation au capital social, par exemple. *L'achat d'obligations de société* est un tel transfert direct de fonds, et constitue donc une contribution financière"). (pas d'italique dans l'original)

restrictive de ces termes.[2424] Toutefois, les termes de l'article 1.1 a) 1) i) doivent être lus dans leur contexte.

7.955 Le contexte immédiat de l'article 1.1 a) 1) i) comprend l'article 1.1 a) 1) iii) et l'article 14 d) de l'Accord SMC. L'article 1.1 a) 1) iii) dans son intégralité est ainsi libellé: "les pouvoirs publics *fournissent des biens ou des services* autres qu'une infrastructure générale, ou *achètent des biens*". De même, l'article 14 d) de l'Accord SMC, qui fait partie du contexte de l'article premier de l'Accord SMC[2425], reprend le libellé de l'article 1.1 a) 1) iii) et dispose que "la *fourniture de biens ou de services* ou *l'achat de biens* par les pouvoirs publics ne sera pas considéré comme conférant un avantage, à moins que la fourniture ne s'effectue moyennant une rémunération moins qu'adéquate ou que l'achat ne s'effectue moyennant une rémunération plus qu'adéquate". L'omission doit avoir un sens.[2426] En d'autre termes, une analyse textuelle effectuée conformément à la Convention de Vienne exige d'un interprète qu'il examine ce qui est dans le texte et, en même temps, ce qui n'est *pas* dans le texte. La différence flagrante entre la première et la seconde partie de l'alinéa iii) implique nécessairement que les parties entendaient exclure les achats de services de la définition donnée à l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC. De plus, nous rappelons que "les silences … dans différents contextes" peuvent avoir des significations différentes.[2427] L'article 1.1 a) 1) est une disposition définitoire qui donne une liste exhaustive fermée ("… c'est-à-dire dans les cas où …") des types de transactions qui constituent des contributions financières au titre de l'Accord SMC. L'omission des mots "ou services" dans le contexte d'une disposition qui renferme une liste exhaustive fermée des types de transactions visées par l'Accord SMC renforce simplement l'implication qui est que les parties entendaient exclure les achats de services de la définition d'une "contribution financière" figurant à l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC.[2428]

7.956 Il convient de souligner que si le Groupe spécial devait inventer un raisonnement destiné à étayer le point de vue selon lequel les transactions comportant des achats de services sont visées par d'autres alinéas et éléments de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC, que ce soit en tant que "transfert direct de fonds" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) ou à un autre titre, cela voudrait nécessairement dire que les transactions comportant des achats de biens doivent également être visées par ces mêmes autres alinéas et éléments. Cela voudrait dire que les termes "achètent des biens" employés à l'article 1.1 a) 1) iii) sont redondants et inutiles, parce que la portée et le champ d'application de l'article 1.1 a) 1) seraient exactement les mêmes si ces termes n'avaient pas été ajoutés à l'article 1.1 a) 1) iii). Le Groupe spécial n'est pas libre d'adopter une lecture de l'article premier qui reviendrait à rendre "redondants ou inutiles" des termes fondamentaux de cette disposition.[2429] Il n'est donc pas libre d'accepter l'argument selon lequel les transactions comportant des achats de services (de même que des transactions comportant des achats de marchandises) sont visées par d'autres alinéas et éléments de l'article 1.1 a) 1).

[2424] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – DRAM (Corée)*, paragraphe 250 ("À notre avis, le terme "fonds" recouvre non seulement l'"argent" mais aussi les ressources financières et les autres créances financières de manière plus générale. La notion de "transfert de fonds" adoptée par la Corée est trop littérale et mécanique parce qu'elle n'englobe pas la manière dont les transactions financières donnent lieu à une modification des obligations qui aboutit à un accroissement des ressources financières.").

[2425] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphes 155 et 158.

[2426] Voir, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 138, citant le rapport de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*, page 21.

[2427] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Automobiles*, paragraphe 138.

[2428] Nous notons que l'omission des achats de "services" à l'article 14 d) implique non seulement que les parties entendaient exclure les achats de services du champ de l'Accord SMC, mais aussi qu'il n'y a pas de critère pour déterminer si les achats de "services" confèrent un "avantage" au titre de l'article 1.1 b).

[2429] Voir, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Essence*, page 26; le rapport de l'Organe d'appel *Japon – Boissons alcooliques II*, page 14; le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Vêtements de dessous*, page 17.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.957 Le contexte de l'article 1.1 a) 1) i) inclut également l'article 8.2 a) (devenu caduc) de l'Accord SMC.[2430] Les Communautés européennes avancent le raisonnement suivant:

> "L'article 8.2 a) dit que "les *subventions* ci-après ne donneront pas lieu à une action"[2431], et le premier élément de la liste est l'"aide à des activités de recherche menées par des entreprises ou par des établissements d'enseignement supérieur ou de recherche ayant passé des contrats avec des entreprises, si {certaines conditions sont remplies}". Comme l'Australie l'a fait observer à juste titre dans sa communication en tant que tierce partie[2432], bien que cette disposition ne soit plus en vigueur, et de fait n'ait jamais été appliquée aux aéronefs civils conformément à la note de bas de page 24, elle dispose expressément que le soutien à la R&D accordé par les pouvoirs publics dans le cadre de contrats est une "subvention" et, partant, par définition constitue une contribution financière."[2433]

7.958 Nous ne jugeons pas ce raisonnement convaincant et sommes d'avis que l'argument des Communautés européennes repose dans une certaine mesure sur une interprétation erronée du texte de l'article 8.2 a), qui concerne l'"aide" à des activités de recherche menées par des entreprises, y compris l'"aide" accordée à des établissements d'enseignement supérieur ou de recherche qui mènent des activités de recherche pour des entreprises dans le cadre de contrats. De plus, l'article 8.2 a) ne dispose pas que le "soutien à la R&D accordé par les pouvoirs publics dans le cadre de contrats" est une subvention. Cette disposition fait plutôt référence à l'aide accordée par les pouvoirs publics à des activités de recherche menées par des entreprises "ou par des établissements d'enseignement supérieur ou de recherche ayant passé des contrats avec des entreprises". Si les termes employés à l'article 8.2 a) impliquaient nécessairement que certains types de transactions constituaient forcément des subventions au sens de l'Accord SMC, nous conviendrions évidemment que ces types de transactions doivent logiquement comporter une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1). Le problème que pose l'argument des Communautés européennes est qu'il n'apparaît pas qu'il y ait quoi que ce soit à l'article 8.2 a) qui indique que les achats par les pouvoirs publics de services de R&D auprès d'entreprises entrent dans le champ de l'Accord SMC. Selon ses propres termes, l'article 8.2 a) concerne l'"aide" à la recherche effectuée par des entreprises. Si la seule manière dont les pouvoirs publics pouvaient fournir une "aide" à la recherche effectuée par des entreprises était l'achat de services de R&D auprès d'entreprises, l'argument des Communautés européennes aurait un fondement solide. Toutefois, cela nous semble constituer une fausse prémisse.

7.959 Concernant l'"objet et le but", nous rappelons que l'Organe d'appel a précisé que "l'objet et le but de l'Accord SMC … correspond{aient} à un *équilibre délicat* entre les Membres qui voulaient imposer plus de disciplines à l'utilisation des subventions et ceux qui voulaient en imposer davantage à l'application des mesures compensatoires".[2434] De plus, nous trouvons des indications utiles dans le raisonnement fait par le Groupe spécial *États-Unis – Restrictions à l'exportation*. Dans cette affaire, le Groupe spécial a conclu que le type de mesure en cause ne comportait pas de contribution

---

[2430] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, note de bas de page 1086 ("Nous sommes conscients de ce que cette disposition est maintenant devenue caduque, en vertu de l'application de l'article 31 de l'*Accord SMC* ... Toutefois, ces dispositions peuvent néanmoins être utiles pour comprendre l'architecture globale de l'Accord pour ce qui est des différents types de subventions qu'il cherchait et qu'il cherche à traiter. Nous rappelons que la décision de l'arbitre dans l'affaire *États-Unis – FSC (article 22:6 – États-Unis)*, note de bas de page 66, faisait état d'un point de vue semblable.").

[2431] Pas d'italique dans l'original.

[2432] Communication écrite de l'Australie, paragraphes 20 et 21.

[2433] Réponse des Communautés européennes à la question n° 15 a); deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 355.

[2434] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Enquête en matière de droits compensateurs sur les DRAM*, paragraphe 115. (pas d'italique dans l'original)

financière au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Dans son interprétation de l'article premier, le Groupe spécial a expliqué ce qui suit:

> "nous ne voyons aucune contradiction entre lesdits objet et but de l'Accord SMC et le fait que certaines mesures dont il pourrait être communément convenu qu'elles sont des subventions faussant les échanges pourraient en fait être *exclues* du champ d'application de l'Accord. En fait, s'il est clair que l'objet et le but de l'Accord sont de soumettre à des disciplines les subventions qui faussent les échanges, cet objet et ce but ne peuvent que concerner les "subventions" *telles qu'elles sont définies* dans l'Accord. Cette définition, qui inclut les notions de "contribution financière", "avantage" et "spécificité", a été rédigée dans le but exprès de faire en sorte que les interventions des pouvoirs publics sur le marché n'entrent pas toutes dans le champ d'application de l'Accord."[2435]

7.960 Le Groupe spécial a étudié très attentivement l'argument formulé par les Communautés européennes, le Brésil et l'Australie selon lequel l'exclusion des achats de services du champ de l'article 1.1 a) 1) "irait à l'encontre de l'objet et du but généraux de l'*Accord SMC*" en créant "une énorme faille dans le champ d'application de l'*Accord SMC* et indiquerait aux Membres de l'OMC la marche à suivre pour fausser le commerce des biens en passant des "contrats de services" avec leur producteurs de biens".[2436] Si une constatation selon laquelle les achats de services sont exclus du champ de l'Accord SMC avait nécessairement pour résultat manifestement absurde qu'un Membre pourrait transformer un don en un "achat de services" exclu simplement en "dénommant"[2437] la transaction "contrat" ou "achat de services", une telle interprétation irait en effet à l'encontre de l'objet et du but de l'Accord SMC. Toutefois, une constatation selon laquelle des transactions *qualifiées à juste titre* d'achats de services sont exclues du champ de l'article 1.1 a) 1) n'aboutirait pas à un tel résultat. Il y a tout lieu de penser que les groupes spéciaux de l'OMC et les autorités nationales chargées de l'enquête seront capables de détecter les transactions qui ne sont pas qualifiées à juste titre d'achats de services.

7.961 Pour confirmer le sens qui découle de l'application de l'article 31 de la Convention de Vienne, nous passons maintenant aux "moyens complémentaires" d'interprétation prévus à l'article 32 de la Convention de Vienne.

7.962 Premièrement, un examen des travaux préparatoires des articles 1.1 a) 1) iii) et 14 d) de l'Accord SMC révèle qu'une mention des "achats de services" par les pouvoirs publics figurait initialement dans le texte de ces deux dispositions puis a été supprimée du projet de texte final. Plus spécifiquement, dans les premier et deuxième projets d'article 1.1 a) 1) iii), il était question de la *fourniture* de "biens ou de{} services", mais non des *achats* de biens ou de services.[2438] Dans le troisième projet, une autre mention relative aux *achats* de "biens ou de{} services" a été ajoutée à l'article 1.1 a) 1) iii), et a été reprise dans le projet d'article 14 d).[2439] À cet égard, les

---

[2435] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Restrictions à l'exportation*, paragraphe 8.63. (pas d'italique dans l'original) Voir aussi le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 7.29 (citant le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Restrictions à l'exportation*, paragraphe 8.63, et réitérant que "la définition d'une subvention donnée à l'article premier de l'Accord SMC traduit l'accord des Membres sur le fait que seuls certains types d'actions des pouvoirs publics sont visés par l'Accord SMC ainsi que sur le fait que les actions des pouvoirs publics susceptibles d'affecter le marché n'entrent pas toutes dans le champ d'application de l'Accord SMC").

[2436] Réponse des Communautés européennes à la question n° 15 a), paragraphe 51; communication écrite du Brésil, paragraphe 10; déclaration orale de l'Australie, paragraphe 6.

[2437] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 356 à 361.

[2438] MTN/GNG/NG10/W/38 (daté du 18 juillet 1990); MTN/GNG/NG10/W/38/Rev.1 (4 septembre 1990).

[2439] MTN/GNG/NG10/W/38/Rev.2 (2 novembre 1990).

articles 1.1 a) 1) iii) et 14 d) sont demeurés inchangés dans le quatrième projet, ainsi que dans le premier projet d'Acte final du Cycle d'Uruguay.[2440] Toutefois, dans le deuxième projet d'Acte final, la mention des *achats* de "services" a été supprimée des articles 1.1 a) 1) iii) et 14 d), mais celle des achats de "biens" a été conservée.[2441] À notre avis, les travaux préparatoires confirment que les parties entendaient exclure les achats de services du champ de l'article 1.1 a) 1).

7.963 Selon les Communautés européennes, "on ne peut que formuler des hypothèses sur la raison pour laquelle les rédacteurs ont omis de mentionner les achats de services dans le projet de texte final de l'*Accord SMC* car il y a plus d'une explication possible".[2442] Le Groupe spécial estime que les Communautés européennes ne lui ont donné aucune explication plausible quant à la raison pour laquelle les rédacteurs avaient supprimé la mention des achats de services aux articles 1.1 a) 1) iii) et 14 d) de l'Accord SMC. Premièrement, en ce qui concerne l'hypothèse selon laquelle les négociateurs ont voulu "préciser que l'*Accord SMC* ne soumettait pas à des disciplines les subventions qui faussaient exclusivement le commerce des services", l'exclusion des achats de services ne dénote pas ce sens, étant donné que les négociateurs ont conservé d'autres types de contributions financières, qui pouvaient tout aussi facilement fausser exclusivement le commerce des services. De plus, nous convenons avec les États-Unis qu'"on peut penser que si les négociateurs avaient voulu "préciser" que les subventions pour les "services" étaient totalement exclues, ils auraient utilisé un dispositif textuel moins indirect".[2443] Deuxièmement, en ce qui concerne l'hypothèse selon laquelle "les négociateurs ont voulu préciser que l'Accord SMC s'appliquait uniquement aux achats de services qui relevaient d'autres dispositions de l'article 1.1 a) 1)", les Communautés européennes n'ont pas expliqué pourquoi les négociateurs voulaient un tel résultat pour les achats de services, et pas pour les achats de biens. Il n'est pas plausible que les achats de services aient été omis de l'article 1.1 a) 1) iii) dans le but de préciser que l'Accord SMC s'appliquait uniquement aux achats de "services" qui relevaient d'autres dispositions de l'article 1.1 a) 1) (par exemple un achat de services effectué au moyen d'un paiement monétaire), mais que les achats de *biens* étaient visés par l'article 1.1 a) 1) même *en l'absence* du paiement d'une contrepartie semblable à celle qui relèverait autrement de l'un des autres alinéas de l'article 1.1 a) 1). En fait, comme nous l'avons conclu plus haut, l'implication nécessaire d'une constatation selon laquelle les achats de services sont visés par d'autres alinéas et éléments de l'article 1.1 a) 1) est que les termes "ou achètent des biens" mentionnés à l'article 1.1 a) 1) iii) sont redondants et inutiles.

7.964 Deuxièmement, les "circonstances dans lesquelles {l'Accord SMC} a été conclu"[2444], qui comprennent les disciplines préexistantes du GATT concernant les marchés publics, les procédures pertinentes de règlement des différends menées dans le cadre de ces disciplines, ainsi que les négociations qui se poursuivaient pour établir de nouvelles disciplines sur les marchés publics, y compris les marchés publics de services, nous donnent à penser que les rédacteurs de l'article premier de l'Accord SMC avaient compris les conséquences de la suppression de la mention des achats de "services" à l'article premier.

7.965 Le champ du Code des marchés publics de 1979 se limitait aux "achats de produits", et ne visait pas les "marchés de services en tant que tels".[2445] À l'article IX:6 b), les parties au Code se sont

---

[2440] MTN/GNG/NG10/W/38/Rev.3 (6 novembre 1990); MTN.TNC/W/35/Rev.1 (3 décembre 1990).

[2441] MTN/TNC/W/FA (20 décembre 1991).

[2442] Réponse des Communautés européennes à la question n° 15 a), paragraphes 52 et 53.

[2443] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 15 a), paragraphe 55.

[2444] S'agissant des "circonstances dans lesquelles le traité a été conclu", l'Organe d'appel a expliqué que "cela permet{tait}, dans les cas appropriés, d'examiner l'environnement historique dans lequel le traité {avait} été négocié". Rapport de l'Organe d'appel *CE – Matériels informatiques*, paragraphe 86.

[2445] L'alinéa 1 a) de l'article premier (Portée et champ d'application) était ainsi libellé: "à toute loi, tout règlement, ainsi qu'à toute procédure et pratique concernant les achats de produits effectués par les entités visées

engagées à examiner les possibilités d'étendre le champ d'application du Code aux achats de services.[2446] L'article V:15 e) du Code portait spécifiquement sur les "contrat{s} … de recherche, d'expérimentation, d'étude ou de développement original".

7.966 Pendant que l'Accord SMC était négocié, deux procédures de groupe spécial du GATT portant sur le sens de ces dispositions étaient en cours. Dans l'affaire *États-Unis – Cartographie par sonar*[2447], les États-Unis ont fait valoir que le marché en cause comportait l'achat d'un produit dans le cadre d'un "marché de service", et était donc exclu du champ du Code des marchés publics. Les Communautés européennes n'étaient pas de cet avis. Le Groupe spécial a analysé la signification du membre de phrase "marchés de services en tant que tels" figurant à l'article I:1 a). Il a finalement rejeté la position des États-Unis et constaté que le marché en cause entrait dans le champ du Code compte tenu de son interprétation du champ de l'article I:1 a). Dans l'affaire *Norvège – Matériel pour les péages de Trondheim*[2448], la question dont le Groupe spécial était saisi était celle de savoir si, dans le cadre du marché en question, l'entité norvégienne avait acheté des prototypes qui avaient été mis au point à sa demande au cours de l'exécution d'un "contrat particulier de recherche ou de développement original". Le Groupe spécial a examiné les différentes interprétations données par la Norvège et les États-Unis du membre de phrase "contrat … de recherche … ou de développement original" figurant à l'article V:15 e). Il a finalement conclu que le marché entrait dans le champ du Code des marchés publics.[2449]

7.967 Pendant que ces procédures de groupe spécial étaient en cours et que l'Accord SMC était négocié, les parties au Code plurilatéral des marchés publics du Tokyo Round s'employaient à étendre la portée et le champ d'application de cet accord pour y inclure les marchés de services. La renégociation du Code a abouti à l'Accord de l'OMC sur les marchés publics. Cet accord "étend{} {le} champ d'application {de l'Accord} aux marchés de services".[2450]

7.968 Pendant que l'Accord SMC était négocié, des négociations parallèles sur le commerce des services avaient également lieu. Les articles XIII:2 et XV de l'AGCS reflètent le fait que les négociateurs de l'AGCS n'ont pas été en mesure de s'entendre sur des disciplines applicables aux achats publics de services, ni sur des disciplines régissant l'octroi de subventions aux fournisseurs de services.

7.969 Lorsque l'omission des "achats" de "services" est interprétée dans ce contexte historique, il devient clair que les rédacteurs n'ont pas pu supprimer la mention expresse des "achats" de "services" à l'article 1.1 a) 1) iii) en partant du principe que la mention était superflue, et que l'on comprendrait et entendrait que de telles transactions soient implicitement visées par l'article 1.1 a) 1) i). Au contraire, l'exclusion des "achats" de "services" de l'article premier ne peut être vue que comme un choix délibéré.

---

par le présent accord, y compris les services accessoires à la fourniture des produits si la valeur de ces services accessoires ne dépasse pas celle des produits eux-mêmes, mais non les marchés de services en tant que tels;".

[2446] L'article IX:6 b) était ainsi libellé: "Au plus tard à l'expiration de la troisième année à compter de l'entrée en vigueur du présent accord, et par la suite de façon périodique, les Parties engageront de nouvelles négociations en vue d'élargir et d'améliorer l'accord sur une base de réciprocité mutuelle, compte tenu des dispositions de l'article III relatif aux pays en voie de développement. À cet égard, le comité explorera prochainement les possibilités d'étendre le champ d'application du présent accord aux marchés de services."

[2447] Rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Cartographie par sonar*, distribué le 23 avril 1992 (non adopté).

[2448] Rapport du Groupe spécial du GATT *Norvège – Matériel pour les péages de Trondheim*, adopté le 13 mai 1992.

[2449] L'Accord sur les marchés publics, accord plurilatéral, figure à l'Annexe 4 de l'Accord sur l'OMC.

[2450] Accord sur les marchés publics, préambule. Voir aussi l'article premier (Portée et champ d'application).

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.970 Le Groupe spécial n'est pas en droit de supposer que la disparition de certains termes du texte de l'article premier de l'Accord SMC "est purement fortuite ou due à une inadvertance de la part de négociateurs harassés ou de rédacteurs inattentifs".[2451] Il doit "li{re} et interpr{éter} les mots qui ont été effectivement utilisés" à l'article premier, et non les mots qui "auraient dû être utilisés à son avis".[2452] Il n'est pas loisible au Groupe spécial d'imputer à l'article premier des "termes qu'il ne contient pas".[2453] Ayant pris en considération le sens ordinaire des termes employés à l'article 1.1 a) 1) i), leur contexte, l'objet et le but de l'Accord SMC, ainsi que les travaux préparatoires et les circonstances dans lesquelles l'Accord SMC a été conclu, le Groupe spécial constate que les transactions *qualifiées à juste titre* d'achats de services sont exclues du champ de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.

Question de savoir si les contrats de R&D de la NASA avec Boeing sont qualifiés à juste titre d'"achats de services"

Arguments des Communautés européennes

7.971 Dans l'introduction de la section de leur première communication écrite qui porte sur la R&D aéronautique de la NASA, du DOD et du DOC, les Communautés européennes affirment que "la NASA et le DOD accordent généralement un financement pour la R&D relative aux LCA au moyen de ce qu'ils appellent des "contrats", mais qui consiste en réalité en dons accordés à Boeing/MD pour les dépenses de R&D relative aux LCA".[2454] Dans les sections de leur première communication écrite portant sur la R&D aéronautique de la NASA en particulier, les Communautés européennes font valoir, en ce qui concerne chacun des huit programmes, que "la NASA a directement transféré des fonds sous la forme de dons à la division des LCA de Boeing".[2455] Elles font valoir que ce "financement direct pour la R&D"[2456] constitue un transfert direct de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.

7.972 Les Communautés européennes font en outre valoir, en ce qui concerne chacun des huit programmes, que la NASA a donné à Boeing accès à des "installations, équipements et employés" publics, ce qui constitue la fourniture de biens ou services au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.[2457] Selon elles, la valeur de ces "installations, équipements et employés" est en partie prise en compte dans les budgets de la NASA relatifs au "soutien institutionnel", et les Communautés européennes désignent parfois l'octroi d'un accès aux installations, équipements et employés sous l'appellation de "soutien institutionnel".[2458]

7.973 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes répondent à l'argument des États-Unis selon lequel les contrats de R&D que la NASA a passés avec Boeing sont des "achats de services" qui sont exclus du champ de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC. Elles font

[2451] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Vêtements de dessous*, page 18.
[2452] Rapport de l'Organe d'appel *CE – Hormones*, paragraphe 181.
[2453] Rapport de l'Organe d'appel *Inde – Brevets (États-Unis)*, paragraphe 45.
[2454] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 457.
[2455] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 524, 548, 572, 588, 603, 618, 631 et 650.
[2456] *Ibid*.
[2457] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 524, 548, 572, 588, 603, 618, 631, 650, 890 et 901.
[2458] Voir, par exemple, la réponse des Communautés européennes à la question n° 148, paragraphe 181 ("les Communautés européennes allèguent que la NASA fournit des "installations, équipements et employés" à Boeing pour la R&D relative aux LCA. Cette allégation est mise en évidence dans le premier élément du point 2 b) de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes. Le deuxième élément du point 2 b) … vise à montrer que le "soutien institutionnel" représente *une partie de* la valeur des "installations, équipements et employés" fournis par la NASA.").

valoir que les contrats de R&D passés entre la NASA et Boeing ne peuvent pas être qualifiés d'"achats de services", et que les "achats de services" ne sont de toute façon pas exclus du champ de l'article 1.1 a) 1).[2459]

7.974 Dans leur réponse à la question n° 15 du Groupe spécial, les Communautés européennes font valoir que les contrats de R&D que la NASA a passés avec Boeing ne sont pas qualifiés à juste titre d'"achats de services" pour quatre raisons. Premièrement, "les contrats de R&D de la NASA ne visent pas en fin de compte l'acquisition d'un service directement à l'avantage et pour le propre usage des pouvoirs publics". En fait, s'agissant des contrats de R&D de la NASA, la R&D que Boeing effectue dans le cadre des éléments des huit programmes de R&D aéronautique en question "apporte en fin de compte un avantage à Boeing, et n'est pas un service fourni directement à l'avantage et pour l'usage de la NASA". Il est incontestable que la NASA "n'exerce pas d'activités de construction de LCA ou de leurs parties et, partant, n'a pas besoin manifestement de la R&D relative aux LCA que Boeing effectue dans le cadre des programmes en question".[2460] Deuxièmement, "les contrats de R&D de la NASA ne comportent pas les éléments habituels d'un achat". À cet égard, les Communautés européennes réaffirment que comme les contrats passés par la NASA avec Boeing "visent avant tout et en définitive à apporter des avantages pour la construction des LCA de Boeing", ils ne correspondent pas à un achat habituel pour lequel on s'attendrait à ce que le service acheté présente un intérêt fondamental pour l'acheteur. Elles réaffirment que "la NASA, toutefois, ne retire pratiquement rien de valeur de ces contrats, étant donné qu'elle n'exerce pas d'activités d'acquisition ou de construction de LCA ou de leurs parties".[2461] Troisièmement, "les contrats de R&D de la NASA n'affectent pas exclusivement le commerce des services". Les Communautés européennes font valoir que les "services de R&D" fournis par Boeing dans le cadre des éléments des programmes de R&D de la NASA en question "se rapportent directement à la production de LCA – c'est-à-dire de biens".[2462] Quatrièmement, "Boeing n'est pas un véritable fournisseur de services de R&D relative aux LCA". À cet égard, les Communautés européennes font valoir que "Boeing n'offre de tels services de R&D qu'à la NASA et au DOD" et que "Boeing ne se présente pas elle-même comme un fournisseur de services de R&D relative aux LCA sur le marché".[2463]

Arguments des États-Unis

7.975 S'agissant de l'existence d'une contribution financière, les États-Unis estiment que les contrats de R&D que la NASA a passés avec Boeing ne sont pas des "dons", comme les Communautés européennes l'affirment, mais bien des "achats de services". Ils font valoir que les "achats de services" ne sont pas visés par l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC. Par conséquent, les versements et/ou l'accès aux installations, équipements et employés qui sont accordés à Boeing dans le cadre de ces contrats ne sont pas des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1). En ce qui concerne les affirmations des Communautés européennes, il est vrai que la NASA n'acquiert pas ni ne produit d'aéronefs civils gros porteurs. Toutefois, elle acquiert, produit et diffuse des connaissances. Par conséquent, le "but véritable" des programmes de la NASA est de développer le plus d'informations possibles et de les diffuser au groupe le plus large possible dans le laps de temps le plus court possible, et non pas de "transmettre des ressources à Boeing". Ces renseignements sont utilisés à la fois au sein des pouvoirs publics, par des organismes publics des États-Unis comme l'Administration fédérale de l'aviation ("FAA") et le DOD, ainsi que par les autorités aéroportuaires, et en dehors des pouvoirs publics, par les milieux industriels et universitaires. Les contrats de la NASA avec Boeing et ses actions fournissent des éléments prouvant que c'est le cas, et que les mesures contestées sont des achats de services – non pas simplement en théorie, mais dans la pratique. La NASA formule ses

[2459] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 329 à 365.
[2460] Réponse des Communautés européennes à la question n° 15 c), paragraphe 61.
[2461] Réponse des Communautés européennes à la question n° 15 c), paragraphe 63.
[2462] Réponse des Communautés européennes à la question n° 15 c), paragraphe 65.
[2463] Réponse des Communautés européennes à la question n° 15 c), paragraphe 67.

propres objectifs après avoir consulté un grand nombre de parties prenantes. Elle cherche à obtenir des contractants des propositions sur la manière d'atteindre ces objectifs, et accepte la soumission la mieux-disante. La NASA et ses contractants négocient les conditions du contrat. Le contractant doit ensuite exécuter la totalité des conditions du contrat en échange du versement de la NASA. Ce processus, étayé par les renvois aux règlements des États-Unis en matière de passation des marchés, les nombreux exemples de contrats individuels et de modifications, et l'énorme volume des documents rendus publics que génèrent ces programmes, démontre que les contrats passés par la NASA avec Boeing ne sont pas, comme les Communautés européennes voudraient le faire croire au Groupe spécial, "fictifs".[2464]

7.976 Bien que les États-Unis fassent valoir dans leur première communication écrite que les accords au titre de la Loi sur l'espace devraient être analysés en tant qu'"achats de services", ils ont par la suite adopté le point de vue selon lequel les accords remboursables et non remboursables au titre de la Loi sur l'espace comportaient la fourniture de biens et services par la NASA.[2465] Ils reconnaissent que la fourniture à Boeing (d'un accès à) des installations, équipements et employés dans le cadre des accords au titre de la Loi sur l'espace en cause constitue la fourniture de biens ou services au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.

Évaluation par le Groupe spécial

7.977 Ayant conclu que les achats de services sont exclus du champ de l'article 1.1 a) 1), le Groupe spécial passe à la question suivante dont il est saisi, qui est de savoir si les contrats de R&D passés par la NASA sont qualifiés à juste titre d'"achats de services". Les parties conviennent que la NASA fournit des biens et services à Boeing, au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC, dans le cadre d'accords au titre de la Loi sur l'espace.[2466] Toutefois, les parties ne s'entendent pas sur la question de savoir si les versements et l'accès aux installations, équipements et employés accordés à Boeing dans le cadre des contrats de R&D qu'elle a passés avec la NASA sont visés par la définition d'une "contribution financière" figurant à l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC. À cet égard, les États-Unis font valoir que les contrats de R&D de la NASA avec Boeing sont des "achats de services" qui sont exclus du champ de l'article 1.1 a) 1). Comme l'Organe d'appel l'a reconnu, "{u}ne évaluation de l'existence d'une contribution financière suppose un examen de la *nature de la transaction* au moyen de laquelle quelque chose ayant une valeur économique est transféré par les pouvoirs publics".[2467] En

[2464] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 213 à 225; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 60 à 64; réponses des États-Unis (et/ou observations sur les réponses des Communautés européennes) aux questions n° 15 c), 16, 19, 20, 151, 154, 155 et 327.

[2465] Réponse des États-Unis à la question n° 18, paragraphe 39. Voir aussi la réponse des États-Unis à la question n° 161.

[2466] Les Communautés européennes ont fourni dans leurs communications des exemples spécifiques des "installations, équipements et employés" fournis à Boeing dans le cadre d'accords au titre de la Loi sur l'espace conclus avec la NASA. Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 524, note de bas de page 827; paragraphe 614; paragraphe 618, note de bas de page 1020; paragraphe 650, note de bas de page 1071; paragraphe 645; et paragraphe 892; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 389 et 390. Dans leur réponse à la question n° 148, les Communautés européennes affirment qu'elles "ont décrit en détail les "installations, équipements et employés" fournis par la NASA dans leurs communications antérieures en citant des accords spécifiques au titre de la Loi sur l'espace et d'autres contrats". Réponse des Communautés européennes à la question n° 148, paragraphe 172, note de bas de page 161. Voir aussi la réponse des Communautés européennes à la question n° 148, paragraphe 188, note de bas de page 172.

[2467] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 52. (pas d'italique dans l'original) La "nature" d'une chose est généralement définie comme étant les caractéristiques, le caractère ou la qualité fondamentaux ou intrinsèques de cette chose; *Oxford Dictionary of English*, 2ème éd. (rév.), 2005, page 1172.

l'espèce, la tâche du Groupe spécial consiste à parvenir à une conclusion sur la nature des contrats de R&D aéronautique que la NASA a passés avec Boeing.

7.978 De l'avis du Groupe spécial, la question de savoir si les contrats de R&D de la NASA avec Boeing sont ou non qualifiés à juste titre d'"achats de services" dépend de *la nature des travaux* que Boeing était tenue d'effectuer dans le cadre des contrats et, plus spécifiquement, *de la question de savoir si la R&D que Boeing était tenue d'effectuer était principalement à son propre avantage et pour son propre usage, ou si elle était principalement à l'avantage et pour l'usage du gouvernement des États-Unis (ou de tierces parties non liées)*. Il y a plusieurs raisons à cela. Premièrement, le Groupe spécial estime que les contrats de R&D de la NASA avec Boeing devraient être qualifiés en fonction de leurs propres *conditions*, et la condition fondamentale[2468] de ces contrats est constituée par les travaux que Boeing était tenue d'exécuter. Deuxièmement, le sens ordinaire de la notion de "service" implique nécessairement que les travaux effectués sont à l'avantage et pour l'usage de l'entité qui finance la R&D (ou de tierces parties non liées).[2469] Troisièmement, qualifier les transactions en fonction du fait que la R&D que Boeing était tenue d'effectuer était principalement à son propre avantage et pour son propre usage, ou était principalement à l'avantage et pour l'usage du gouvernement des États-Unis (ou de tierces parties non liées), est globalement compatible avec les arguments formulés par les parties et les tierces parties en l'espèce.[2470] Quatrièmement, mettre l'accent sur la question de savoir si les travaux effectués étaient principalement à l'avantage et pour l'usage des pouvoirs publics (ou de tierces parties non liées) est compatible avec les rapports antérieurs de groupes spéciaux du GATT dans lesquels a été examinée la question de savoir si une transaction était qualifiée à juste titre de marché public.[2471]

[2468] Le Groupe spécial emploie le mot "term" (condition) dans son sens ordinaire, c'est-à-dire "Conditions under which some action may be undertaken ... *stipulated requirements* or limitations" (conditions auxquelles une action peut être menée … *prescriptions* ou limitations *stipulées*) et, spécifiquement, "Conditions with regard to payment for goods or services" (conditions ayant trait au paiement de biens ou de services) et "A condition, a prerequisite of something" (condition, condition préalable de quelque chose); *Shorter Oxford English Dictionary*, page 3215 (5ème éd., 2002).

[2469] Le *Shorter Oxford English Dictionary* définit le terme "service" (service) comme signifiant "An act of helping or benefiting *another* ... The action of serving, helping, or benefiting *another*; behaviour conducive to the welfare or advantage of *another*" (action d'aider *un autre* ou de lui être utile ... action de servir ou d'aider *un autre* ou de lui être utile; comportement propice au bien-être d'*un autre* ou lui apportant un avantage). *Shorter Oxford English Dictionary*, page 2768 (5ème éd., 2002). (pas d'italique dans l'original)

[2470] Selon les Communautés européennes, la question de savoir si une transaction est ou non qualifiée à juste titre d'achat de services dépend notamment de la question de savoir si "le but ultime de la transaction devrait être l'acquisition d'un service directement à l'avantage et pour le propre usage des pouvoirs publics". Réponse des Communautés européennes à la question n° 15 b), paragraphe 55. Le Canada fait observer qu'en termes généraux "un service est le fait d'accomplir des tâches ou des travaux pour quelqu'un d'autre", de sorte que la question pertinente est celle de savoir si les pouvoirs publics ont "acheté l'accomplissement de tâches ou de travaux pour eux-mêmes ou pour quelqu'un d'autre (que le vendeur du service)". Réponse du Canada à la question n° 5 c), paragraphes 4 à 7.

[2471] Dans l'affaire *États-Unis – Cartographie par sonar*, le Groupe spécial a dit que "{l}e Groupe spécial n'avait pas l'intention de donner une définition des marchés publics au sens de l'article I:1 a) {de l'Accord relatif sur les marchés publics du Tokyo Round}, mais il a estimé que, pour l'examen des faits dans un cas particulier, les caractéristiques ci-après, dont aucune ne pouvait à elle seule être déterminante, donnaient des indications pour déterminer si une transaction devait être considérée comme un marché public au sens de l'article I:1 a): paiement par les pouvoirs publics, *utilisation du produit par les pouvoirs publics ou bénéfice retiré du produit par les pouvoirs publics*, possession par les pouvoirs publics et contrôle des pouvoirs publics sur l'obtention du produit". Le Groupe spécial a conclu que, dans cette affaire, l'organisme public "*bénéficierait* … de l'achat du système – pour la recherche dans l'Antarctique et l'élaboration des cartes des fonds marins – ce qui répondait clairement *aux besoins des pouvoirs publics*, et le gouvernement pouvait donc être considéré comme le *bénéficiaire ultime* du système". (rapport du Groupe spécial du GATT *États-Unis – Cartographie par sonar*, paragraphes 4.7 et 4.10. (pas d'italique dans l'original) Voir aussi le rapport du Groupe spécial du GATT *Norvège – Matériel pour les péages de Trondheim*, paragraphes 4.8 à 4.13).

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.979 Ayant formulé la question qui doit être posée et à laquelle il faut répondre, le Groupe spécial passe maintenant à la question de savoir quels types d'éléments de preuve il prendra en considération pour répondre à cette question. En général, il a écarté l'idée de se concentrer sur un seul fait pour parvenir à une conclusion sur cette question. Il estime plutôt qu'il devrait examiner tous les éléments de preuve ayant trait aux conditions et au contexte des contrats de R&D aéronautique que la NASA a passés avec Boeing, dans le but de parvenir à une conclusion sur le point de savoir si lesdits contrats sont, fondamentalement, des achats de services. À son avis, il n'y a pas de raison de faire abstraction, par exemple, du type d'instrument et de ce qu'il est convenu d'appeler les caractéristiques "formelles" de la transaction s'ils éclairent la question de la nature des activités de R&D que Boeing était tenue de mener dans le cadre des contrats; de même, il n'y a pas de raison de faire abstraction, par exemple, des éléments de preuve ayant trait au but et aux motivations des programmes dans le cadre desquels ces contrats et accords ont été conclus s'ils éclairent la question de la nature des activités de R&D que Boeing était tenue de mener dans le cadre de ces contrats. Dans les deux cas, il ne s'agit pas de caractéristiques externes dissociées des "conditions" des transactions; en fait, il s'agit d'éléments de preuve qui pourraient être essentiels pour comprendre la *condition* fondamentale de la transaction. Autrement dit, ces éléments de preuve pourraient être très utiles pour comprendre si la nature des travaux effectués dans le cadre des contrats de R&D que Boeing a passés avec la NASA (les conditions fondamentales de la transaction) était d'être principalement à l'avantage ou pour l'usage du gouvernement des États-Unis (et/ou à l'avantage ou pour l'usage de tierces parties non liées), ou plutôt au propre avantage et pour le propre usage de Boeing. Telle est la question à laquelle il faut répondre pour déterminer si les transactions sont qualifiées à juste titre d'achats de services.

7.980 Plus spécifiquement, le Groupe spécial examinera, entre autres choses, la législation qui autorise les programmes en cause, les types d'instruments qui ont été passés entre la NASA et Boeing, la question de savoir si la NASA fait une utilisation concrète de la R&D effectuée dans le cadre de ces programmes, la répartition des droits de propriété intellectuelle dans le cadre de ces transactions, et la question de savoir si les transactions en cause présentaient les éléments habituels d'un "achat de services".[2472]

7.981 Lorsqu'ils sont examinés dans leur totalité[2473], les éléments de preuve relatifs à la R&D aéronautique de la NASA, dont certains font l'objet d'un examen séparé ci-après, amènent à conclure que les travaux que Boeing a effectués dans le cadre de ses contrats de R&D aéronautique avec la NASA étaient principalement à son propre avantage et pour son propre usage, et non à l'avantage ou pour l'usage du gouvernement des États-Unis (ou de tierces parties non liées). Par conséquent, le Groupe spécial conclut que les contrats de R&D que la NASA a passés avec Boeing ne sont pas qualifiés à juste titre d'"achats de services".

7.982 Nous commençons par le fondement législatif qui permet à la NASA d'effectuer de la recherche aéronautique, qui se trouve dans la *National Aeronautics and Space Act of 1958* (Loi nationale sur l'aéronautique et l'espace de 1958).[2474] Cette loi dispose ce qui suit:

[2472] Comme il ressortira clairement de l'examen de certains des éléments de preuve présentés au Groupe spécial, ces différentes considérations se recoupent dans une certaine mesure.

[2473] L'Organe d'appel a maintes fois souligné qu'un groupe spécial devait examiner les éléments de preuve dont il disposait "dans leur totalité". Voir, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Maintien de la réduction à zéro*, paragraphe 331 ("L'article 11 exige qu'un groupe spécial examine les éléments de preuve dont il dispose dans leur totalité, ce qui inclut l'examen des éléments de preuve présentés en relation avec d'autres éléments de preuve. Un élément de preuve particulier, même s'il ne suffit pas en soi pour établir l'existence d'un fait affirmé ou le bien-fondé d'une allégation, peut contribuer à établir l'existence de ce fait ou le bien-fondé de cette allégation lorsqu'il est examiné conjointement avec d'autres éléments de preuve.")

[2474] National Aeronautics and Space Act of 1958, Pub. L. No. 85-568, modifiée, pièce EC-286. (pas d'italique dans l'original)

RCC supprimés, comme indiqué [***]

"d) Les activités aéronautiques et spatiales des États-Unis seront menées de manière à contribuer de façon importante à la réalisation d'un ou plusieurs des objectifs suivants:

1) l'élargissement des connaissances humaines concernant la Terre et les phénomènes atmosphériques et spatiaux;

2) *l'amélioration de l'utilité, de la performance, de la vitesse, de la sécurité et de l'efficacité des véhicules aéronautiques et spatiaux*;

3) le développement et l'exploitation de véhicules capables de transporter des instruments, des équipements, des fournitures et des organismes vivants dans l'espace;

4) la réalisation d'études à long terme sur les avantages potentiels, les possibilités et les problèmes afférents à l'utilisation des activités aéronautiques et spatiales à des fins pacifiques et scientifiques;

5) *le maintien du rôle des États-Unis en tant que chef de file dans le secteur des sciences et technologies aéronautiques et spatiales*, et dans l'application de ces sciences et technologies pour la conduite d'activités pacifiques dans l'espace intra-atmosphérique et extra-atmosphérique;

6) la mise à la disposition des organismes directement concernés par la défense nationale de découvertes ayant une valeur ou une importance militaire, et la communication par ces organismes à l'organisme civil mis sur pied pour diriger et superviser les activités aéronautiques et spatiales non militaires de renseignements sur les découvertes qui ont une valeur ou une importance pour cet organisme;

7) la coopération des États-Unis avec d'autres nations et groupes de nations pour des travaux réalisés conformément à la présente loi et pour l'application pacifique des résultats de ces travaux;

8) l'utilisation la plus efficace des ressources scientifiques et techniques des États-Unis, grâce à une étroite collaboration entre tous les organismes intéressés des États-Unis afin d'éviter tout dédoublement inutile des efforts, des installations et des équipements;

9) *le maintien de la suprématie des États-Unis dans le secteur aéronautique et spatial au moyen de la recherche et du développement technologique relatifs à des procédés de fabrication connexes.*"[2475]

7.983 Nous notons que l'article 203 a) de la *Loi sur l'espace* dispose que la NASA doit, pour réaliser les objectifs de la *Loi sur l'espace*, "assurer la diffusion *appropriée* et la plus large possible d'informations concernant ses activités et les résultats obtenus".

7.984 Nous passons maintenant à l'examen des *types d'instruments* passés entre la NASA et Boeing. Dans le cas de la R&D aéronautique de la NASA, nous estimons que la décision de la NASA d'accorder les versements et l'accès aux installations à Boeing par le biais de "contrats d'achat" et non

[2475] National Aeronautics and Space Act of 1958, Pub. L. No. 85-568, modifiée, pièce EC-286. (pas d'italique dans l'original)

d'"instruments d'aide" n'apporte pas beaucoup d'éclaircissements sur la nature des transactions. Notre raisonnement sur cette question est le suivant. La NASA estime qu'elle bénéficie d'un "avantage ou usage direct" lorsqu'elle établit initialement la portée des travaux visant à faire avancer la recherche dans le cadre d'un de ses programmes et définit la remise des produits finals. Dans le cas des contrats d'achat attribués à Boeing qui sont en cause dans le présent différend, la recherche effectuée dans le cadre du contrat a fait progresser l'un des programmes de recherche de la NASA et celle-ci a déterminé les travaux particuliers dont elle avait besoin, de sorte qu'elle a sollicité des propositions dans le cadre d'une demande de propositions et a attribué des contrats.[2476] Par conséquent, les États-Unis expliquent que la NASA estime que la R&D est "directement à l'avantage ou pour l'usage de la NASA" lorsque cette R&D "fait avancer la recherche dans le cadre de l'un de ses programmes". De même, la NASA estime que la R&D effectuée conformément à un accord au titre de la Loi sur l'espace est à l'"avantage" de la NASA lorsqu'elle fait progresser les "exigences et objectifs de {ses} programmes".

7.985 Nous examinons maintenant si la NASA fait une utilisation concrète de la R&D effectuée dans le cadre des huit programmes aéronautiques en cause. Compte tenu de l'examen par le Groupe spécial de l'ensemble des éléments de preuve dont il dispose, il apparaît qu'un but important de la R&D aéronautique de la NASA en général, et des huit programmes aéronautiques en cause, est le transfert de technologie vers l'industrie des États-Unis dans le but d'améliorer la compétitivité des États-Unis face à la concurrence étrangère.

7.986 Lors d'une réunion du Congrès en 1992 sur le soutien accordé par les autorités fédérales à l'industrie aéronautique des États-Unis, l'administrateur associé du Bureau de l'aéronautique, de l'exploration et de la technologie de la NASA, M. Richard Petersen, a dit ce qui suit:

> "La *prééminence des États-Unis* dans l'aéronautique à l'heure actuelle n'est pas le fruit du hasard. Elle est le résultat d'un partenariat couronné de succès entre l'industrie et les pouvoirs publics, qui s'est transformé depuis la création du NACA il y plus de 77 ans. Dans ce partenariat, il y a un partage des responsabilités entre la NASA, l'industrie, le DOD et la FAA concernant le développement technologique et la *sauvegarde de la prééminence des États-Unis*. La NASA joue un rôle central dans le développement et le *transfert de technologie*, responsabilité que nous prenons très au sérieux."[2477]

7.987 Dans une déclaration faite devant un sous-comité du Sénat en 2001, un ancien administrateur de la NASA, M. Daniel Goldin, a expliqué que les recherches antérieures de la NASA étaient déjà incorporées dans les avions de Boeing et que le partenariat avec Boeing se poursuivrait pendant longtemps:

> "{S}i les Européens apportent de légères améliorations marginales avec ce que nous disons maintenant, nous leur damerons le pion. L'ingrédient magique n'est pas l'argent. C'est le partenariat. C'est parfaitement clair. Nous avons parlé à Boeing et travaillé avec elle, et je pense qu'il est important que vous parliez au représentant de Boeing, Davis Swain, ici et aujourd'hui. Nous avons parlé à Pratt & Whitney et à GE, qui sont les piliers de notre aviation commerciale. Ils ne veulent pas que nous fassions des choses à court terme dont l'effet se fera sentir au cours des cinq prochaines années. Les dés sont jetés pour les cinq prochaines années. Ce que nous

[2476] Réponse des États-Unis à la question n° 151 a), paragraphe 137.

[2477] Federal Support for U.S. Aeronautics Industry: Hearing before the House Subcomm. on Government Activities and Transportation of the Comm. on Government Operations, 102nd Cong. (1992) (statement of Richard Petersen, Associate Administrator, Office of Aeronautics, Exploration and Technology, NASA), pièce EC-326, page 182. (pas d'italique dans l'original)

> avons déjà fait se retrouve dans leurs produits et nous regardons actuellement ce que nous pouvons faire maintenant pour dans dix ans ... {L}orsqu'on parle à Pratt & Whitney, GE et Boeing, à propos d'un programme futuriste comme celui-là (c'est-à-dire le programme HSR), dans lequel les pouvoirs publics effectuent la recherche à haut risque et forte rentabilité puis la transfèrent à l'industrie, ils disent qu'ils sont intéressés … Avec Boeing, nous devons songer à de nouvelles façons de construire les ailes, à de nouveaux outils, de manière à pouvoir réduire la durée du cycle de moitié. La durée du cycle de construction des avions est trop longue."[2478]

7.988 Lors d'une audience du Sénat en 1993, M. Goldin a dit ce qui suit:

> "Face à l'intensification de la concurrence mondiale, nous devrons améliorer notre capacité d'aider l'industrie à commercialiser la technologie. *Nous ne savons que trop bien qu'Airbus nous devance* pour la commercialisation, entre autres technologies de pointe, des commandes de vol électriques, technologie inventée aux États-Unis par la NASA et le DOD. *Afin d'empêcher que cela se reproduise à l'avenir*, nous consacrons maintenant encore plus d'efforts au développement et à la validation de nouvelles technologies qui seront commercialisées par l'industrie, et *nous comptons le faire plus vite, mieux et à moindre coût par rapport à nos concurrents*. Le programme aéronautique de la NASA peut jouer un rôle utile en faisant en sorte que la commercialisation par l'industrie fasse dès le tout début partie intégrante de la planification du programme, réalisée en collaboration avec nos partenaires. C'est un changement par rapport à la manière dont nous procédions ces dernières années – un changement indispensable –, et c'est précisément la démarche que nous adoptons."[2479]

En réponse à des questions présentées par écrit, M. Goldin a dit ce qui suit:

> *Question n° 1*. Pensez-vous que les *constructeurs américains* sont en retard par rapport à Airbus en matière de technologie?
>
> Réponse. ... La principale faiblesse du *développement technologique des États-Unis* est l'insuffisance de la validation et de la réduction du risque qui visent à permettre aux *constructeurs des États-Unis* de profiter pleinement et rapidement de la technologie disponible. Les améliorations proposées par la NASA dans le secteur de l'aéronautique pour l'exercice 1994 sont axées sur la coopération avec l'industrie pendant la phase de validation de la technologie.
>
> ...
>
> *Question n° 3*. Vous avez parlé de l'importance des programmes de recherche aéronautique de la NASA pour la branche de production des aéronefs. Quelles mesures la NASA a-t-elle prises pour faire en sorte que le développement technologique effectué dans le cadre de ces programmes soit effectivement transféré à l'industrie? Comment la NASA s'assure-t-elle que les *constructeurs américains* ont accès a ces technologies avant les *firmes étrangères*?

[2478] NASA's Aeronautics Program: Hearing before the Senate Subcomm. on Science, Technology and Space of the Comm. on Commerce, Science and Transportation, 107th Cong. (2001), FDCH Political Transcripts, 24 April 2001, pièce EC-292, pages 13 à 18.

[2479] Competitiveness of the Aerospace Industry: Hearing on S. 419 Before the Senate Comm. on Commerce, Science, and Transportation, 103rd Cong. 81 (1993), pièce EC-1365, page 34. (pas d'italique dans l'original)

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> Réponse. La NASA effectue généralement ses travaux de recherche en coopération avec l'industrie aéronautique, ce qui assure des mécanismes directs pour le transfert de technologie. Nous mettons toutefois les bouchées doubles pour intensifier et améliorer la participation de l'industrie à la planification et à la mise en œuvre de nos programmes. De plus, une grande partie des investissements en aéronautique, à compter de l'exercice 1994, vise à développer les technologies à un stade plus avancé, en réduisant les risques suffisamment pour permettre à l'industrie de procéder à la commercialisation. La participation de l'industrie au programme de la NASA devrait permettre aux constructeurs de poursuivre aisément le développement technologique dans le cadre de la commercialisation, comme ils le souhaitent. De plus, l'avantage naturel dont *la branche de production des États-Unis* bénéficie du fait de sa participation directe au programme de développement technologique de la NASA sera renforcé par des contrats et accords de coopération avec la NASA *qui comprennent des clauses visant à protéger les technologies qui ont une valeur marchande et/ou sont sensibles sur le plan commercial contre une diffusion prématurée à l'étranger*."[2480]

7.989 Lors d'une audience tenue en 1994, M. Wesley L. Harris, administrateur associé pour l'aéronautique à la NASA, a dit ce qui suit:

> "L'objectif de la NASA dans le cadre du programme AST (Advanced Subsonic Technology) est de *fournir à l'industrie des États-Unis un avantage concurrentiel pour récupérer une part de marché*, maintenir une *balance commerciale* fortement *positive* et *créer des emplois aux États-Unis*. Le programme a été planifié et est actuellement mis en œuvre en étroite coordination avec l'*industrie des États-Unis* et l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) afin de répondre aux besoins technologiques pressants en vue d'une nouvelle génération d'*aéronefs* et de moteurs *subsoniques supérieurs aux États-Unis*, d'un système de transport aérien global efficace, et d'un rôle accru pour des aéronefs court-courriers avancés dans le système de transport civil."[2481]

M. Harris a ajouté ce qui suit:

> "Nous finançons également à partir de notre Base R&T la recherche que nous effectuons sur des aéronefs à haute performance, qui soutient des applications militaires et civiles. Pendant l'exercice 1993, nous avons fait une démonstration de l'utilisation des manettes des gaz uniquement pour piloter en faisant atterrir notre aéronef F- 1 5 au moyen d'un système de commande de propulsion spécialement conçu. Le magazine Popular Science a décerné le prix "Best of What's New" à ce projet d'aéronef à commande de propulsion (PCA) de l'équipe de recherche de la NASA. Cette technologie est maintenant utilisée dans les aéronefs civils. C'est *un exemple de la manière dont nous avons collaboré avec nos partenaires du DoD pour transférer à nos clients commerciaux des technologies développées à partir de la recherche que nous avons menée sur les commandes de vol et de propulsion intégrées*, qui accroît la sécurité *et rend nos clients plus concurrentiels* … La Base R&T soutient nos installations nationales de recherche aéronautique tout à fait

[2480] Competitiveness of the Aerospace Industry: Hearing on S. 419 Before the Senate Comm. on Commerce, Science, and Transportation, 103rd Cong. 81 (1993), pièce EC-273, pages 80 et 81. (pas d'italique dans l'original)

[2481] Statement of Wesley L. Harris, NASA Associate Administrator for Aeronautics, before the House Subcommittee on Technology, Environment, and Aviation, 10 février 1994, pièce EC-359, page 4. (pas d'italique dans l'original)

> spécifiques, qui comprennent des souffleries, des simulateurs, des capacités informatiques et des aéronefs de recherche. Il s'agit de puissants outils pour la recherche aéronautique, qui contribuent à accroître *la compétitivité de l'industrie aérospatiale des États-Unis*."[2482]

7.990 En 1996, le directeur du Centre Langley de la NASA, M. Paul Holloway, a dit ceci: "Il est vraiment important pour nous à Langley qu'*un client comme Boeing utilise notre technologie et en reconnaisse la valeur*. C'est la *raison pour laquelle nous existons*."[2483] Dans le même ordre d'idée, en 1998, le directeur du Centre Langley, M. J.F. Creedon, a dit ce qui suit:

> "*Si le Centre Langley de la NASA et les autres centres aéronautiques existent, c'est pour apporter la technologie qui assurera la suprématie de l'aéronautique des États-Unis*. Lorsque Boeing sort un produit vedette comme le 777, qui utilise autant de produits issus de la technologie de la NASA qu'il y en a sur cet avion, cela nous rappelle *la raison pour laquelle nous existons* et c'est très gratifiant pour nous."[2484]

7.991 Lors d'une audience tenue en 2005, M. J. Victor Lebacqz, administrateur associé pour la recherche aéronautique à la NASA, a dit ce qui suit:

> "{l}es technologies révolutionnaires que la NASA mettra au point pendant la prochaine décennie constitueront le point de départ d'une nouvelle génération d'aéronefs respectueux de l'environnement et renforceront la *compétitivité des États-Unis* d'ici 20 ans."[2485]

7.992 Les éléments de preuve renferment des déclarations similaires faites par des responsables de Boeing. À titre d'exemple, lors d'une audience tenue en 2004, Robert Spitzer, Vice-Président du Département Technologie chez BCA, a expliqué ce qui suit:

> "Le rôle de la NASA dans le secteur aéronautique est différent du rôle de la NASA dans le secteur spatial, où elle est le client et l'industrie est le fournisseur. Dans le secteur aéronautique commercial, *le constructeur d'aéronefs est le client et la NASA est le fournisseur*."[2486]

7.993 Dans un document de la NASA daté de 1994 et intitulé *Achieving Aeronautics Leadership, NASA Aeronautics Strategic Enterprise Plan*, *1995-2000*[2487], il est dit que l'"industrie aéronautique" est l'un des principaux "clients" de la NASA (avec le DOD, la FAA, le monde universitaire et les industries autres que l'aérospatiale). Ce document définit les "clients" comme des "entités qui ont besoin des technologies, des installations et/ou des compétences techniques développées par la NASA pour améliorer la compétitivité économique, la sécurité militaire et l'infrastructure du transport aérien

---

[2482] *Ibid.*, pages 8 et 9. (pas d'italique dans l'original)

[2483] NASA News Release No. 96-33, "Boeing says 'thanks' with visit of innovative 777 airliner to NASA Langley", 8 mai 1996, pièce EC-1362. (pas d'italique dans l'original)

[2484] Video clip of Langley Director Dr. J.F. Creedon on visit of Boeing 777, Langley Research Center, LV-1998-00023, pièce EC-287. (pas d'italique dans l'original)

[2485] Statement of Dr. J. Victor Lebacqz, NASA Associate Administrator for Aeronautics Research, before the House Subcommittee on Space and Aeronautics, 16 March 2005, pièce EC-289, pages 2 et 3. (pas d'italique dans l'original)

[2486] Hearing Before the Subcommittee on Technology, Environment and Aviation of the Committee on Science, Space, and Technology, US House of Representatives, 10 February 1994, pièce EC-1363, page 128. (pas d'italique dans l'original)

[2487] NASA, Achieving Aeronautics Leadership, NASA Aeronautics Strategic Enterprise Plan, 1995-2000, pièce EC-302. (pas d'italique dans l'original)

des États-Unis".[2488] Il est en outre dit que si chacun des "segments clients" de la NASA se heurte à ses propres difficultés, plusieurs facteurs ont gravement affecté l'"industrie" (c'est-à-dire l'"industrie" qui est le "client" de la NASA) dans son ensemble, y compris le facteur suivant:

> "*Concurrence étrangère*. Pendant la période même au cours de laquelle les producteurs nationaux ont fait face à cette "compression des bénéfices" attribuable à des clients soucieux des coûts et à des coûts de production de plus en plus élevés, la concurrence étrangère, souvent subventionnée par les pouvoirs publics hôtes, s'est emparée d'*une part importante de marchés auparavant dominés par les États-Unis*. À titre d'exemple, *les constructeurs des États-Unis* détenaient 80 pour cent du vaste marché du transport commercial en 1974, mais seulement 68 pour cent de ce marché en 1993. Et en 1994, pour la toute première fois, le consortium européen Airbus Industrie a annoncé davantage de nouvelles commandes que Boeing. Des pertes similaires sont en train de se produire dans les industries d'amont. Bien que des négociations commerciales aient été menées par la suite pour remédier à cette situation, des craintes subsistent à propos du soutien étranger futur dont bénéficieront le développement et la production d'aéronefs."[2489]

Ce document précise ensuite que la NASA fera ce qui suit:

> "Privilégier le transfert technologique. L'Entreprise aéronautique reconnaît depuis longtemps l'importance de faire en sorte que ses clients utilisent effectivement les produits qu'elle développe. Elle continuera de *privilégier le transfert de technologie vers la communauté aérospatiale au moyen de la planification et de l'exécution conjointes de programmes*, et vers toute l'industrie des États-Unis, au moyen d'initiatives de sensibilisation à l'utilisation de la technologie commerciale. *L'Entreprise continuera également de protéger la recherche et la technologie sensibles s'il y a lieu*."

7.994 Selon une étude réalisée en 1991 par l'Office of Technology Assessment (Bureau des études technologiques), qui est l'organe de recherche du Congrès des États-Unis:

> "Le programme de R&D aéronautique de la NASA apporte également des avantages aux *producteurs d'aéronefs des États-Unis*, même s'il ne confère pas *toujours* un avantage concurrentiel. Le programme aide les *constructeurs d'aéronefs des États-Unis* à élaborer et adopter de nouvelles technologies au moyen d'activités de recherche interne, puis du transfert des résultats obtenus à des sociétés et de la passation de contrats avec des sociétés en vue de la réalisation de travaux de recherche spécifiques, habituellement de concert avec les activités de recherche interne de la NASA. De plus, les chercheurs de la NASA offrent des services de consultation gratuits aux ingénieurs de l'industrie qui ont des problèmes techniques. La disponibilité des technologies élaborées et testées aux frais de la NASA, qui assume aussi le risque y afférent, aide les constructeurs d'aéronefs à incorporer de nouvelles capacités dans leurs produits à un coût ou un risque moindre, tout comme le font les avancées obtenues dans le domaine militaire."[2490]

[2488] *Ibid.*, page 11.
[2489] *Ibid.*, page 12. (pas d'italique dans l'original)
[2490] Office of Technology Assessment of the Congress of the United States, Competing Economies: America, Europe, and the Pacific Rim, Chapter 8 (selections): Government Support of the Large Commercial Aircraft Industries of Japan, Europe, and the United States, 1991, pièce EC-306, page 347. (pas d'italique dans l'original)

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.995 Selon un rapport de 1997 du Bureau du budget du Congrès:

> "L'Administration nationale de l'aéronautique et de l'espace (NASA) finance le développement de technologies et de systèmes conçus pour être utilisés dans les aéronefs commerciaux – subsoniques et supersoniques – *dans le but explicite de préserver la part du marché mondial actuel et futur des avions de ligne détenue par les États-Unis* … La NASA justifie le volet supersonique de son programme de recherche et technologie aéronautique de la même manière qu'elle justifie le volet subsonique du programme: l'organisme doit soutenir les *entreprises des États-Unis* qui produisent des aéronefs commerciaux gros porteurs pour le marché mondial … Bien qu'il soit possible d'avancer des arguments en faveur d'un soutien fédéral pour la R&D qui apporte en définitive des avantages aux entreprises privées et est compatible avec une répartition économiquement efficiente des ressources, cela ne vaut que très peu, voire pas du tout, pour la production des aéronefs gros porteurs. Les avantages découlant de la R&D soutenue par les programmes de la NASA en question {les programmes AST et HSR} reviennent presque exclusivement aux constructeurs d'aéronefs, à leurs fournisseurs et aux compagnies aériennes."[2491]

7.996 En 2003, le centre Langley a recensé certaines des contributions qu'il avait faites en faveur des aéronefs civils gros porteurs des États-Unis dans une publication intitulée *Concept to Reality: Contributions of the NASA Langley Research Center to the US Civil Aircraft of the 1990's.* Cette publication indique ce qui suit:

> "La NASA accorde une grande priorité à la diffusion rapide et en temps opportun des renseignements aux *organisations appropriées des États-Unis*, tout en étant extrêmement sensible aux droits exclusifs et à la protection de la technologie et de la propriété intellectuelle indispensable … De nombreux programmes ciblés de la NASA visant les aéronefs civils ont vu le jour et ont offert des possibilités sans précédent de maturation de technologies essentielles *pour les fabricants de cellules, de systèmes de propulsion, d'avionique et de commandes de vol des États-Unis* en vue de la conception d'aéronefs avancés."[2492]

Cette même publication dit que Boeing "a fait voler le premier 777 jusqu'à Langley pour une visite de "remerciement"" en tant que "geste de remerciement pour les contributions technologiques de la NASA à la création de l'aéronef".[2493] Selon cette publication, les activités de recherche menées à Langley ont permis de faire plusieurs percées dans les domaines de l'aérodynamique, de la dynamique de vol, des structures et matériaux, des systèmes de vol, de la réduction du bruit et des problèmes de fonctionnement.[2494]

7.997 Un rapport d'impact économique établi par le centre Langley en 2003 souligne les nombreuses contributions du centre à la conception des aéronefs.[2495] Dans une section intitulée "Direct Impact of NASA Langley on Government and *U.S. Industry*" (Impact direct du centre Langley de la NASA sur les pouvoirs publics et l'*industrie des États-Unis*), il est dit ce qui suit:

[2491] Congressional Budget Office, Reducing the Deficit: Spending and Revenue Options, March 1997, pièce EC-307, pages 152 et 153. (pas d'italique dans l'original)

[2492] Joseph R. Chambers, Concept to Reality: Contributions of the NASA Langley Research Center to U.S. Civil Aircraft of the 1990s (2003), pièce EC-293, page 1. (pas d'italique dans l'original)

[2493] *Ibid.*, pages 166 et 167.

[2494] *Ibid.*, pages 249 et 258.

[2495] NASA Langley Research Center, Economic Impact, Fiscal Year 1998, pièce EC-303, page 17.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> "Dans le secteur de la fabrication, l'aérospatiale est la seule industrie qui contribue positivement à la *balance commerciale des États-Unis*. Sa contribution annuelle nette est de plus de 21 milliards de dollars. Toutefois, *les États-Unis se heurtent à une vive concurrence*. Avant 1974, ils détenaient plus de 90 pour cent du marché du transport commercial. À l'heure actuelle, leur part est d'environ 60 pour cent. Pour préserver la santé économique de notre pays et le bien-être des voyageurs, *la NASA s'est fixé des objectifs et buts de recherche audacieux destinés à soutenir la prééminence des États-Unis* dans les secteurs aéronautique et spatial. Le rôle moteur et les progrès technologiques du centre Langley de la NASA dans les domaines de la sécurité aérienne, de la technologie subsonique avancée, des systèmes de cellule et de la recherche sur le transport à grande vitesse jouent un rôle central dans la réalisation de ces objectifs."[2496]

7.998 Un numéro de la publication "Facts Online" de la NASA datant de 1994 et intitulé "NASA's B-737 Flying Laboratory" recense un certain nombre de "technologies avancées transférées *à l'industrie des États-Unis*".[2497] Il tire ensuite des "enseignements sur le transfert de technologie":

> "L'époque où réussir un transfert de technologie était aussi simple que rédiger un rapport sur les résultats de la recherche une fois les travaux achevés est révolue. On s'accorde de plus en plus à reconnaître … que les initiatives de transfert de technologie ont de bien meilleures chances de réussir si elles s'inscrivent dans le cadre d'un processus de développement technologique, par le biais de contacts personnels entre les ingénieurs de la NASA et ceux de l'industrie. En impliquant l'industrie plus tôt dans le processus, les gestionnaires du programme B-737 du centre Langley de la NASA ont contribué à faire en sorte que leurs efforts soient adaptés aux besoins de l'industrie. De plus, tester en vol de nouveaux concepts à bord de l'aéronef a prouvé de manière inattaquable que la technologie fonctionnera."[2498]

7.999 Le budget du programme ACT prévoit ce qui suit:

> "*L'objectif du programme ACT (Advanced Composites Technology) est d'accroître la compétitivité de l'industrie aéronautique des États-Unis en permettant aux constructeurs d'appareils de transport commercial* d'utiliser les composites non plus seulement pour les structures secondaires, comme c'est le cas aujourd'hui, mais aussi pour les ailes et le fuselage d'ici à la fin de la présente décennie. La résistance de l'industrie à l'utilisation de composites est d'ordre économique. Si le niveau actuel avéré de la technologie des composites laisse augurer d'une amélioration des performances des aéronefs et d'une diminution des coûts d'exploitation grâce à la réduction du poids structurel, il entraîne une augmentation des coûts de construction, qui représentent à l'heure actuelle deux fois le coût de l'aluminium. L'objectif de ce programme est de vérifier la conception des structures composites dont les coûts d'acquisition et le poids seront réduits de 20 à 25 pour cent et de 30 à 50 pour cent, respectivement, par rapport à ceux d'un aéronef en aluminium ayant la même charge utile et la même mission."[2499]

[2496] *Ibid.*, page 16. (pas d'italique dans l'original)

[2497] NASA Facts Online, "NASA's B-737 Flying Laboratory", May 1994, pièce EC-1389, pages 1 à 3. (pas d'italique dans l'original)

[2498] *Ibid.*, pages 4 et 5.

[2499] NASA ACT Budget Estimates, FY 1989-FY 1997, pièce EC-321, FY 1997, SAT 4-21. (pas d'italique dans l'original)

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1000 Dans le contrat NAS1-20546 de la NASA, financé dans le cadre du programme ACT de la NASA, il est dit ce qui suit:

> "Les objectifs du présent contrat consistent à vérifier la conception, l'analyse, la fabrication et l'essai d'une structure d'aile composite grandeur nature *destinée à un aéronef de transport commercial. Les résultats obtenus dans le cadre du contrat devraient permettre de recueillir les données nécessaires en vue de l'utilisation de structures d'aile composites dans les nouveaux aéronefs de transport commercial du XXIe siècle.*"[2500]

Le contrat stipule ensuite que le contractant, en l'occurrence MD, transfère directement la nouvelle technologie de fabrication "à d'autres *constructeurs d'aéronefs des États-Unis*".[2501]

7.1001 Certains contrats passés entre la NASA et Boeing dans le cadre du programme ACT contenaient une clause de diffusion interne rapide ("For Early Domestic Dissemination") (FEDD) qui disposait ce qui suit:

> "Il a été déterminé que les résultats obtenus dans le cadre du présent contrat pouvaient entraîner la production de données ayant un *potentiel commercial considérable*. Eu égard à la *politique* mise en place par l'organisme *en vue de renforcer les possibilités d'avantages économiques pour les États-Unis en permettant la diffusion rapide de ces données auprès du gouvernement et de la branche de production nationale des États-Unis avant leur publication générale* ... Il est convenu que le contractant n'accordera pas l'autorisation de publier ces données ni ne les communiquera à des parties étrangères, ni ne transmettra ces renseignements à des parties étrangères ou à des associés sous quelque forme que ce soit sans l'accord préalable du responsable des contrats … La communication générale de renseignements visés aura lieu deux (2) ans après la date de publication indiquée sur le document."[2502]

7.1002 Les accords au titre de la Loi sur l'espace conclus entre la NASA et Boeing dans le cadre du programme ACT disposent ce qui suit:

> "Le programme de la NASA s'articule autour de définitions de réussite pour *le secteur commercial* … {B}on nombre des résultats obtenus dans le cadre du programme de la NASA apporteront des avantages directs à *Boeing*."[2503]

> "Les principaux objectifs techniques du programme {comprennent}: ... {l}e transfert de la technologie à *l'industrie des États-Unis* au moyen d'ateliers de transfert de technologie …"[2504]

> "*La NASA a comme objectif dans le cadre de son programme ACT (Advanced Composite Technology) de contribuer à établir la prééminence des États-Unis dans*

[2500] NASA Contract NAS1-20546 with McDonnell Douglas regarding Technology Verification of Composite Primary Wing Structures for Commercial Transport Aircraft, 18 September 1995, pièce EC-324, page 3. (pas d'italique dans l'original)

[2501] *Ibid.* (pas d'italique dans l'original)

[2502] Voir, par exemple, NASA Contract NAS1-18862 with McDonnell Douglas Corporation regarding Innovative Composite Aircraft Primary Structures (ICAPS), 31 March 1989, pièce EC-331, Article H-6. (pas d'italique dans l'original)

[2503] SAA 214: Aging Aircraft Research and Technology Development, pièce US-500, Article 4.0. (pas d'italique dans l'original)

[2504] SAA 288: Aging Aircraft Research and Technology Development, pièce US-501, Article 3.0. (pas d'italique dans l'original)

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> *ce domaine*. Pour atteindre cet objectif, MDC et le centre de recherche de Langley de la NASA conviennent de coordonner {leurs} deux programmes pour développer et démontrer la capacité de conception et de fabrication des structures d'aile composites pour de nouveaux appareils de transport commercial."[2505]

7.1003 Dans un rapport technique de la NASA préparé dans le cadre du programme ACT, il est dit ce qui suit:

> "Le développement rapide de technologies des composites à haute performance pour les structures d'aile et de fuselage permettra aux *constructeurs des États-Unis de conserver une part majoritaire du marché mondial des aéronefs de transport*. Le gouvernement des États-Unis finance actuellement ce développement dans le cadre du programme ACT (Advanced Composite Technology) financé par la NASA. Un financement du développement comme celui du programme ACT est *crucial pour l'avenir de l'industrie aéronautique des États-Unis* et, comme un grand nombre d'aéronefs commerciaux construits aux États-Unis sont vendus à l'étranger, il procure des avantages nationaux à long terme…
>
> *La domination mondiale de l'industrie des États-Unis dans le secteur des ventes d'aéronefs de transport est menacée par la concurrence étrangère* {…}
>
> Boeing reste le seul constructeur d'aéronefs des États-Unis qui affronte la concurrence d'Airbus sans perdre de part de marché. Le financement de la recherche par le gouvernement des États-Unis, comme le programme ACT de la NASA, aide *Boeing et d'autres constructeurs d'aéronefs des États-Unis* à développer une technologie de pointe et à rester compétitifs sur les marchés mondiaux."[2506]

7.1004 La NASA a également expliqué que "{l}e programme permettra{it} de réaliser l'un des objectifs de la NASA en ce qui concerne les nouvelles technologies aéronautiques – la réduction des coûts du transport aérien de 25 pour cent d'ici dix ans, et de 50 pour cent d'ici 20 ans".[2507]

7.1005 Le budget du programme HSR prévoit ce qui suit:

> "Le programme HSR continue d'élaborer des technologies visant à rendre viable un appareil de transport civil à grande vitesse (HSCT) économique et respectueux de l'environnement qui – *s'il était construit par l'industrie des États-Unis – pourrait donner aux États-Unis la prééminence sur les marchés du transport aérien commercial long courrier au siècle prochain*, et offrir des recettes de vente de plusieurs milliards de dollars et de nombreux emplois de haute qualité pour les *travailleurs des États-Unis*. Pendant l'exercice 1999, la NASA a proposé une prolongation du programme, la phase IIA du programme HSR, qui atténuera le risque dans deux secteurs importants: la propulsion et les matériaux et structures des cellules. La phase IIA du programme HSR permettra aux contribuables américains de continuer de percevoir un rendement sur leurs investissements dans la recherche sur les transports à grande vitesse et sera essentielle pour *permettre à l'industrie des États-Unis* de prendre des décisions pour ce qui est de savoir si le marché des

---

[2505] SAA 331: Composite Wing Structure Research, pièce US-503, Article 1.0. (pas d'italique dans l'original)

[2506] L. Ilcewicz, *et al.*, Advanced Technology Composite Fuselage, printed in Sixth NASA/DOD ACT Conference, pièce EC-279, pages 21, 22, 76 et 98. (pas d'italique dans l'original)

[2507] NASA Facts Online, "The Advanced Stitching Machine: Making Composite Wing Structures of the Future", pièce EC-336, page 2.

> aéronefs commerciaux au XXI[e] siècle exigera un appareil de transport civil à grande vitesse."[2508]

7.1006 Le programme HSR de la NASA était un programme de développement technologique ciblé destiné à favoriser le développement d'un appareil de transport civil à grande vitesse (c'est-à-dire supersonique) ("HSCT").[2509] Il était structuré en deux phases; la phase I avait démarré en 1990 et la phase II en 1994.[2510] La phase II du programme visait à "examiner *les technologies fondamentales dont l'industrie aéronautique des États-Unis avait besoin* pour prendre des décisions éclairées concernant le développement et la production futurs d'un appareil de transport civil à grande vitesse".[2511]

7.1007 Le *Manuel* sur le "transfert de technologie" du programme HSR énonce la raison qui sous-tend les clauses LERD (Données visées par des droits exclusifs limités) qui figurent dans certains contrats: "{c}omme il est fondamental pour les *États-Unis de maintenir leur avance sur la concurrence étrangère dans le secteur de la technologie aérospatiale*, l'accès aux renseignements sensibles … obtenus dans le cadre du présent programme sera restreint dans la mesure permise par la législation fédérale applicable".[2512] La NASA a ajouté que "{l}a diffusion libre de la technologie fondamentale développée dans le cadre du présent programme pourrait nuire gravement à la compétitivité de *l'industrie aéronautique des États-Unis*".[2513] Le Manuel HSR dit ce qui suit:

> "L'application des mesures de contrôle qui seront présentées dans la présente section vise à contrôler le transfert de renseignements sensibles à *des concurrents étrangers*."[2514]

7.1008 Le "*plan de programme*" du programme HSR prévoit ce qui suit:

> "Le marché projeté des appareils de transport civil à grande vitesse (HSCT) est important, et si des *concurrents étrangers* parvenaient à développer et à produire un HSCT, cela réduirait notablement la part du marché mondial des aéronefs de transport civil détenue par *l'industrie aérospatiale des États-Unis*. Le développement de technologies est essentiel. Le programme HSR de la NASA est mis en œuvre en deux phases, son objectif final étant de contribuer à assurer le maintien de la suprématie de la *branche de production des États-Unis* dans l'aéronautique pendant encore longtemps au siècle prochain en développant une technologie qui permettra d'obtenir un aéronef HSCT respectueux de l'environnement et économiquement viable."[2515]

7.1009 Un accord au titre de la Loi sur l'espace conclu entre la NASA et Boeing dispose ce qui suit:

[2508] NASA HSR Budget Estimates, FY 1991-FY 2001, pièce EC-343, FY 1999, SAT 4.1-30. (pas d'italique dans l'original)

[2509] National Research Council, Committee on High Speed Research, U.S. Supersonic Commercial Aircraft: Assessing NASA's High Speed Research Program, 1997, pièce EC-319, page 1.

[2510] NASA HSR Budget Estimates, FY 1991-FY 2001, pièce EC-343, FY 1994, RD 9-31 et RD 9-33.

[2511] NASA HSR Budget Estimates, FY 1991-FY 2001, pièce EC-343, FY 1994, RD 9-33.

[2512] NASA Langley Research Center, High-Speed Research Program: Technology Transfer Control Handbook, April 1998, pièce EC-344, page 1. (pas d'italique dans l'original)

[2513] NASA Langley Research Center, High-Speed Research Program: Technology Transfer Control Handbook, April 1998, pièce EC-344, page 17. (pas d'italique dans l'original)

[2514] *Ibid.* (pas d'italique dans l'original)

[2515] NASA High Speed Research Program Plan, April 1998, pièce EC-1208, page 1. (pas d'italique dans l'original)

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> "Par le biais du présent engagement, chaque partie convient d'axer le financement HSR et HSCT sur les technologies prioritaires requises pour développer un appareil de transport supersonique économiquement viable."[2516]

7.1010 D'autres objectifs du programme consistaient à prendre en compte "les questions environnementales et développer une base d'évaluation des percées technologiques susceptibles d'assurer la compatibilité voulue avec l'environnement"[2517], mettre en place "une base technique aussi solide que possible pour l'établissement de normes {environnementales} appropriées" pour les vols à grande vitesse[2518], "mieux comprendre les effets environnementaux potentiels" des vols à grande vitesse et effectuer des études "débouch{ant} sur des prescriptions en matière de certification environnementale pour les aéronefs de transport à grande vitesse du futur" et "chercher des moyens d'atténuer le bang sonique afin de faire en sorte que les effets nuisibles sur la vie humaine et animale causés par son fonctionnement soient minimes ou inexistants".[2519]

7.1011 Le budget du programme AST prévoit ce qui suit:

> "L'objectif du programme AST (Advanced Subsonic Technology) de la NASA est de développer, conjointement avec l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) et *l'industrie aéronautique des États-Unis*, des technologies à forte rentabilité pour permettre un système de transport aérien mondial sûr et hautement performant qui inclut une nouvelle génération d'*aéronefs subsoniques des États-Unis* économiques et compatibles avec l'environnement qui sont *supérieurs aux produits étrangers*. Pour améliorer la *compétitivité technologique des États-Unis*, l'objectif du programme AST consiste à accélérer le développement de la technologie subsonique dans plusieurs secteurs clés dans lesquels l'accent est mis sur la valeur économique des technologies pour les fabricants de cellules et de moteurs, les compagnies aériennes et la FAA.
>
> *Comme la concurrence étrangère s'intensifie considérablement, la technologie est indispensable pour préserver la part de marché de l'industrie aéronautique*, les emplois et la balance commerciale *des États-Unis*. Les exportations d'aéronefs de transport commercial gros porteurs jouent un rôle important dans la balance commerciale des États-Unis. Toutefois, selon des estimations de l'industrie, la *part du marché mondial détenue par les États-Unis* a diminué, passant de 91 pour cent pendant les années 1960 à 67 pour cent aujourd'hui."[2520]

7.1012 Les objectifs de l'élément composites du programme AST ont été énoncés en ces termes:

> "La résistance de la branche production des aéronefs à l'utilisation de composites est d'ordre économique. Si le niveau actuel avéré de la technologie des composites laisse augurer d'une amélioration des performances des aéronefs et d'une diminution des coûts d'exploitation grâce à la réduction du poids structurel, il entraîne une augmentation des coûts de construction, qui représentent à l'heure actuelle deux fois le coût de l'aluminium. Les objectifs de l'élément composites sont de réduire le poids

[2516] SAA 249: High Speed Technology Research, pièce US-502, Article 1.0; SAA 404: High Speed Technology Research, pièce US-506, Article 1.0.

[2517] NASA HSR Budget Estimates, FY 1991-FY 2001, pièce EC-343, FY 1991, RD 12-35; FY 1992, RD 12-22, FY 1993, RD 12-23.

[2518] NASA High Speed Research Program Plan, April 1998, pièce EC-1208, page 4.

[2519] Statement of Daniel S. Goldin, Administrator, National Aeronautics and Space Administration, US Senate Committee on Commerce, Science, and Transportation, 19 May 1993, pièce EC-1365.

[2520] NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 1996. (pas d'italique dans l'original)

> des aéronefs de transport civil de 30 à 50 pour cent et leur coût de 20 à 25 pour cent par rapport aux aéronefs métalliques d'aujourd'hui. Cela représente une économie potentielle directe de 16 pour cent sur les coûts d'exploitation pour les compagnies aériennes et *accroît la compétitivité des aéronefs de transport construits aux États-Unis*. En collaboration avec l'industrie et la FAA, des activités de recherche sont menées pour valider la technologie en vue de l'application de nouvelles techniques de fabrication de composites, comme le piquage dans l'épaisseur et le moulage par injection de résine, les préformes textiles et le placement avancé de fibres, pour les ailes des aéronefs."[2521]

7.1013 Le programme HPCC était constitué de quatre éléments, dont l'un était le projet Computational aerosciences (sciences aéronautiques assistées par ordinateur) ("CAS"), qui était l'élément le plus pertinent pour l'industrie aéronautique.[2522] L'objectif du projet CAS a été décrit diversement comme consistant à "abréger considérablement la durée du cycle de conception des produits aérospatiaux de pointe comme les aéronefs de transport civil à grande vitesse du futur"[2523] et à "accélérer le développement, la disponibilité et l'utilisation *par l'industrie aérospatiale des États-Unis* d'une technologie de calcul à haute performance, et à accélérer l'émergence d'un marché commercial viable pour les fournisseurs de matériel et de logiciels informatiques *en vue d'exploiter cette avance*".[2524] En d'autres termes:

> "Les objectifs du CAS sont les suivants: accélérer le développement et la disponibilité d'une technologie de calcul à haute performance destinée à *la communauté aérospatiale des États-Unis*; faciliter l'adoption et l'utilisation de cette technologie par *l'industrie aérospatiale des États-Unis*; et accélérer l'émergence d'un marché commercial viable pour les fournisseurs de matériel et de logiciels informatiques en vue d'exploiter cette avance. Le CAS cible les progrès concernant les algorithmes et les applications dans les sciences aéronautiques, les logiciels d'exploitation et les machines de calcul qui permettront de multiplier par plus de 1 000 la performance des systèmes au début du XXIe siècle. Ces capacités de calcul seront suffisamment caractérisées pour pouvoir être intégrées rapidement dans les processus économiques de conception et de développement destinés à être utilisés *par l'industrie des États-Unis*. Bien que le CAS ne développe pas de systèmes informatiques de production, la technologie CAS et la caractérisation du matériel et des logiciels informatiques existants rendront possible le développement de systèmes

[2521] NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 1996, SAT4-38. Pendant l'exercice 1997, on a modifié cet objectif pour tenir compte des préoccupations de l'industrie en ce qui concerne non seulement les coûts comparatifs des composites, mais aussi la robustesse et le caractère réparable des composites. De plus, les objectifs de réduction du poids et des coûts ont été modifiés de la manière suivante: réduire le poids des aéronefs de transport civil de 10 à 30 pour cent et le coût de ces aéronefs de 10 à 20 pour cent, ce qui représente une économie potentielle directe de 5 pour cent sur les coûts d'exploitation pour les compagnies aériennes; NASA AST Budget Estimates, FY 1997, SAT4-37, pièce EC-357.

[2522] Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15 (RCC), page 122. Les autres éléments du programme HPCC étaient le projet Earth and Space Sciences (sciences de la terre et de l'espace), l'élément Information Infrastructure and Technology and Applications (infrastructure et technologie de l'information et leurs applications), et le projet Remote Exploration and Experimentation (exploration et expérimentation à distance), pièce EC-372.

[2523] NASA HPCC Budget Estimates, FY 1992-FY 2003, pièce EC-373, FY 1996, SAT 4-18.

[2524] The National Aeronautics and Space Administration's (NASA) High Performance Computing and Communications (HPCC) Program, pièce EC-372, page 3. (pas d'italique dans l'original)

> à échelle réelle par l'industrie et rendront les initiatives commerciales dans ce secteur plus intéressantes."[2525]

7.1014 De plus, selon les prévisions budgétaires du programme HPCC[2526]:

> "Le CAS cible les progrès concernant les algorithmes et les applications dans les sciences aéronautiques, les logiciels d'exploitation et les machines qui permettront de multiplier par plus de 1 000 la performance des systèmes au début du XXIe siècle. Ces capacités informatiques seront suffisamment caractérisées pour pouvoir être intégrées rapidement dans les processus économiques de conception et de développement destinés à être *utilisés par l'industrie des États-Unis*. Bien que le CAS ne développe pas de systèmes informatiques de production, la technologie CAS et la caractérisation du matériel et des logiciels informatiques existants rendront possible le développement de systèmes à échelle réelle par l'industrie et rendront les initiatives commerciales dans ce secteur plus intéressantes."

7.1015 La fiche d'information sur le programme HPCC précise ce qui suit[2527]:

> "*L'industrie aérospatiale des États-Unis ne peut faire face à la concurrence internationale accrue de manière efficace* qu'en produisant des produits de meilleure qualité générale à des prix abordables. Les capacités de calcul à haute performance sont fondamentales pour la création d'un avantage concurrentiel, car elles réduisent le coût et la durée du cycle de conception des produits; son introduction dans le processus de conception comporte toutefois pour une entreprise commerciale un risque que la NASA peut contribuer à atténuer en menant ces activités de recherche. Le projet CAS catalyse ces développements dans le domaine du calcul aéronautique tout en montrant aux fabricants informatiques nationaux la voie de l'avenir vers les marchés aéronautiques."

7.1016 Un accord au titre de la Loi sur l'espace entre la NASA et Boeing dispose ce qui suit:

> "Cet effort constituera une excellente occasion de transférer la technologie HPCC de la NASA à *l'industrie aérospatiale des États-Unis*."[2528]

7.1017 Il est dit dans le *plan de programme* du programme HPCC de la NASA que, "dans l'industrie, les principaux clients" du projet CAS sont les "fabricants de véhicules aérospatiaux et de moteurs".[2529] Il est ajouté que "les gestionnaires du centre de la NASA, conjointement avec l'industrie et les chercheurs du programme HPCC de la NASA, sont chargés d'identifier les technologies sensibles. Ces technologies sont traitées de manière à ce que leur diffusion à des personnes, sociétés, laboratoires et universités *étrangers* soit restreinte".[2530]

7.1018 Le programme Aviation Safety (sécurité aérienne), lancé pendant l'exercice 2000, finance le développement de technologies qui visent à réduire les taux d'accidents d'avion mortels et non

---

[2525] NASA HPCC Budget Estimates, FY 1992-FY 2003, pièce EC-373, FY 2000, SAT 4.1-24. (pas d'italique dans l'original)

[2526] *Ibid.*

[2527] The National Aeronautics and Space Administration's (NASA) High Performance Computing and Communications (HPCC) Program, pièce EC-372, page 3. (pas d'italique dans l'original)

[2528] NASA SAA2-B0001.3, pièce US-512, Article 1.2. (pas d'italique dans l'original)

[2529] NASA High Performance Computing and Communications Program Plan, 25 April 2000, pièce EC-1211, page 14. (pas d'italique dans l'original)

[2530] NASA High Performance Computing and Communications Program Plan, 25 April 2000, pièce EC-1211, page 48. (pas d'italique dans l'original)

mortels. Le programme tire son origine des activités de recherche sur la sécurité aérienne menées dans le cadre du programme R&T Base (Base R&T) avant l'exercice 2000.[2531] Le *plan de programme* pour le programme Aviation Safety prévoit ce qui suit:

> "L'Office of Aero-Space Technology (OAT) (Bureau de la technologie aérospatiale) de la NASA s'occupe des activités de recherche et technologie à long terme, haut risque et forte rentabilité. Il cherche à promouvoir la croissance économique et la sécurité ainsi qu'à *renforcer la compétitivité économique des États-Unis* par leur prééminence sur le marché mondial des aéronefs en révolutionnant le transport aérien et la manière dont les aéronefs sont conçus, construits et exploités et en fournissant des technologies de transport spatial à faible coût. …
>
> La NASA peut recourir à des accords formels pour établir des partenariats avec *l'industrie aéronautique des États-Unis*, la FAA, le DoD et d'autres programmes de la NASA, comme les six programmes Base R&T et les programmes Aviation System Capacity (capacité des systèmes aéronautiques). Ces accords s'appuient sur les programmes existants au sein de ces organisations et identifient les moyens par lesquels la technologie peut être incorporée *dans la production de l'industrie des États-Unis*. ...
>
> *Le programme Aviation Safety mettra l'accent sur la diffusion rapide et efficace de la technologie à la branche de production des États-Unis*. Les mécanismes de transfert de technologie dépendent de la maturité de la technologie. Divers mécanismes de transfert de technologie seront utilisés. Les plus importants sont la participation directe des utilisateurs à la formulation du programme exposé dans le présent plan et le contrat direct de R&D. Les ressources de l'AvSP servent à financer des contrats et dons pour la R&D, qui contribuent à assurer un transfert direct de technologie *à la branche de production des États-Unis* et accroissent ainsi la probabilité d'une contribution directe aux produits presque finalisés. Il y aura également un échange de technologie entre les participants au moyen de réunions de groupes de travail techniques spéciaux. Les exposés faits lors de conférences techniques parrainées par l'American Institute of Aeronautics and Astronautics, l'American Society of Mechanical Engineers et d'autres associations professionnelles similaires se borneront à l'examen de *renseignements non sensibles sur le plan de la concurrence*. D'autres méthodes de transfert de technologie comprennent les rapports techniques, les programmes de coopération et les échanges de personnel entre la NASA, l'industrie et d'autres organismes publics au moyen de protocoles d'accord, ainsi que des démonstrations techniques dans les installations de la NASA et des utilisateurs."[2532]

7.1019 Le programme QAT faisait fond sur le volet Noise Reduction (réduction du bruit) du programme AST, qui était, selon la NASA, "un programme technologique ciblé visant à développer une technologie de réduction du bruit *pour la branche de production des aéronefs commerciaux des États-Unis afin d'accroître sa compétitivité* et lui permettre de répondre aux exigences environnementales nationales et internationales et de faciliter la croissance du marché".[2533] Le programme QAT a financé le développement de technologies visant à diviser les niveaux de bruit des aéronefs par deux d'ici dix ans et par quatre d'ici 25 ans, et à créer un système de transport "ne

[2531] NASA Aviation Safety Budget Estimates, FY 2000-FY 2007, pièce EC-382, FY 2000, SAT 4.1-49.

[2532] NASA Aviation Safety Program Plan, 1 August 1999, pièce EC-1209, pages 2, 4 et 35. (pas d'italique dans l'original)

[2533] NASA Memorandum to Research and Focused Programs Contracts Branch, 23 May 1996, pièce EC-365, page 4. (pas d'italique dans l'original)

nécessitant pas de couvre-feu, de budgets concernant le bruit ou de procédures de réduction du bruit".[2534] La NASA a décrit l'objectif du programme QAT en ces termes:

> "L'objectif du programme Quiet Aircraft Technology (technologie de réduction du bruit des aéronefs) est de contribuer à l'objectif de réduction du bruit d'ici à dix ans, lequel s'inscrit dans les objectifs en matière de technologies habilitantes de l'aviation civile mondiale, comme indiqué dans le plan stratégique du Bureau de la technologie aérospatiale, à savoir "Diviser les niveaux de bruit perçus des futurs aéronefs par deux par rapport aux aéronefs subsoniques actuels d'ici dix ans, et par quatre d'ici 25 ans". Le programme Quiet Aircraft Technology est la prochaine étape vers la réalisation de l'objectif très ambitieux et souhaitable d'une réduction d'ici à 25 ans dans l'intérêt général. La réalisation de cet objectif concrétisera la vision qu'a la NASA d'un système de transport aérien sans contrainte de bruit, le bruit incommodant causé par les aéronefs ne franchissant pas les limites de l'aéroport. Un élément de cette vision est un système de transport ne nécessitant pas de couvre-feu, de budgets concernant le bruit ou de procédures de réduction du bruit. Les avantages pour le public de la réalisation de ces objectifs comprennent une meilleure qualité de vie, un transport aérien aisément accessible et abordable, et *le maintien de la prééminence des États-Unis dans le monde*."[2535]

7.1020 La NASA a également dit que les objectifs du programme QAT consistaient à "concrétis{er} la vision qu'a{vait} la NASA d'un système de transport aérien sans contrainte de bruit, le bruit incommodant causé par les aéronefs ne franchissant pas les limites de l'aéroport", et à piloter "le développement technologique nécessaire pour répondre aux exigences de la population nationale en matière de réduction de l'incidence du bruit"[2536], et à développer "une technologie qui, une fois mise en œuvre, rédui{rait} l'incidence du bruit des aéronefs dans l'intérêt des riverains des aéroports, de l'industrie aéronautique et des voyageurs".[2537]

7.1021 Le VSP, qui a démarré en tant que programme distinct pendant l'exercice 2003 à partir d'éléments tirés des programmes QAT et Base R&T, met l'accent sur "le développement de technologies habilitantes clés visant à développer des capacités pour de futurs véhicules aériens".[2538] En particulier, il s'agit de "développe{r} des technologies habilitantes en vue d'accroître la disponibilité du transport aérien de manière à répondre à la demande de services de transport aérien accrus du public sans nuire à la sécurité ni dégrader l'environnement".[2539] La NASA a décrit l'objectif de ce programme en ces termes:

> "*Les concurrents des États-Unis* font de la prééminence dans le secteur aéronautique un objectif stratégique déclaré. Sans planification soigneuse ni investissement dans de nouvelles technologies, il pourrait s'ensuivre un engorgement à court terme, une mobilité restreinte, une croissance économique non réalisée et l'érosion continue de la prééminence des États-Unis dans le secteur aéronautique … Le projet Breakthrough Vehicle Technologies (technologies innovantes pour les véhicules) est axé sur l'étude et le développement de technologies innovantes *afin de maintenir la supériorité des*

[2534] NASA QAT Budget Estimates, FY 2001-FY 2007, pièce EC-384, FY 2002, SAT 4.1-74.
[2535] NASA QAT Budget Estimates, FY 2001-FY 2007, pièce EC-384, FY 2001, page 4/55. (pas d'italique dans l'original)
[2536] NASA QAT Budget Estimates, FY 2001-FY 2007, pièce EC-384, FY 2001 et FY 2002, SAT 4.1-74.
[2537] NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003-FY 2007, pièce EC-396, FY 2003, SAT 4-24.
[2538] NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003-FY 2007, pièce EC-396, FY 2005, ESA 16-16.
[2539] NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003-FY 2007, pièce EC-396, FY 2005, ESA 16-16.

> *aéronefs des États-Unis*, de garantir la compatibilité environnementale à long terme des systèmes de bord des aéronefs et d'en améliorer la sécurité et l'efficacité".[2540]

7.1022 La NASA a également dit que les objectifs du VSP consistaient à garantir "la compatibilité environnementale à long terme des systèmes de bord des aéronefs et {à} en améliorer la sécurité et l'efficacité"[2541], au moyen de recherches "axées sur des technologies embryonnaires visant à améliorer davantage la qualité de vie de nos citoyens"[2542], et de démonstrations de "technologies aéronautiques innovantes pour protéger le milieu terrestre et permettre des missions scientifiques".[2543]

7.1023 Le budget du programme Base R&T dit que:

> "Le programme de recherche et technologie dans le domaine de l'aérodynamique: … fait progresser la compréhension de la mécanique des fluides fondamentale et des phénomènes aéro-acoustiques, et fournit une nouvelle technologie aérodynamique validée applicable aux futurs aéronefs militaires et civils des États-Unis depuis les subsoniques jusqu'aux hypersoniques …
>
> Au moyen de la recherche fondamentale et de la recherche appliquée effectuée en partenariat avec l'industrie, le monde universitaire et d'autres organismes publics, *la NASA développe des technologies fondamentales à haut risque et des concepts de pointe pour les branches de production des aéronefs et des moteurs des États-Unis*. …
>
> Ces activités fournissent la technologie habilitante qui débouche en définitive sur de futurs programmes technologiques ciblés et le développement de systèmes de pointe *par l'industrie des États-Unis*. La plupart des activités de recherche entrent en ligne de compte dans les principales disciplines aéronautiques que sont l'aérodynamique, la propulsion, les matériaux, les structures, les systèmes de contrôle et de guidage, les facteurs humains et les systèmes de vol. Une partie importante du programme Base R&T est réalisée dans le cadre d'accords de coopération conclus avec l'industrie aérospatiale et d'autres organismes publics *pour faciliter un transfert de technologie rapide*. …
>
> Le programme vise à fournir la technologie qui, *lorsqu'elle sera appliquée par l'industrie aérospatiale des États-Unis*, permettra le développement d'aéronefs économiques, sûrs, silencieux et compétitifs à l'échelle mondiale pour toutes les plages de vitesse. De plus, le programme inclut le développement de méthodes multidisciplinaires visant à permettre à *l'industrie des États-Unis* de réduire la durée du cycle de conception et les coûts en ce qui concerne le développement de futurs aéronefs. L'objectif premier du programme est de fournir les compétences et installations aérodynamiques fondamentales en ce qui concerne la viscosité dans le but de répondre aux exigences actuelles et futures en matière de conception de l'industrie des États-Unis, de la NASA, du DoD, de la FAA et d'autres organismes publics. …

[2540] NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003-FY 2007, pièce EC-396, FY 2003, SAT 4-23. (pas d'italique dans l'original)

[2541] NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003-FY 2007, pièce EC-396, FY 2003, SAT 4-23.

[2542] NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003-FY 2007, pièce EC-396, FY 2004, SAE 15-19 et FY 2005, ESA 16-16.

[2543] NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003-FY 2007, pièce EC-396, FY 2006, SAE 11-14.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> Pendant l'exercice 1994, un code informatique destiné à la conception et à l'analyse des systèmes thermiques de protection contre le givre sera mis à la disposition de l'industrie des États-Unis, un programme conjoint NASA/FAA/industrie visant à remédier au problème des décrochages de l'empennage horizontal causés par le givre sera lancé, et un programme conjoint NASA/industrie visant à élaborer des prescriptions pour la protection contre le givre des systèmes de contrôle hybride de l'écoulement laminaire (HLFC) sera lancé. …
>
> Les bases de données connexes sur la conception ainsi que les méthodes de conception sont effectivement transférées à l'industrie et au DoD en vue du développement d'*aéronefs civils et militaires des États-Unis* sûrs et *supérieurs*. …
>
> Chaque élément du programme Base R&T a pour objectif de développer des méthodes qui contribueront à la réalisation de l'objectif de *l'industrie aérospatiale des États-Unis* consistant à réduire la durée du cycle de conception d'au moins 50 pour cent."[2544]

7.1024 Le Groupe spécial a également examiné la répartition des droits de propriété intellectuelle dans le cadre des contrats de R&D passés entre la NASA et Boeing. La répartition des droits de propriété intellectuelle dans le cadre d'un certain nombre de contrats de R&D de la NASA avec Boeing, en particulier en ce qui concerne les droits d'utilisation des données (par opposition aux droits de brevet), différait des clauses normales relatives aux droits d'utilisation des données figurant dans les contrats d'achat de R&D des pouvoirs publics des États-Unis. Boeing, en tant que contractant, conservait les droits sur les inventions (c'est-à-dire les droits de brevet) qu'elle mettait au point dans le cadre de ses activités de recherche financées par la NASA; par contre, le gouvernement des États-Unis reçoit une licence sans redevance "pour l'utilisation par les pouvoirs publics/à des fins publiques" qui lui permet d'utiliser l'invention visée. Boeing, en tant que contractant, conservait également les droits afférents à l'utilisation des données (c'est-à-dire les droits d'utilisation des données) qu'elle produisait dans le cadre de ses activités de recherche financées par la NASA; par contre, le gouvernement des États-Unis reçoit une licence sans redevance assortie de "droits illimités" d'utilisation des données produites par le contractant dans le cadre de ses activités de recherche financées par la NASA. Boeing n'était pas tenue de verser des redevances à la NASA en échange de toutes rétributions commerciales en résultant. Dans le cadre de certains des programmes de R&D en cause, toutefois, la NASA incluait des clauses concernant les "Données visées par des droits exclusifs limités" (LERD) dans les contrats de R&D qu'elle passait avec Boeing. Ces clauses limitaient les "droits illimités" par ailleurs que le gouvernement des États-Unis aurait normalement eus sur les données produites dans le cadre des activités de recherche contractuelles. Les clauses LERD conféraient à Boeing le droit exclusif d'exploiter des technologies fondamentales développées dans le cadre de certains contrats avec la NASA pendant une période d'au moins cinq ans à compter de la date à laquelle les données étaient notifiées. Les technologies étaient qualifiées de "sensibles" et protégées au moyen de restrictions LERD s'il était jugé qu'elles affectaient la position concurrentielle de la branche de production des États-Unis.[2545] Les contrats de R&D de la NASA qui contenaient des

[2544] NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1991-FY 2004, pièce EC-398, FY 1992, 1995, 1999. (pas d'italique dans l'original)

[2545] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 838 (citant NASA Langley Research Center, High-Speed Research Program: Technology Transfer Control Handbook, April 1998, pièce EC-344, page 17; Advanced Subsonic Technology Program, Technology Transfer Control Handbook, August 1998, pièce EC-370, page 18). Ces dispositions LERD et d'autres dispositions relatives aux droits d'utilisation des données figuraient dans plusieurs contrats passés par la NASA avec Boeing. Voir, par exemple, NASA Contract NAS1-20267 with Boeing Commercial Airplane Group regarding Integrated Wing Design, 12 September 1994, pièce EC-360, pages 11 à 19; NASA Contract NAS1-20268 with McDonnell Douglas regarding Integrated Wing Design, 12 September 1994, pièce EC-361, pages 11 à 17. Les appels d'offres de la NASA en matière de R&D avisaient également d'éventuels contractants que les données produites dans le cadre

clauses LERD concernaient des "situation{s} de financement conjoint", c'est-à-dire que des contractants "affectaient une partie importante de leurs propres ressources aux activités de recherche visées par les contrats". Dans une déclaration faite à un sous-comité du Sénat en 2001, un ancien administrateur de la NASA, Daniel Goldin, a expliqué qu'il y avait un lien entre la répartition des droits de propriété intellectuelle et les objectifs que la NASA poursuivait dans le cadre des programmes en cause:

> *Question n° 1*. Pensez-vous que les *constructeurs américains* sont en retard par rapport à Airbus en matière de technologie?
>
> Réponse. ... La principale faiblesse du *développement technologique des États-Unis* est l'insuffisance de la validation et de la réduction du risque qui visent à permettre aux *constructeurs des États-Unis* de profiter pleinement et rapidement de la technologie disponible. Les améliorations proposées par la NASA dans le secteur de l'aéronautique pour l'exercice 1994 sont axées sur la coopération avec l'industrie pendant la phase de validation de la technologie.
>
> ...
>
> *Question n° 3*. Vous avez parlé de l'importance des programmes de recherche aéronautique de la NASA pour la branche de production des aéronefs. Quelles mesures la NASA a-t-elle prises pour faire en sorte que le développement technologique effectué dans le cadre de ces programmes soit effectivement transféré à l'industrie? Comment la NASA s'assure-t-elle que les *constructeurs américains* ont accès à ces technologies avant les *firmes étrangères*?
>
> Réponse. La NASA effectue généralement ses travaux de recherche en coopération avec l'industrie aéronautique, ce qui assure des mécanismes directs pour le transfert de technologie. Nous mettons toutefois les bouchées doubles pour intensifier et améliorer la participation de l'industrie à la planification et à la mise en œuvre de nos programmes. De plus, une grande partie des investissements en aéronautique, à compter de l'exercice 1994, vise à développer les technologies à un stade plus avancé, en réduisant les risques suffisamment pour permettre à l'industrie de procéder à la commercialisation. La participation de l'industrie au programme de la NASA devrait permettre aux constructeurs de poursuivre aisément le développement technologique dans le cadre de la commercialisation, comme ils le souhaitent. De plus, l'avantage naturel dont *la branche de production des États-Unis* bénéficie du fait de sa participation directe au programme de développement technologique de la NASA sera renforcé par des contrats et accords de coopération avec la NASA *qui comprennent des clauses visant à protéger les technologies qui ont une valeur marchande et/ou sont sensibles sur le plan commercial contre une diffusion prématurée à l'étranger*."[2546]

7.1025 Bien que les États-Unis n'affirment pas que les accords au titre de la Loi sur l'espace que la NASA a conclus avec Boeing constituent des "achats de services", nous notons qu'un certain nombre

---

du projet seraient protégées par des dispositions LERD et d'autres dispositions relatives aux droits d'utilisation des données. Voir, par exemple, NASA Final Solicitation 1-063-DIG.1299, Flight Critical Systems Research, 27 August 1999, pièce EC-588, pages I-7 à I-10; NASA Solicitation 1-49-3400.0408, High Speed Research Program Systems Studies, 11 June 1990, pièce EC-589, pages 8 à 10 et 26 à 36; NASA Solicitation 1-50-0140.0001, High-Speed Research Airframe Technology, 11 August 1993, pièce EC-570, pages 34 à 41.

[2546] Competitiveness of the Aerospace Industry: Hearing on S. 419 Before the Senate Comm. on Commerce, Science, and Transportation, 103rd Cong. 81 (1993), pièce EC-273, pages 80 et 81. (pas d'italique dans l'original)

de ces accords contenaient des dispositions "visant à préserver le caractère confidentiel des données générées pendant une période d'au moins deux à cinq ans".[2547]

7.1026 Une autre considération pertinente est celle de savoir si les transactions en cause comportent les éléments habituels d'un achat de services. À cet égard, nous faisons observer qu'un certain nombre de contrats d'achat de R&D passés entre la NASA et Boeing prévoient que Boeing ne recevra pas de rémunération ni de bénéfice.[2548] Dans le cadre des contrats "sans rémunération", Boeing n'a pas reçu de rémunération/bénéfice pour la R&D qu'elle a effectuée, car la NASA a déterminé que Boeing avait toutes chances de tirer avantage sur le plan commercial de la R&D qu'elle effectuait dans le cadre du contrat. À titre d'exemple, il est indiqué dans l'avis de sélection de l'un des contrats de R&D en cause que les clauses relatives à la rémunération ont été supprimées du contrat proposé "sur la base d'une décision de l'administrateur de la NASA selon laquelle c'{était} l'industrie aérospatiale des États-Unis qui en tirer{ait} avantage".[2549] Des documents relatifs à un autre contrat de R&D passé entre la NASA et Boeing indiquent qu'il n'y aurait pas de rémunération parce que "Boeing a toutes chances de tirer avantage sur le plan commercial des activités menées dans le cadre du contrat proposé".[2550]

7.1027 Pour les raisons qui viennent d'être exposées, le Groupe spécial estime que la question de savoir si une transaction est ou non qualifiée à juste titre d'"achat de services" est subordonnée à la question de savoir si les travaux effectués étaient ou non principalement à l'avantage ou pour l'usage des pouvoirs publics (ou de tierces parties non liées), ou principalement à l'avantage ou pour l'usage du "vendeur" de "services" lui-même. Les éléments de preuve relatifs à la R&D aéronautique de la NASA, qui ont été examinés plus haut, amènent à conclure que les travaux que Boeing a effectués dans le cadre de ses contrats de R&D aéronautique avec la NASA étaient principalement à son propre avantage ou pour son propre usage, et non à l'avantage ou pour l'usage du gouvernement des États-Unis (ou de tierces parties non liées).[2551] Si les contrats de R&D aéronautique de la NASA

[2547] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 396, citant SAA 331: Composite Wing Structure Research, pièce US-503, Article 5.3; SAA 401: CADDRAD II Developments, pièce US-505, Article 5.3; SAA 404: High Speed Technology Research, pièce US-506, Article 5.3; SAA 1-506: Advanced Methodologies for Aerospace Analysis and Optimization, pièce US-508, Article 5.4; SAA 2-B0001.3: Advanced Aeroelastic Design Procedures, pièce US-512, Article 7.7; SAA 469: Study of High Reynolds Number Aerodynamics and Ground-to-Flight Scaling for Aerospace Vehicles, pièce US-521 (RCC), Article 5.3.

[2548] Sur la base de notre propre examen de 16 contrats de R&D passés entre la NASA et Boeing qui ont été présentés par les Communautés européennes dans leur première communication écrite, il apparaît que neuf contrats de R&D comportaient le versement d'une rémunération et que sept contrats étaient des contrats d'achat "sans rémunération".

[2549] Selection Statement, Phase II High-Speed Research Airframe Technology, 9 September 1994, pièce EC-356, page 1.

[2550] Prenegotiation Position – Proposed Contract to Boeing Commercial Airplane Group for AST Noise Reduction Research, 13 December 1996, pièce EC-371, pages 1 et 2 ("Avant la publication de l'appel d'offres, plusieurs discussions entre le service des achats, le service technique et le {Boeing Commercial Aircraft Group} ont eu lieu pour déterminer d'un commun accord qu'un contrat sans rémunération était approprié. Il a été dit que le personnel technique de la NASA avait fait observer que Boeing {avait} toutes chances de tirer avantage sur le plan commercial des activités menées dans le cadre du contrat proposé. De plus, le personnel technique de la NASA a indiqué qu'il était d'accord avec la décision de Dan Goldin (administrateur de la NASA) selon laquelle "des programmes ciblés" ne seraient pas assortis d'une rémunération. BCAG a informé de vive voix le spécialiste des contrats qu'il accepterait un contrat sans rémunération pour ce programme, malgré le fait que, dans le passé, une rémunération était reçue pour ce type de travail.")

[2551] Pour effectuer cette analyse, le Groupe spécial a trouvé des indications dans le rapport de l'Organe d'appel sur l'affaire *Chine – Pièces automobiles*:

> "Nous considérons que la détermination par un groupe spécial de la question de savoir si une "imposition" donnée relève de l'article II:1 b) ou de l'article III:2 du GATT de 1994 doit être faite compte tenu des caractéristiques de la mesure et des circonstances de l'affaire. *Dans de*

prennent la forme d'un marché public de services, la totalité des éléments de preuve présentés au Groupe spécial amène à conclure que la substance de ces transactions ne peut pas être qualifiée à juste titre d'"achat de services" aux fins de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC. Par conséquent, le Groupe spécial constate que les versements faits à Boeing dans le cadre de ces contrats sont visés par l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC en tant que transfert direct de fonds.[2552] Il constate en outre que l'accès aux installations, équipements et employés de la NASA qui a été accordé à Boeing dans le cadre des contrats et accords de R&D en cause constitue également la fourniture de biens ou de services au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.

ii) Question de savoir s'il y a un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC

Arguments des Communautés européennes

7.1028 En ce qui concerne l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, les Communautés européennes font valoir que les "subventions" de la NASA confèrent des "avantages" à la division des LCA de Boeing. Plus spécifiquement, elles font valoir: i) que les contributions financières "se rapportent à la production des LCA de Boeing"; ii) que les contributions financières "confèrent à la division des LCA de Boeing des avantages à des conditions autres que celles du marché"; iii) "que Boeing n'est pas tenue de verser quoi que ce soit en échange" du financement et du soutien, et "qu'elle n'a pas été tenue de rembourser au gouvernement des États-Unis les rétributions commerciales en résultant"; iv) que Boeing a acquis "des connaissances et une expérience" très utiles grâce à la R&D aéronautique; et v) qu'il "va de soi que ce financement et ce soutien pour la R&D ne sont pas disponibles sur le marché".[2553]

7.1029 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes répondent à l'argument des États-Unis selon lequel les contrats de R&D de la NASA constituent des échanges "valeur contre valeur". Premièrement, la NASA, qui "ne se livre pas à des activités de fabrication de LCA ou de leurs parties", ne tire rien en valeur réelle des contrats et accords passés avec Boeing. Tandis que Boeing obtient une expérience dans le domaine de la recherche et une technologie très

---

> *nombreux cas, il s'agira d'un exercice simple. Dans d'autres cas, la situation sera plus ambiguë et le problème qui se posera au groupe spécial plus complexe.* Un groupe spécial doit passer au crible la mesure dont il est saisi, tant dans sa conception que dans son fonctionnement, et en déterminer les *principales caractéristiques*. Après l'avoir fait, il doit ensuite chercher à identifier les *aspects importants ou centraux de la mesure en cause*, ceux qui définissent son "*centre de gravité*" afin de qualifier l'imposition qu'elle institue de droit de douane proprement dit ou d'imposition intérieure. Il n'est pas surprenant et, d'ailleurs il faut s'y attendre, que la même mesure puisse présenter *certaines caractéristiques* qui donnent à penser qu'il s'agit d'une mesure qui relève de l'article II:1 b), et d'*autres caractéristiques* qui suggèrent qu'il s'agit d'une mesure qui relève de l'article III:2. En procédant à une évaluation objective de l'applicabilité des dispositions spécifiques des accords visés à une mesure dont il est saisi à bon droit, un groupe spécial doit en identifier *toutes les caractéristiques pertinentes* et reconnaître *celles qui constituent l'essence* de la mesure elle-même, et celles *auxquelles il faut accorder le plus d'importance* afin de qualifier l'imposition pertinente et, ainsi, de déterminer correctement la ou les disciplines auxquelles elle est assujettie en vertu des accords visés."

Rapport de l'Organe d'appel *Chine – Pièces automobiles*, paragraphe 171. (pas d'italique dans l'original, note de bas de page omise)

[2552] Nous n'admettons pas que les versements faits à Boeing sont des "dons" purs et simples. Nous examinons cette question dans le contexte de l'estimation du montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing. Voir plus loin le paragraphe 7.1100.

[2553] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 526 à 528, 550 à 552, 574 à 576, 590 à 592, 605 à 607, 620 à 622, 633 à 635 et 652 à 654.

utile, la NASA obtient "des rapports de recherche sommaires et des droits de licence qui ne lui sont d'aucune utilité apparente".[2554]

7.1030 Deuxièmement, dans une transaction commerciale, une entité paiera une autre entité pour mener des activités de recherche et développement uniquement si elle a l'intention d'exploiter effectivement la recherche dans un but donné, c'est-à-dire si elle peut obtenir les droits intégraux sur la technologie qui en résulte, et ne paiera pas une autre entité pour mener des activités de recherche et développement "en échange de rapports de recherche de pure forme à diffuser au public et de droits de licence qu'elle détiendra indéfiniment". En revanche, dans le cadre des contrats de R&D de la NASA, "Boeing peut exploiter les résultats de la R&D et garder la technologie pour elle-même en échange d'une rémunération purement symbolique".[2555] Les Communautés européennes font valoir que, dans une transaction commerciale, une entité en paiera une autre pour mener des activités de recherche et développement uniquement si cette entité acquiert la pleine titularité des droits de propriété intellectuelle afférents aux technologies qui résultent des activités de recherche et développement. Les Communautés européennes font référence[2556] à un article sur les droits de propriété intellectuelle et la recherche sur les cellules souches"[2557] ainsi qu'à une déclaration de Mme Regina Dieu, conseillère juridique au service juridique chargé des achats industriels de Airbus SAS, qui déclare que lorsque Airbus finance un projet de R&D, elle est la seule titulaire à titre exclusif de toute la propriété intellectuelle créée ou acquise dans le cadre et au cours de l'exécution du projet de R&D.[2558] En outre, à l'appui du même argument formulé dans le contexte de leur allégation concernant l'abandon/octroi de droits de propriété intellectuelle par la NASA/le DOD, les Communautés européennes font référence[2559] à un article sur la recherche collaborative[2560], à un cours de formation de l'OMPI[2561] et à un contrat conclu par Boeing avec le National Institute for Aviation Research de l'Université d'État de Wichita.[2562]

7.1031 Troisièmement, une entité commerciale n'en paiera pas une autre pour mener des activités de recherche et développement visant à la réalisation des objectifs de politique publique poursuivis par la NASA, c'est-à-dire maintenir la suprématie et accroître la compétitivité de l'industrie aéronautique des États-Unis. L'argument des États-Unis selon lequel "la NASA reçoit une rémunération adéquate de Boeing dans la poursuite d'objectifs publics" est circulaire étant donné que l'objectif poursuivi par la NASA est d'accroître la compétitivité de la branche de production des LCA des États-Unis.[2563]

7.1032 Enfin, les résultats des programmes de R&D de la NASA ne sont pas tous publiés, et les résultats qui sont mis à la disposition du public ont peu de valeur pour les sociétés qui n'ont pas participé à la recherche.[2564]

[2554] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 375 et 377.
[2555] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 376 et 379.
[2556] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 376.
[2557] Sean M. O'Connor, "Intellectual Property Rights and Stem Cell Research: Who Owns the Medical Breakthroughs?" 39 New Eng. L. Rev. 665 (2005), pièce EC-1212, page 669.
[2558] Declaration of Regina Dieu, 8 November 2007, pièce EC-1178.
[2559] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 553 à 556.
[2560] Rochelle Cooper Dreyfuss, "Collaborative Research: Conflicts on Authorship, Ownership and Accountability", 53 Vand. L. Rev. 1161 (2000), pièce EC-1228, page 1212.
[2561] WIPO-MOST, "Intermediate Training Course on Practical Intellectual Property Issues in Business", 13 November 2003, pièce EC 1229, pages 42 et 43.
[2562] Contract Between Boeing Commercial Airplane Group Wichita Division and Wichita State University, Contract No. 000051728, 4 November 2002, pièce EC-1231.
[2563] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 378 et 380.
[2564] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 381.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Arguments des États-Unis

7.1033 Dans leur première communication écrite, les États-Unis n'examinent pas explicitement la question de savoir si les versements faits à Boeing dans le cadre des contrats de R&D confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Toutefois, lorsqu'ils examinent l'argument des Communautés européennes selon lequel les contrats de la NASA sont des dons, ils rejettent l'affirmation selon laquelle, comme le gouvernement des États-Unis ne se livre pas à des activités de fabrication de LCA ou de leurs parties, il ne peut tout simplement pas recevoir quoi que ce soit de valeur en échange des versements pour la R&D faits à Boeing.[2565] Dans leur première communication écrite, les États-Unis font valoir que la fourniture par la NASA de biens et services à Boeing fait "toujours l'objet d'une rémunération adéquate". Ils rappellent que la NASA fournit des biens et services à Boeing conformément à des accords au titre de la Loi sur l'espace. Plus spécifiquement, ils expliquent que la NASA fournit à Boeing des services de soufflerie, ainsi que des biens et services "ne concernant pas la soufflerie". Les États-Unis font valoir que la fourniture par la NASA de biens et services à Boeing conformément à des accords au titre de la Loi sur l'espace se fait toujours en échange d'une rémunération adéquate.[2566]

7.1034 Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont pas étayé leurs affirmations quant à l'avantage associé aux transactions entre la NASA et Boeing. L'argument selon lequel la NASA ne recevait "rien en échange" des versements faits à Boeing conformément aux contrats de R&D est incorrect parce qu'en échange de l'argent que la NASA verse à Boeing, le gouvernement des États-Unis reçoit une valeur proportionnée. Le gouvernement des États-Unis reçoit les travaux des scientifiques et ingénieurs de Boeing qui vont dans le sens de la réalisation de ses propres objectifs, peut diffuser les connaissances qu'ils génèrent dans l'intérêt général et reçoit des droits de propriété intellectuelle concernant des inventions et des données qu'il ne détiendrait pas autrement.[2567]

7.1035 Les États-Unis estiment également que les Communautés européennes affirment à tort "qu'aucune entité commerciale ne paierait une autre entité pour mener des activités de R&D apportant des avantages avant tout à l'autre entité, ne recevant en échange que des rapports de recherche de pure forme à rendre publics et des droits de licence qu'elle n'envisage en aucun cas d'utiliser". Premièrement, les rapports de recherche générés dans ces transactions ne sont pas "de pure forme", comme l'atteste la somme de renseignements publics générés par la recherche aéronautique de la NASA et la large diffusion de ces renseignements.[2568] Deuxièmement, les Communautés européennes ne fournissent aucun élément de preuve indiquant que le gouvernement des États-Unis n'envisage en aucun cas d'utiliser les brevets et licences acquis dans le cadre des contrats de recherche. Les droits en question sont des droits gouvernementaux qui peuvent être utilisés par tout organisme public des États-Unis, y compris la FAA, le DOD ou la NASA elle-même, dans des activités de recherche ultérieures menées par des employés de la NASA. Le fait que la NASA ne se livre pas à des activités d'acquisition ou de fabrication de LCA "est aussi dénué de pertinence qu'il est exact" à cet égard.[2569] Troisièmement, les activités de R&D menées à la demande de la NASA ne sont pas avant tout à l'avantage de Boeing, comme l'allèguent les Communautés européennes, mais dans l'intérêt public au sens large.[2570] Quatrièmement, les Communautés européennes n'étayent pas leur affirmation selon

[2565] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 219 à 225.
[2566] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 230 à 267.
[2567] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 65.
[2568] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 67.
[2569] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 68.
[2570] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 69. Les États-Unis soulignent que si la NASA n'acquiert pas ni ne produit d'aéronefs civils gros porteurs, elle acquiert, produit et diffuse des connaissances, et que le but des programmes de R&D de la NASA est "de développer le plus d'informations possible et de les diffuser au groupe le plus large possible dans le laps de temps le plus court possible, et non pas

laquelle une entité commerciale ne paiera pas une autre entité pour fournir des services qui apportent aussi un avantage à cette autre entité. Il est normal qu'il y ait un tel avantage dans des transactions commerciales.[2571]

7.1036 Dans leur réponse aux questions n° 21 et 22 du Groupe spécial, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont pas démontré que le traitement des droits de propriété intellectuelle dans le cadre des contrats de R&D de la NASA/du DOD constituait un écart par rapport à la pratique commerciale normale qui conférait un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. À cet égard, les États-Unis font valoir que la pratique commerciale diffère d'un cas à l'autre. Les entités commerciales cherchent à acheter les droits de propriété intellectuelle dont elles *ont besoin*, et ne fonctionnent pas à partir d'un seul paradigme, comme les Communautés européennes le laissent entendre. Bien que certaines transactions commerciales puissent attribuer à l'acheteur la titularité des droits de propriété intellectuelle générés par l'exécution d'un contrat, il y a des entités commerciales qui achètent des services de R&D en échange d'une licence limitée d'utilisation de la propriété intellectuelle en résultant. À titre d'exemple, les États-Unis présentent quatre contrats dans lesquels Boeing paie de grandes universités de recherche pour mener des activités de R&D en son nom, et reçoit en échange une licence – et non la titularité – afférente à la propriété intellectuelle développée dans le cadre du contrat.

Évaluation par le Groupe spécial

7.1037 Une contribution financière confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC si les conditions de la contribution financière sont plus favorables que celles auxquelles le bénéficiaire a accès sur le marché.[2572] Par conséquent, pour déterminer si les contributions financières que la NASA lui accorde confèrent un avantage à Boeing au sens de l'article 1.1 b), le Groupe spécial doit commencer par rappeler quelles sont les *conditions* de ces contributions financières. Ce n'est qu'ensuite que le Groupe spécial pourra comparer *ces* conditions avec celles d'une transaction commerciale.

7.1038 Comme le Groupe spécial l'a déjà conclu plus haut dans son analyse de l'existence d'une contribution financière, la NASA a fait des versements à Boeing et lui a donné accès aux installations, équipements et employés de la NASA *à la condition que Boeing effectue des travaux de R&D aéronautique qui étaient principalement au propre avantage et pour le propre usage de Boeing*, et non principalement à l'avantage et pour l'usage du gouvernement des États-Unis (ou de tierces parties non liées). Si les contrats et accords de R&D contiennent évidemment de nombreuses autres conditions (par exemple les contrats et accords contiennent ou incorporent par renvoi de nombreuses clauses normalisées régissant diverses questions), il s'agit, de l'avis du Groupe spécial, de la "condition" fondamentale à laquelle les contributions financières dont octroyées – c'est-à-dire que Boeing utilise les versements et l'accès aux installations, équipements et employés qu'elle reçoit de la NASA dans le but d'effectuer des travaux de R&D aéronautique qui sont principalement à son propre avantage et pour son propre usage. Le Groupe spécial a conclu plus haut qu'une transaction dans laquelle les travaux effectués étaient principalement à l'avantage et pour l'usage du "vendeur" ne pouvait pas être qualifiée à juste titre d'"achat de services".

7.1039 En l'espèce, les deux parties conviennent qu'en ce qui concerne les contributions financières que Boeing reçoit dans le cadre des programmes de R&D de la NASA, "le point de repère du marché pertinent serait les conditions d'une transaction commerciale dans laquelle une entité paie une autre

---

de "transmettre des ressources à Boeing"". Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 62 à 64.

[2571] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 70.

[2572] Voir les paragraphes 7.30 et 7.31 du présent rapport.

entité pour mener des activités de R&D".[2573] La question est donc de savoir si, dans une transaction commerciale, une entité en paierait une autre pour mener des activités de R&D aux mêmes conditions, c'est-à-dire à la condition que l'entité recevant les contributions financières mène des activités de R&D qui sont principalement à l'avantage et pour l'usage de l'entité recevant le versement. Le Groupe spécial estime qu'aucune entité commerciale, autrement dit aucune entité privée agissant conformément à des considérations commerciales, n'accorderait de versements (et l'accès à ses installations et à son personnel) à une autre entité commerciale à la condition que cette autre entité mène des activités de R&D principalement à son propre avantage et pour son propre usage. On s'attendrait à tout le moins à ce qu'une forme de redevance ou de remboursement soit requise dans le cas où les contributions financières seraient accordées à ces conditions. Par conséquent, en ce qui concerne les contributions financières que la NASA a accordées à Boeing à ces conditions, nous estimons qu'il n'était pas nécessaire que les Communautés européennes présentent à titre de point de repère des éléments de preuve relatifs aux conditions d'un financement de la R&D spécifique sur le marché afin d'établir, du moins *prima facie*, que ces transactions de la NASA conféraient un avantage à Boeing. En fait, il incomberait aux États-Unis, s'ils voulaient réfuter ces éléments *prima facie*, de donner des exemples de transactions dans lesquelles des entités commerciales en ont payé d'autres pour mener des activités de R&D à ces conditions, c'est-à-dire mener des activités de R&D qui étaient principalement à l'avantage ou pour l'usage de l'entité recevant le financement. Les États-Unis n'ont pas fourni d'éléments de preuve ni d'exemples de transactions commerciales dans lesquelles une entité en payait une autre pour mener des activités de R&D qui étaient principalement à l'avantage ou pour l'usage de l'entité recevant le financement.

7.1040 Par conséquent, le Groupe spécial conclut que les contributions financières accordées à Boeing dans le cadre de ses contrats et accords de R&D aéronautique avec la NASA confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

7.1041 Pour ces raisons, nous constatons que les versements et l'accès aux installations, équipements et employés accordés par la NASA à Boeing dans le cadre des huit programmes de R&D aéronautique en cause constituent des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC.

d) Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC

i) Arguments des Communautés européennes

7.1042 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes font valoir que chacun des programmes de R&D aéronautique de la NASA en cause est spécifique *de jure* au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC ou, à titre subsidiaire, spécifique *de facto* au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.[2574] Elles font valoir que les programmes sont spécifiques *de jure* en raison de l'objet de la recherche. Plus particulièrement, elles font valoir que les huit programmes de R&D aéronautique de la NASA en cause sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) parce qu'ils sont expressément limités à certaines entreprises qui participent à la R&D aéronautique. Les Communautés européennes font valoir qu'étant donné que le fondement législatif de chacun des huit programmes en cause découle de la Loi sur l'espace, les programmes sont également limités "aux branches de production qui peuvent répondre aux objectifs de cette loi". Les Communautés européennes font également valoir que les programmes sont spécifiques *de facto* parce que Boeing a reçu un montant disproportionné du financement accordé au titre des programmes de R&D de la NASA. Elles font valoir qu'en plus de recevoir un montant disproportionné du financement accordé par la NASA au titre de chacun des programmes, Boeing a aussi obtenu une partie disproportionnée

[2573] Réponse des Communautés européennes à la question n° 21, paragraphe 76; réponse des États-Unis à la question n° 136, paragraphe 85.

[2574] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 529 et 530; 553 et 554; 577 et 578; 593 et 594; 608 et 609; 623 et 624; 636 et 637; et 655 et 656.

de tous les contrats attribués par la NASA.[2575] Enfin, les Communautés européennes affirment que "la participation active de Boeing aux plus hauts niveaux du Conseil consultatif de la NASA et de ses sous-comités révèle que la NASA exerce un pouvoir discrétionnaire dans l'octroi de subventions d'une manière qui tient pleinement compte des vues et besoins de Boeing".

7.1043 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes font observer que les États-Unis "ne contestent pas la conclusion selon laquelle le soutien à la R&D aéronautique accordé à Boeing par la NASA est spécifique au sens de l'article 2.1 de l'*Accord SMC*".[2576]

ii) Arguments des États-Unis

7.1044 Les États-Unis ne répondent pas aux arguments des Communautés européennes au sujet de la spécificité, sauf en ce qui concerne l'accès à la soufflerie dont Boeing a bénéficié en vertu de plusieurs accords au titre de la Loi sur l'espace. À cet égard, les États-Unis affirment que les services de soufflerie de la NASA sont "utilisés par un large éventail de branches de production dans l'ensemble de l'économie des États-Unis".[2577]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.1045 Dans la présente affaire, les États-Unis ne contestent pas que chacun des huit programmes de R&D aéronautique en cause serait, s'il était constaté qu'il accordait des subventions au sens de l'article premier, spécifique au titre de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Il n'est pas contesté que la Loi sur l'espace limite expressément le champ des activités de R&D de la NASA (à savoir à l'aéronautique et à l'espace). Il n'est pas non plus contesté que chacun des huit programmes en cause concerne la R&D visant "l'amélioration de l'utilité, de la performance, de la vitesse, de la sécurité et de l'efficacité des véhicules aéronautiques et spatiaux".[2578]

7.1046 Le seul argument des États-Unis en ce qui concerne la spécificité est que les services de soufflerie de la NASA sont "utilisés par un large éventail de branches de production dans l'ensemble de l'économie des États-Unis".[2579] Dans leur réponse à la question n° 162[2580] du Groupe spécial, les États-Unis indiquent qu'ils ont fourni les éléments de preuve ci-après pour étayer cette affirmation:

> "1) RAND National Defense Research Institute, Wind Tunnel and Propulsion Test Facilities (pièce US-116): dans ce document, il a été constaté que les principaux utilisateurs des souffleries de la NASA avaient des liens avec l'aérospatiale, mais qu'une large gamme d'applications étaient visées, y compris les véhicules spatiaux, les véhicules de lancement, les missiles, les aéronefs à voilure fixe et les giravions (des applications tant militaires que commerciales, y compris les avions de chasse, les

[2575] Les Communautés européennes citent le document Boeing's Share of NASA Contracts, FY 1991-FY 2004, pièce EC-19, qui indique que Boeing a reçu, en moyenne, 23,4 pour cent de tous les contrats de la NASA au cours de la période de 1991 à 2004. La note 1 de la pièce EC-19 indique que les renseignements sont tirés du document NASA Annual Procurement Report, FY 1991-FY 2004, "One Hundred Principal Contractors", pièce EC-341.

[2576] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 383.

[2577] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 251.

[2578] National Aeronautics and Space Act of 1958, Pub. L. No. 85-568, as amended, pièce EC-286, s. 102(d)(2).

[2579] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 251.

[2580] La question n° 162 est libellée comme suit: "Dans leur PCE, les États-Unis font observer que la fourniture de services de soufflerie par la NASA n'est pas spécifique au titre de l'article 2. (Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 251) À cet égard, les États-Unis affirment que les services de soufflerie de la NASA sont "utilisés par un large éventail de branches de production dans l'ensemble de l'économie des États-Unis". Les États-Unis ont-ils fourni des éléments de preuve pour étayer cette affirmation?"

avions de transport et les avions d'affaires à réaction, et concernant toutes les vitesses, y compris les vitesses hypersoniques, supersoniques et subsoniques), ainsi que les moteurs.

2) NASA Langley Research Center, Wind Tunnel Enterprise, The Enterprise (pièce US-93): les souffleries sont utilisées par "les milieux commerciaux traditionnels et les spécialistes des essais au sol du DoD" et sont à même d'attirer des "clients non traditionnels, par exemple, des secteurs de l'automobile, des submersibles, des loisirs, etc.".

À titre d'exemple, la NASA a examiné ses dossiers concernant l'utilisation de deux souffleries: la 11-foot Transonic Wind Tunnel (soufflerie transsonique de 11 pieds) et la Transonic Dynamics Tunnel (soufflerie dynamique transsonique), qui montrent que les entités ci-après les ont utilisées: Bell Helicopters, General Dynamics, Georgia Institute of Technology, Jet Propulsion Laboratories, Lockheed Martin, the U.S. Navy, NextGen Aeronautics, Northrop Grumman, Orbital Sciences, Sandia et Sikorsky."[2581]

7.1047 Le Groupe spécial estime que les éléments de preuve fournis par les États-Unis n'étayent pas leur affirmation selon laquelle les services de soufflerie de la NASA sont "utilisés par un large éventail de branches de production dans l'ensemble de l'économie des États-Unis". En fait, selon le Groupe spécial, les éléments de preuve présentés par les États-Unis, et leur propre résumé de ces éléments de preuve en réponse à la question n° 162, semblent même contredire cette affirmation: ils confirment que les "principaux utilisateurs des souffleries de la NASA ont des liens avec l'aérospatiale". Ce que les éléments de preuve des États-Unis semblent démontrer, c'est que des entreprises autres que *Boeing* utilisent les souffleries de la NASA. Toutefois, cela ne remet pas en question le fait que la fourniture de services de soufflerie par la NASA est spécifique à "une entreprise *ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production*".[2582]

7.1048 Abstraction faite de l'argument des États-Unis concernant les services de soufflerie, que le Groupe spécial a rejeté, les Communautés européennes ont raison d'observer que les "États-Unis ne répondent pas à l'allégation *prima facie* des Communautés européennes selon laquelle les huit programmes de R&D aéronautique de la NASA en cause sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC parce qu'ils sont expressément limités à certaines entreprises qui participent à la R&D aéronautique".[2583]

7.1049 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les subventions pour la R&D aéronautique de la NASA en cause sont des subventions spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Ayant conclu que les subventions sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a), il n'est pas nécessaire pour le Groupe spécial d'examiner l'argument subsidiaire des Communautés européennes selon lequel

[2581] Réponse des États-Unis à la question n° 162, paragraphes 155 et 156.

[2582] S'il existait des éléments de preuve étayant l'affirmation selon laquelle les services de soufflerie de la NASA sont fournis à un "large éventail de branches de production dans l'ensemble de l'économie des États-Unis", qui est tellement diversifié qu'il ne peut pas être considéré comme étant un "groupe d'entreprises ou de branches de production" aux fins de l'article 2.1 de l'Accord SMC, il serait alors nécessaire d'examiner la question litigieuse entre les parties, qui consiste à savoir si le Groupe spécial devrait circonscrire son analyse et se concentrer uniquement sur les entités qui ont eu accès aux services de soufflerie de la NASA au titre des huit programmes en cause (ainsi que les Communautés européennes le font valoir), ou s'il devrait analyser plus largement les conditions auxquelles la NASA fournit des services de soufflerie hors du cadre des huit programmes en cause (ainsi que les États-Unis le font valoir). Toutefois, étant donné que le Groupe spécial estime que l'utilisateur des services de soufflerie de la NASA constituerait de toute façon un "groupe d'entreprises ou de branches de production" aux fins de l'article 2.1, il juge inutile de résoudre cette question.

[2583] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 383.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

les subventions pour la R&D de la NASA en cause sont spécifiques *de facto* au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC "parce que Boeing reçoit une part du financement au titre de ces programmes qui est disproportionnée par rapport à sa part de 0,5 pour cent de l'économie des États-Unis" et/ou "parce que la NASA exerce un pouvoir discrétionnaire dans l'octroi de ces subventions à Boeing".[2584]

e) Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing

i) Arguments des Communautés européennes

7.1050 Les Communautés européennes estiment que la NASA a accordé 10,4 milliards de dollars de subventions à Boeing au cours de la période de 1989 à 2006.[2585] Sur ce total, elles imputent environ 3 milliards de dollars[2586] à la période de 2004 à 2006, qui est la "période de référence" qu'elles proposent de considérer pour déterminer si les subventions de la NASA et les autres subventions contestées ont causé un préjudice grave au sens des articles 5 et 6 de l'Accord SMC.

7.1051 Les Communautés européennes affirment que les États-Unis n'ont pas divulgué l'intégralité des renseignements concernant tous les contrats de R&D de la NASA en vertu desquels Boeing a reçu un financement pour la R&D relative aux LCA et que, de ce fait, elles ne sont pas en mesure d'effectuer une analyse "ascendante" exhaustive du soutien à la R&D fourni à Boeing par le gouvernement des États-Unis. Les Communautés européennes expliquent qu'étant donné qu'elles ne disposent pas de renseignements concernant le montant du "financement direct pour la R&D" et des "biens et services" fournis à Boeing, elles doivent plutôt recourir à une méthode "descendante" d'imputation au niveau de la branche de production afin d'estimer le montant des subventions fournies à Boeing dans le cadre de chaque programme. Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'accepter cette méthode, et l'estimation qui en résulte, comme constituant les "meilleurs renseignements disponibles".[2587]

7.1052 Les Communautés européennes emploient une approche "descendante", qui repose sur des données agrégées figurant dans les budgets des programmes de la NASA et sur des chiffres concernant la "branche de production des aéronefs civils des États-Unis", pour estimer le montant de la subvention accordée à Boeing. Elles commencent par estimer le coût total des huit programmes de R&D aéronautique en cause, en se fondant sur les budgets des programmes de la NASA. Elles soustraient ensuite de ce total certains montants estimés concernant la recherche sans rapport avec les LCA effectuée au titre des programmes. En particulier, elles cherchent à identifier puis à soustraire les montants estimés concernant i) la recherche portant sur les moteurs; ii) la recherche relative au trafic aérien; et iii) la recherche relative à d'autres projets divers sans rapport avec les LCA (par exemple la recherche spatiale[2588]). Elles imputent ensuite le reste exclusivement à la "branche de production des aéronefs civils des États-Unis", qui comprend les producteurs d'aéronefs civils gros porteurs (c'est-à-dire Boeing), d'aéronefs civils petits porteurs, d'hélicoptères, et leurs fournisseurs.

[2584] *Ibid*.

[2585] NASA/DOD/DOC Aeronautics R&D Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-25, page 20.

[2586] International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 February 2007, pièce EC-13, page 22. Les Communautés européennes imputent 993 millions de dollars à 2004, 992 millions de dollars à 2005 et 983 millions de dollars à 2006.

[2587] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 63 à 68 et paragraphes 525, 549, 573, 589, 604, 619, 632 et 651.

[2588] Plus particulièrement, les Communautés européennes déduisent les montants estimés des coûts relatifs aux éléments ci-après du programme Base R&T: "Space transfer and Launch Technology" (Transfert spatial et technologie de transfert et lancement dans l'espace), "Minority University Research and Education Program" (Programme de recherche et d'enseignement universitaire destiné aux minorités), "Construction of facilities" (Construction d'installations) et "Future Space Launch Studies" (Études sur les futurs lancements spatiaux).

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Elles imputent ensuite une part de ce total à Boeing, en se fondant sur la part de Boeing dans la "branche de production des aéronefs civils des États-Unis". En utilisant cette méthode, les Communautés européennes estiment qu'il convient d'imputer à Boeing un montant de 10,4 milliards de dollars sur les coûts totaux des programmes s'élevant à 18,7 milliards de dollars. Elles expliquent leur méthode comme suit:

> "S'agissant de la NASA, les CE ont commencé par analyser les données budgétaires qui faisaient état des dépenses annuelles totales pour chaque programme, sans indiquer les montants dépensés par la NASA pour soutenir telle ou telle société. Il ressortait clairement des budgets eux-mêmes et d'autres faits disponibles concernant les huit programmes de la NASA en cause que les budgets faisaient état de dépenses de R&D pour: 1) les cellules et composants d'aéronefs civils (pour chacun des huit programmes en cause); 2) les moteurs d'aéronefs (pour certains des huit programmes en cause); et 3) d'autres technologies sans rapport avec les cellules d'aéronefs, telles que les technologies liées au contrôle du trafic aérien ou aux lancements spatiaux (pour certains des huit programmes en cause). Afin d'arriver à leur estimation de la subvention découlant pour la division des LCA de Boeing de chaque programme de la NASA, les Communautés européennes ont d'abord isolé la partie de chaque budget relative au point 1) en soustrayant les points 2) et 3) des chiffres budgétaires totaux le cas échéant. Cela a débouché sur des chiffres budgétaires pour chaque programme qui correspondaient au montant total dépensé par la NASA pour la R&D se rapportant exclusivement aux cellules et composants d'aéronefs civils. Ensuite, reconnaissant qu'une partie de ces dépenses de R&D allait probablement à des entités de la branche de production des aéronefs civils des États-Unis autres que la division des LCA de Boeing, les Communautés européennes n'ont imputé qu'une partie de ces chiffres à la division des LCA de Boeing. Pour procéder à cette imputation, elles ont estimé qu'il était raisonnable d'utiliser le rapport résultant de la division de i) la somme de toutes les ventes de LCA et leurs parties effectuées par Boeing et McDonnell Douglas chaque année par ii) le montant de toutes les ventes d'aéronefs civils et leurs parties effectuées par les États-Unis la même année. Elles ont procédé ainsi parce que la division des LCA de Boeing (y compris la division des LCA de McDonnell Douglas) était un sous-ensemble de la branche de production plus vaste des aéronefs civils et leurs parties des États-Unis, pour le soutien de laquelle la NASA dépensait les montants budgétés qui étaient imputés."[2589]

7.1053 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes font valoir que les États-Unis n'ont pas démontré que le financement accordé à Boeing au titre de ces programmes était inférieur à 750 millions de dollars et qu'un montant de 6,48 milliards de dollars avait effectivement été versé à des entités non liées à Boeing. Les Communautés européennes font observer que tant que les États-Unis ne divulgueront pas tous les contrats (et les accords au titre de la Loi sur l'espace) et sous-contrats en vertu desquels Boeing et McDonnell Douglas ont reçu un "financement et un soutien" au titre des huit programmes en cause, "y compris tous les montants en dollars, tous les avis de travaux, toutes les indications et valeurs concernant les biens et services fournis par la NASA au titre des contrats, etc. qui sont pertinents", il n'y aura aucun moyen d'effectuer une analyse "ascendante" adéquate de la contribution financière découlant pour Boeing de ces programmes de R&D aéronautique de la NASA.[2590]

[2589] Réponse des Communautés européennes à la question n° 163, paragraphe 243.
[2590] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 365 à 373.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

ii) Arguments des États-Unis

7.1054 Les États-Unis affirment que les Communautés européennes ont surestimé le montant de toute subvention accordée à Boeing par la NASA. Selon eux, le montant total des versements faits à Boeing au titre des contrats et accords de R&D de la NASA conclus en vertu des huit programmes aéronautiques en cause s'élevait à 1,05 milliard de dollars, dont moins de 775 millions de dollars concernaient les LCA. Les États-Unis estiment que la valeur totale des installations, équipements et employés de la NASA fournis à Boeing au titre de ces contrats et accords de R&D était inférieure à 80 millions de dollars. Selon eux, le reste du financement a été fourni à d'autres contractants, bénéficiaires et partenaires de la NASA dans le but de mener des activités de recherche au titre des programmes et a également servi à couvrir les coûts directs de la R&D interne de la NASA, ainsi que les coûts de "soutien aux programmes" que la NASA supporte pour chaque programme.[2591]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

Introduction

7.1055 Les Communautés européennes ont démontré que les versements et l'accès aux installations, équipements et employés accordés à Boeing dans le cadre de contrats et accords de R&D aéronautique sont des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Le Groupe spécial va maintenant examiner le montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing.

7.1056 Les Communautés européennes présentent au Groupe spécial une estimation du montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing. L'estimation des Communautés européennes repose sur les renseignements mis à la disposition du public concernant les coûts budgétés totaux des huit programmes de R&D en cause et sur la part de Boeing dans la branche de production des aéronefs civils des États-Unis. Les Communautés européennes font valoir que le Groupe spécial devrait adopter cette estimation "descendante", à moins que les États-Unis ne divulguent des éléments de preuve indiquant la valeur réelle des versements et de l'accès aux installations, équipements et employés accordés à Boeing. Les États-Unis estiment que c'est exactement ce qu'ils ont fait. Selon le Groupe spécial, si les États-Unis étaient en mesure de lui fournir les renseignements et chiffres réels concernant le montant de ces subventions, ou des renseignements à partir desquels le montant maximal de ces subventions pourrait être établi, alors ces renseignements prévaudraient nécessairement sur l'estimation "descendante" proposée par les Communautés européennes. Par conséquent, le Groupe spécial examinera d'abord les éléments de preuve fournis par les États-Unis.

Éléments de preuve des États-Unis concernant le montant maximal des versements faits à Boeing pour la R&D aéronautique au cours de la période de 1989 à 2006

7.1057 Les États-Unis ont affirmé initialement que, selon les dossiers de la NASA, les "décaissements" de la NASA en faveur de Boeing au titre des programmes contestés s'élevaient à moins de 750 millions de dollars.[2592] Au paragraphe 212 de leur première communication écrite, les

[2591] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 198.

[2592] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 212. Les États-Unis expliquent que les "décaissements" sont les montants cumulatifs effectivement versés à Boeing et à MD au titre de contrats de recherche. Il y a plusieurs observations à formuler au sujet des renseignements relatifs aux décaissements: premièrement, selon les États-Unis, les "décaissements" sont très proches du montant réel des versements, bien qu'ils ne soient peut-être pas exacts en raison des modifications apportées dans la tenue des livres au cours de la période de 1989 à 2006; deuxièmement, les décaissements relatifs à un contrat donné sont imputés à un seul programme, même si plusieurs programmes utilisent le même contrat; et, troisièmement, les décaissements effectifs en faveur de Boeing peuvent être différents des montants qu'il était prévu de verser au début de chaque période et qui figurent dans les documents contractuels; à titre d'exemple, les montants effectivement versés au titre de contrats *time and materials* (à remboursement du temps de travail et du coût des matériaux) peuvent

États-Unis ont dressé une liste des huit programmes de R&D, et des décaissements totaux correspondants effectués en faveur de Boeing au titre de ces programmes, qui, une fois additionnés, arrivaient à 715 millions de dollars, ou à "moins de 750 millions de dollars".[2593] Les États-Unis ajoutent qu'une bonne part du montant "de moins de 750 millions de dollars" qui a été accordé directement à Boeing a en fait été transmise à d'autres sociétés qui ont réalisé les travaux en tant que sous-traitants.[2594]

7.1058 Dans sa première série de questions aux parties, le Groupe spécial a demandé aux États-Unis d'expliquer comment ils étaient arrivés au chiffre de "moins de 750 millions de dollars". Les États-Unis ont répondu que la NASA était parvenue à cette estimation:

a) en identifiant les contrats pertinents avec Boeing qui avaient été attribués au titre des huit programmes de R&D en cause entre 1989 et 2006 au moyen d'une recherche dans la Federal Procurement Data Base (base de données des marchés fédéraux) (FPDS) de tous les marchés (qu'il s'agisse de contrats, d'accords de coopération ou de dons) attribués à Boeing pour la période de 1989 à 2006.[2595] Pour les années 2004 à 2006, la base de données pertinente était la Federal Procurement Data Base – Next Generation (base de données des marchés fédéraux – nouvelle génération) (FPDS-NG) qui avait remplacé la FPDS;

b) en éliminant les marchés qui "ne se rapportaient clairement à aucun des programmes aéronautiques de la NASA, comme ceux qui concernaient les vols spatiaux habités, la Station spatiale internationale ou la spatiologie"[2596];

c) en calculant les montants décaissés en faveur de Boeing pour chacun de ces contrats à partir des renseignements relatifs aux décaissements tirés des bases de données financières internes de la NASA qui, avant 2004, recueillaient les données, les contrôlaient puis les transmettaient à la FPDS. Le système de la NASA s'appelait le NASA Procurement Management System (système de gestion des marchés de la NASA) (NPMS).[2597]

---

différer des montants prévus si les tâches visées par les contrats prennent plus ou moins de temps que prévu, et les montants peuvent être différents dans les cas où les réserves budgétaires sont épuisées ou les travaux visés par les contrats sont annulés; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 212, note de bas de page 303.

[2593] Le chiffre de 715 millions de dollars comprend des décaissements estimés de 66 millions de dollars effectués en faveur de Boeing en vertu du programme ACEE antérieur à 1989, et pour lesquels il n'existait pas d'archives par société en raison de l'âge du programme.

[2594] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 226, note de bas de page 328. À cet égard, les États-Unis donnent l'exemple du programme HSR, qui comptait 40 contrats de sous-traitance importants. Selon les États-Unis, la structure du programme était telle que Boeing faisait en fait office de responsable de consortium, décaissant des fonds en faveur des autres entités.

[2595] Les États-Unis expliquent que la FPDS est la base de données officielle des marchés publics du gouvernement des États-Unis et la seule source fiable et complète de données concernant les marchés passés par la NASA. Ils expliquent qu'à chaque fois qu'une agence fédérale attribue un marché comportant une dépense engagée supérieure à 3 000 dollars, ce marché doit être déclaré au Bureau du budget du Bureau exécutif du Président par le biais de la FPDS. Après l'attribution et pendant la durée du marché les dépenses engagées additionnelles sont notifiées à la FPDS au fur et à mesure. Réponse des États-Unis à la question n° 7, paragraphe 12.

[2596] Réponse des États-Unis à la question n° 7, paragraphe 14.

[2597] Réponse des États-Unis à la question n° 7, paragraphe 15. Selon les États-Unis, la FPDS n'enregistrait pas de données relatives aux *décaissements*. Toutefois, avant 2005, la NASA recueillait régulièrement des données relatives aux décaissements dans son NPMS. Les États-Unis estiment que pour chaque action identifiée concernant Boeing, la NASA pouvait identifier précisément les montants engagés et

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1059 Les États-Unis ont également fourni la pièce US-1202 dans le cadre de leur réponse à la question du Groupe spécial. La pièce US-1202 présente les montants décaissés au titre de chaque contrat, groupés par programme de R&D, tels qu'ils ont été déterminés sur la base de la méthode susmentionnée.[2598]

7.1060 Dans sa deuxième série de questions aux parties, le Groupe spécial a cherché à confirmer l'interprétation susmentionnée de la méthode utilisée par les États-Unis pour calculer le montant des versements faits à Boeing dans le cadre de contrats au titre des huit programmes de R&D. Le Groupe spécial a également demandé des précisions additionnelles aux États-Unis sur: i) la liste des contrats pertinents obtenue grâce aux recherches dans la FPDS concernant les marchés accordés à Boeing entre 1989 et 2006; ii) les marchés dont il a été déterminé qu'ils ne se rapportaient à aucun des programmes aéronautiques de la NASA; et iii) l'identification des montants décaissés au titre de chaque contrat attribué pertinent sur la base des renseignements contenus dans le NPMS et les dossiers financiers internes de la NASA.

7.1061 Les États-Unis ont répondu comme suit. Premièrement, ils ont confirmé l'interprétation de base du Groupe spécial décrite ci-dessus. Deuxièmement, ils ont indiqué que la NASA n'avait pas imprimé la liste tirée de la FPDS de tous les marchés attribués à Boeing entre 1989 et 2006 parce que la FPDS et la FPDS-NG contenaient des entrées pour les différents ordres d'achat et d'exécution de tâches émis au titre de chaque contrat et contenaient donc des milliers d'entrées pour ces marchés. Selon les États-Unis, la NASA s'est fondée sur la liste pour effectuer des opérations supplémentaires visant à écarter les instruments qui n'avaient pas trait aux allégations des Communautés européennes.[2599] Troisièmement, les États-Unis ont donné des explications plus détaillées que celles qu'ils avaient données antérieurement au Groupe spécial au sujet du processus par lequel la NASA "avait éliminé" les marchés dont elle avait déterminé qu'ils ne se rapportaient pas aux huit programmes de R&D.

7.1062 La première étape du processus d'élimination, et la plus importante, consistait à identifier les marchés passés par les centres de recherche de la NASA qui réalisaient des activités de recherche aéronautique. À cet égard, les États-Unis ont expliqué que la NASA menait toutes ses activités de recherche dans neuf centres de recherche. Quatre de ces centres, à savoir le centre de recherche Langley, le centre de recherche Glenn, le centre de recherche Ames et le centre de recherche Dryden, sont chargés de toute la recherche aéronautique menée par la NASA. Ces quatre centres de recherche gèrent les huit programmes de R&D et effectuent toutes les activités de recherche nécessaires pour soutenir les autres programmes de la NASA. Selon les États-Unis, chaque centre de recherche attribue ses propres contrats en vue de la réalisation de travaux appuyant ses projets.[2600] Comme le dossier de chaque marché figurant dans la FPDS contient un code indiquant le centre qui a attribué l'instrument en question, la NASA a pu éliminer de la liste des contrats de Boeing tirée de la FPDS tous les contrats attribués par les cinq centres de recherche de la NASA qui ne réalisent pas de recherches aéronautiques.

7.1063 La deuxième partie du processus d'élimination consistait à éliminer les contrats qui, bien qu'attribués par l'un des quatre centres de recherche de la NASA réalisant des recherches

---

décaissés annuellement pour chaque contrat. La FPDS-NG n'a pas non plus enregistré de données relatives aux décaissements pour les années 2005 et 2006; toutefois, les États-Unis indiquent que la NASA a tiré des données relatives aux décaissements pour ces années de ses dossiers financiers internes.

[2598] Les États-Unis font observer que le programme ACEE est tellement vieux qu'aucune donnée relative aux décaissements ne figurait dans la FPDS ou le NPMS. La NASA a donc établi une estimation des décaissements effectués en faveur de Boeing dans le cadre de contrats au titre du programme ACEE en se fondant sur la part de Boeing dans le budget du programme de la NASA le plus vieux après le programme ACEE, le programme ACT. Réponse des États-Unis à la question n° 7, paragraphe 15.

[2599] Réponse des États-Unis à la question n° 179, paragraphe 179.

[2600] Réponse des États-Unis à la question n° 179, paragraphe 180.

aéronautiques, se rapportaient néanmoins à la recherche non aéronautique (par exemple les contrats dont l'objet concernait l'espace, la science atmosphérique, l'aérodynamique hypersonique de l'espace aérien, le décollage et l'atterrissage verticaux et le décollage et l'atterrissage courts, ainsi que le soutien aux aéronefs lié à la maintenance et à l'entretien des aéronefs de la NASA).[2601] L'identification de l'objet des contrats s'est faite sur la base des champs de la FPDS et de la FPDS-NG décrivant l'objet de chaque contrat.

7.1064 En réponse à la demande du Groupe spécial au sujet de précisions supplémentaires concernant leur identification des montants décaissés au titre de chaque marché pertinent sur la base des données figurant dans le NPMS et les dossiers financiers internes de la NASA, les États-Unis ont expliqué en outre que les bases de données FPDS contenaient uniquement des données relatives aux montants "engagés" pour financer un contrat donné (c'est-à-dire les fonds budgétés qui étaient affectés à un contrat principal pour couvrir les coûts supportés lors de la réalisation de ce contrat).[2602] Les fonds "engagés" ne sont "décaissés" en faveur du contractant que lorsque celui-ci a démontré qu'il avait droit au versement.[2603] En plus de contenir des renseignements sur les fonds engagés, la base de données du NPMS comprenait également les montants effectivement décaissés pour tous les décaissements antérieurs à 2005. S'agissant des décaissements effectués en 2005 et en 2006, la NASA a utilisé des données provenant de son système SAP/BW.[2604]

7.1065 Le Groupe spécial a également demandé aux États-Unis d'expliquer comment il pouvait s'assurer que les renseignements qu'ils avaient communiqués concernant l'ensemble des contrats et accords de R&D entre Boeing et la NASA étaient exacts et complets. Les États-Unis ont répondu en expliquant que la NASA avait procédé à l'exercice de vérification suivant:

a) La NASA a effectué une recherche dans les bases de données FPDS/FPDS-NG concernant tous les contrats passés avec Boeing et ses filiales (c'est-à-dire une recherche qui n'était pas limitée aux contrats relatifs à l'aéronautique ou aux contrats passés en vertu des programmes de R&D contestés), tels qu'ils étaient identifiés dans la liste des 100 principaux contractants publiée dans les rapports annuels sur les marchés de la NASA pour la période de 1989 à 2006.

b) La NASA a comparé les valeurs des marchés identifiés lors de cette recherche (un total de **30,4 milliards de dollars** pour la période de 1989 à 2006) avec la valeur totale des marchés passés avec Boeing publiés dans les rapports annuels sur les marchés de la NASA. Selon les États-Unis, il n'est jamais arrivé que la variation entre les valeurs des marchés passés avec Boeing figurant dans la liste des 100 principaux contractants, telle qu'elles ressortaient de la FPDS et de la FPDS-NG, et la valeur indiquée dans les rapports annuels sur les marchés dépasse 2,1 pour cent.[2605]

[2601] Réponse des États-Unis à la question n° 179, paragraphe 181. Les États-Unis expliquent que les quatre centres de recherche aéronautique mènent également certaines recherches autres qu'aéronautiques.

[2602] Réponse des États-Unis à la question n° 179, paragraphe 184.

[2603] Réponse des États-Unis à la question n° 179, paragraphe 184, note de bas de page 196.

[2604] Réponse des États-Unis à la question n° 179, paragraphe 184.

[2605] Les résultats de la comparaison figurent dans la pièce US-1301. Il apparaît que les États-Unis ont fondé leurs évaluations sur les montants engagés au titre des marchés tels qu'ils sont indiqués dans les FPDS/FPDS-NG, plutôt que sur les décaissements effectifs réalisés au titre des contrats, alors que leur estimation initiale s'appuyait sur les décaissements effectifs tels qu'ils étaient indiqués dans les bases de données internes NPMS et SAP/BW. Les États-Unis expliquent que les fonds effectivement décaissés au titre d'un contrat peuvent être i) inférieurs aux fonds alloués (par exemple dans les cas où le contractant termine les travaux avant que les fonds ne soient épuisés); ou ii) supérieurs au montant figurant dans la modification finale du contrat (par exemple si des ajustements sont nécessaires une fois le contrat exécuté). Selon les États-Unis, les fonds alloués en vertu des modifications contractuelles permettent d'établir une estimation du montant

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1066 Les États-Unis soutiennent que lors de ce volet du contrôle, on vérifie que l'ensemble de données de la NASA relatives aux contrats, établi sur la base de sa recherche dans ses bases de données FPDS/FPDS-NG, correspond étroitement aux données publiées dans les rapports annuels sur les marchés, que les États-Unis et les Communautés européennes acceptent comme donnant une image valable et complète de tous les contrats de la NASA avec Boeing.[2606]

7.1067 Les États-Unis ont poursuivi cet exercice de "vérification" pour obtenir à ce qui constitue, selon eux, la "valeur maximale" des contrats avec Boeing au titre des huit programmes de R&D:

c) À partir de la recherche dans les bases de données FPDS/FPDS-NG de tous les contrats passés avec Boeing et ses filiales (y compris ceux qui ne figuraient pas dans la liste des 100 principaux contractants), la NASA a ensuite éliminé les contrats attribués par les centres de la NASA ne réalisant aucune recherche aéronautique. La valeur des contrats éliminés (c'est-à-dire les contrats conclus avec les centres de la NASA ne s'occupant pas d'aéronautique) s'élevait à **29 milliards de dollars pour la période de 1989 à 2006**. Selon les États-Unis, ce montant représente 96,5 pour cent de la valeur de tous les contrats de Boeing avec la NASA. En d'autres termes, la "vaste majorité" des contrats de Boeing avec la NASA ont trait à des activités non aéronautiques (c'est-à-dire les installations, activités de recherche et programmes de la NASA qui soutiennent les objectifs de la NASA concernant l'espace et l'exploration), dont aucune n'a été contestée dans le présent différend.

7.1068 Les États-Unis soutiennent qu'une fois que les contrats accordés par les installations de la NASA qui ne mènent pas de recherche aéronautique sont exclus, il ne reste pour la période de 1989 à 2006 que **1,05 milliard de dollars** de contrats qui ne sont que *potentiellement* liés aux allégations des Communautés européennes concernant la recherche aéronautique.[2607]

d) Enfin, le personnel de la NASA a examiné manuellement les descriptions des recherches menées au titre de chaque contrat de Boeing attribué par les quatre centres qui mènent des recherches aéronautiques. Il en est résulté l'identification de chaque contrat de Boeing avec les quatre centres aéronautiques, et pas simplement de ceux qui se rapportaient à la R&D aéronautique. Le personnel de la NASA a ensuite classé les contrats dans 13 domaines divers et n'a exclu que les contrats relevant de neuf domaines qui ne se rapportaient clairement pas aux LCA.[2608] Le groupe de contrats qui restait avait une valeur de **775 millions de dollars**, laquelle, selon les États-Unis,

---

maximal que la NASA était autorisée à dépenser au titre du contrat. Réponse des États-Unis à la question n° 6, paragraphe 3, note de bas de page 7.

[2606] Réponse des États-Unis à la question n° 188, paragraphe 217. Nous notons, toutefois, que les États-Unis indiquent que les bases de données FPDS/FPDS-NG étaient la source des données figurant dans les rapports annuels sur les marchés, de sorte que ce volet de la vérification ne répond pas aux critiques formulées par les Communautés européennes concernant la fiabilité des bases de données FPDS/FPDS-NG comme point de départ de l'identification des contrats pertinents. Les Communautés européennes formulent également cette observation. Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 188, paragraphe 207.

[2607] Réponse des États-Unis à la question n° 188, paragraphe 219. En outre, les États-Unis font observer qu'à ce stade l'ensemble de contrats comprend toujours les contrats relatifs à la recherche sur les moteurs, à la recherche sur l'aérodynamique hypersonique et sur le contrôle du trafic aérien, dont les Communautés européennes ont dit qu'ils n'étaient pas liés à leurs allégations, ainsi qu'à la recherche financée par des programmes autres que les huit programmes de R&D aéronautique.

[2608] Voir la réponse des États-Unis à la question n° 188, paragraphes 218 et 220.

représentait la "valeur maximale" des contrats de Boeing relatifs à la R&D contestée par les CE.[2609]

7.1069 Les États-Unis font valoir que, même si la valeur des contrats identifiés dans cet exercice de vérification est d'environ 116 millions de dollars supérieure à la valeur des contrats indiquée au paragraphe 212 de leur première communication écrite, cette différence n'est pas significative.[2610]

7.1070 Certaines des critiques formulées par les Communautés européennes au sujet de l'estimation des "versements" établie à 750 millions de dollars par les États-Unis ont trait au champ des transactions comprises dans l'estimation; autrement dit, i) l'estimation exclut des versements faits à Boeing en tant que sous-traitant, et ii) elle ne comprend pas la valeur des biens et services fournis à Boeing dans le cadre d'accords au titre de la Loi sur l'espace. Ces deux critiques sont sans fondement. Abstraction faite de la question très controversée de savoir si des versements reçus par Boeing en tant que sous-traitant en vertu de contrats conclus entre la NASA et des tierces parties étaient des contributions financières visées par l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC[2611], l'inclusion de ces versements dans le champ des transactions comprises dans l'estimation des "versements" ne ferait pas augmenter le montant total. En fait, elle *réduirait* le montant total. Si une estimation appropriée du montant total des versements reçus par Boeing doit inclure/ajouter les versements que Boeing a reçus en tant que sous-traitant, alors cette estimation doit logiquement exclure/soustraire les versements que Boeing a faits à ses sous-traitants lorsque Boeing était le contractant principal. Il apparaît que les parties conviennent que le montant total des versements reçus par Boeing en tant que sous-contractant est probablement nettement inférieur au montant total des versements que Boeing a faits à ses propres sous-traitants. Par conséquent, l'ajout de la valeur des versements que Boeing a reçus en tant que sous-traitant entraînerait en fait une réduction – probablement une réduction importante – du montant total des versements qui devraient être inclus dans l'estimation du montant de la subvention accordée à Boeing. S'agissant de l'exclusion de la valeur des "biens et services" de l'estimation de 750 millions de dollars établie par les États-Unis, ces derniers reconnaissent que leur estimation des versements ne concerne que les *versements* faits à Boeing au titre des contrats et accords de R&D de la NASA, et ne comprend pas la valeur de tous *biens et services* fournis à Boeing dans le cadre de contrats ou d'accords de R&D. Les États-Unis fournissent une évaluation séparée des biens et services fournis par la NASA en vertu d'accords au titre de la Loi sur l'espace conclus avec Boeing, évaluation que le Groupe spécial examine ci-dessous. Par conséquent, cette critique est également sans fondement.

7.1071 Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis n'ont offert aucun moyen de vérifier que la NASA avait correctement identifié et compté tous les contrats relatifs aux LCA conclus avec Boeing (c'est-à-dire le caractère complet de l'ensemble de données relatives aux contrats)[2612]; et

---

[2609] Les États-Unis soutiennent que cette liste de contrats restants est trop large (et que la valeur de ces contrats est donc certainement plus élevée que la valeur réelle des contrats de recherche de la NASA liés à la contestation des Communautés européennes) parce qu'aux fins de cet exercice de vérification, lorsque la description de la recherche visée par un contrat comprenait à la fois de la R&D aéronautique et de la R&D autre qu'aéronautique, la NASA a considéré que l'ensemble du contrat était lié au différend. Réponse des États-Unis à la question n° 188, paragraphe 222.

[2610] Les États-Unis expliquent que pour comparer l'estimation figurant au paragraphe 212 de leur première communication écrite avec l'estimation résultant de l'exercice de vérification effectué en réponse à la question n° 188 du Groupe spécial, il est approprié de soustraire de l'estimation initiale de 715 millions de dollars le montant estimé de 66 millions de dollars concernant le programme ACEE. Réponse des États-Unis à la question n° 188, paragraphe 222, note de bas de page 239. Si nous faisons cela, nous constatons que la différence entre les deux estimations est de 126 millions de dollars, et non de 116 millions de dollars comme l'indiquent les États-Unis.

[2611] Les arguments des parties sur cette question figurent dans leurs réponses aux questions n° 3 b), 130, 131 et 132, et dans leurs observations y afférentes.

[2612] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 7, paragraphe 6.

n'ont fourni aucun élément permettant de conclure que leur estimation des "décaissements" prenait en compte tous les fonds effectivement décaissés en faveur de Boeing au titre des programmes de R&D en cause.

7.1072 S'agissant des critiques visant le caractère complet de l'ensemble de données pertinentes relatives aux contrats, les Communautés européennes allèguent que la base de données FPDS/FPDS-NG est une source erronée et peu fiable pour l'identification des contrats conclus entre Boeing et la NASA.[2613] À cet égard, les Communautés européennes font référence à un rapport du Service de recherche du Congrès et à un rapport de la Cour des comptes (GAO) qui critiquent la base de données FPDS.[2614] Elles allèguent également que les États-Unis n'ont pas inclus quatre contrats avec Boeing dans leur ensemble de données relatives aux contrats figurant dans la pièce US-1202 (d'une valeur de 41 millions de dollars) et que l'omission de ces contrats pertinents dans l'ensemble de données relatives aux contrats sur laquelle l'estimation des décaissements est fondée met également en question le fait que l'estimation comprend tous les contrats pertinents entre la NASA et Boeing.[2615]

7.1073 Le Groupe spécial a examiné les pièces présentées par les Communautés européennes pour étayer leur affirmation selon laquelle on ne pouvait pas se fonder sur les bases de données FPDS/FPDS-NG pour produire un ensemble complet de contrats pertinents. Le Groupe spécial n'est pas convaincu que les éléments de preuve étayent les affirmations des Communautés européennes à cet égard.[2616] En outre, il fait observer qu'il n'apparaît pas que le Groupe spécial, ou la NASA, ait d'autre solution en pratique que le recours à la base de données FPDS/FPDS-NG pour générer une première liste de contrats entre la NASA et Boeing. Nous sommes plutôt d'accord avec les États-Unis pour dire qu'une liste de contrats générée par des requêtes à la base de données FPDS/FPDS-NG serait le point de départ de l'établissement de toute liste de contrats entre la NASA et Boeing. Bien qu'elle ne soit pas parfaite, il ne s'agit pas seulement de la meilleure source, mais de la seule source pratique de renseignements sur l'ensemble des contrats conclus entre la NASA et Boeing.

7.1074 S'agissant de l'allégation des Communautés européennes selon laquelle ils n'ont pas inclus quatre contrats pertinents entre la NASA et Boeing dans la liste de contrats figurant dans la pièce US-1202 qui servait de base à leur estimation des décaissements, les États-Unis expliquent que l'un des contrats en question était inclus dans la liste figurant dans la pièce US-1202 mais portait erronément le numéro d'un autre contrat[2617], et que les trois autres contrats n'avaient "apparemment pas été détectés lors de l'analyse initiale" mais avaient été pris en compte dans le calcul de la "valeur maximale" des contrats de Boeing lors de l'exercice de vérification réalisé par les États-Unis en réponse à la question n° 188 du Groupe spécial et présenté dans la pièce US-1305.[2618] Les États-Unis

[2613] Réponse des Communautés européennes à la question n° 173 b), paragraphe 301.

[2614] CRS Report for Congress, The Federal Funding Accountability and Transparency Act: Background, Overview, and Implementation Issues, 6 October 2006, pièce EC-1375; GAO, Improvements Needed to the Federal Procurement Database System-Next Generation, GAO 05-960R, 27 September 2005, pièce EC-1376. Voir aussi, GAO, Reliability of Federal Procurement Data, GAO-04-295R, 30 December 2003, pièce EC-1377.

[2615] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 6, paragraphe 8.

[2616] Plus particulièrement, nous estimons que les Communautés européennes ont sorti les observations formulées dans les rapports de leur contexte, et que les critiques du système FPDS ne portent pas sur la question de savoir si la base de données FPDS serait ou non une source fiable de renseignements sur les contrats impliquant la NASA.

[2617] Réponse des États-Unis à la question n° 184, paragraphe 191. Le numéro NAS1-20550 a erronément été attribué au contrat NAS1-20553. Les États-Unis indiquent également que bien que le montant attribué au titre de ce contrat ait initialement été de 22 millions de dollars (ainsi que les Communautés européennes l'ont allégué), le montant effectivement décaissé s'est élevé à 1,8 million de dollars.

[2618] Réponse des États-Unis à la question n° 184, paragraphe 191. Selon les États-Unis, la valeur combinée des décaissements au titre de ces trois contrats s'est élevée à 15,2 millions de dollars.

ne précisent pas comment exactement il se faisait que les trois contrats n'avaient apparemment pas été détectés lors de l'analyse initiale, mais il est raisonnable de supposer que le personnel de la NASA les a omis par erreur lors de l'élimination des contrats dont l'objet indiquait qu'ils se rapportaient à des recherches non aéronautiques.

7.1075 Si l'exercice de vérification effectué par les États-Unis établit correctement la valeur relative des contrats attribués à Boeing par les quatre centres de recherche de la NASA qui réalisent des activités de recherche aéronautique (1,05 milliard de dollars) par rapport à tous les contrats attribués à Boeing par les centres de recherche de la NASA qui ne réalisent pas d'activités de recherche aéronautique (29 milliards de dollars), alors il apparaît que l'élément le plus important de la méthode employée par les États-Unis pour identifier les contrats pertinents est leur filtrage des bases de données FPDS/FPDS-NG pour éliminer la seconde catégorie de contrats.

7.1076 En réponse aux questions n° 179 et 188 du Groupe spécial, les États-Unis ont expliqué qu'une fois que les contrats accordés par les installations de la NASA ne menant pas d'activités de recherche aéronautique avaient été éliminés par filtrage de l'ensemble de "tous les contrats de Boeing", il ne restait pour la période de 1989 à 2006 que **1,05 milliard de dollars** de contrats qui n'étaient que potentiellement liés aux allégations des Communautés européennes concernant la recherche aéronautique.[2619] Dans leurs observations sur la réponse des États-Unis aux questions n° 179 et 188, les Communautés européennes n'ont pas critiqué cet aspect de la méthode employée par les États-Unis pour identifier les contrats pertinents. Étant donné qu'il semblait que cela soit l'élément le plus important de la méthode employée par les États-Unis pour identifier la valeur maximale des versements contractuels faits à Boeing, le Groupe spécial a ultérieurement demandé aux parties de présenter des observations supplémentaires. Dans leur réponse à la question n° 339, les États-Unis ont confirmé, entre autres choses, que le Groupe spécial avait raison de considérer qu'en fait tous les contrats liés aux contestations des Communautés européennes concernant la recherche aéronautique autre que sur les moteurs devaient avoir été attribués par les quatre centres de la NASA (Langley, Glenn (anciennement Lewis), Ames et Dryden) qui étaient chargés de l'ensemble de la recherche aéronautique menée par la NASA et ne pouvaient avoir été attribués par aucun autre centre ou service de la NASA:

> "... La contestation des CE vise un groupe de programmes de recherche nommément désignés, qui concernent tous la recherche aéronautique. Toutes les dépenses de la NASA, y compris les marchés, les accords de coopération et les dons, sont gérées par l'un des divers centres. Seuls quatre des centres – le centre de recherche Langley, le centre de recherche Glenn (anciennement appelé Lewis), le centre de recherche Ames et le centre de recherche en vol Dryden – réalisent des activités de recherche aéronautique. Ces centres géraient toute la recherche aéronautique menée au titre des programmes contestés par les CE. Les autres centres n'étaient chargés de gérer aucun des programmes contestés par les CE. Selon la politique de la NASA, c'est le centre mettant en œuvre un programme de recherche qui est chargé d'attribuer tous contrats, accords de coopération ou dons pour la réalisation de la recherche dans le cadre de ce programme. Par conséquent, tous les contrats (et accords de coopération) qui sont liés aux contestations des CE concernant la recherche aéronautique autre que sur les moteurs doivent avoir été attribués par ces quatre centres de la NASA, et ne peuvent avoir été attribués par aucun autre centre ou service de la NASA."[2620]

7.1077 Dans leurs observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 339, les Communautés européennes présentent deux arguments en réponse à l'affirmation des États-Unis selon laquelle tous

[2619] Réponse des États-Unis à la question n° 179, paragraphe 180; réponse des États-Unis à la question n° 188, paragraphe 219.

[2620] Réponse des États-Unis à la question n° 339, paragraphe 82. (note de bas de page omise)

les contrats liés à leurs contestations doivent avoir été attribués par ces quatre centres de la NASA, et ne peuvent avoir été attribués par aucun autre centre ou service de la NASA.

7.1078 Premièrement, "{l}es Communautés européennes contestent la R&D aéronautique autre que sur les moteurs menée par la NASA dans l'une quelconque de ses installations. La question de savoir quelle installation spécifique mène une telle R&D est sans importance pour les allégations et les arguments des CE".[2621] Le Groupe spécial croit comprendre que les Communautés européennes ont contesté les versements, et l'accès aux installations, équipements et employés accordés à Boeing au titre des huit programmes de R&D en cause, indépendamment du centre spécifique de la NASA impliqué. Toutefois, selon le Groupe spécial, cela ne répond toujours pas à l'affirmation des États-Unis selon laquelle, en fait, tous les contrats liés à la contestation des Communautés européennes concernant la recherche aéronautique doivent avoir été attribués par Langley, Glenn (anciennement Lewis), Ames ou Dryden.

7.1079 Deuxièmement, les Communautés européennes font valoir que "{s}i la majeure partie des dépenses de la NASA relatives à l'aéronautique peuvent avoir été effectuées par Langley, Glenn (anciennement Lewis), Ames et Dryden, les États-Unis ont tort de dire que *toutes* les dépenses de la NASA relatives à l'aéronautique ont été effectuées par ces quatre centres". Les Communautés européennes font observer qu'"{u}n examen même superficiel des résumés des budgets de la NASA pour la "recherche et technologie aéronautique" révèle qu'une partie du financement de la NASA pour l'aéronautique a en fait été dépensé par des centres de la NASA autres que ces quatre centres".[2622] À ce sujet, les Communautés européennes renvoient le Groupe spécial au document "NASA Aeronautical Research and Technology, Budget Summaries, FY 1991-FY 2000" (Recherche et technologie aéronautique de la NASA, résumés des budgets, exercices 1991 à 2000) (pièce EC-1440). Ce document présenté par les Communautés européennes donne des chiffres annuels agrégés concernant les "besoins en ressources" pour le programme Base R&T et d'autres "programmes axés sur l'aéronautique", qui sont suivis par une ventilation de la "répartition du montant du programme par installation". Ce qui ressort de ce document c'est que "si une partie du financement de la NASA pour l'aéronautique a effectivement été dépensée par des centres de la NASA autres que ces quatre centres", c'est-à-dire autres que Langley, Glenn (anciennement Lewis), Ames et Dryden, comme les Communautés européennes l'ont affirmé, il apparaît qu'au cours de la période de 1989 à 2006, ces quatre centres ont absorbé plus de 99 pour cent des "ressources relatives à la recherche et technologie aéronautique". Ainsi, au lieu de remettre en question l'affirmation des États-Unis, il apparaît que ces renseignements confirment que *l'essentiel* des dépenses de la NASA relatives à l'aéronautique ont été effectuées par ces quatre centres.

7.1080 S'agissant de l'exactitude des renseignements sur les décaissements relatifs à chacun des contrats identifiés, le Groupe spécial fait d'abord observer que les Communautés européennes ne contestent pas l'utilisation des données sur les "décaissements" en tant qu'approximation étroite du montant des "versements" faits à Boeing au titre des contrats de recherche. Ce que les Communautés européennes contestent, c'est la fiabilité des "bases de données financières" de la NASA, lesquelles comprennent vraisemblablement les systèmes NPMS et SAP/BW, qui étaient la source des données sur les versements. À cet égard, les Communautés européennes citent un rapport de la GAO qui indique que la NASA figurait sur la liste "à haut risque" de la GAO depuis 1990 parce qu'elle ne supervisait pas efficacement ses contrats, en partie parce qu'elle ne disposait pas de renseignements exacts et fiables sur les dépenses au titre des contrats.[2623] Le Groupe spécial a examiné ce rapport de

[2621] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 339, paragraphe 78.

[2622] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 339, paragraphe 79.

[2623] Réponse des Communautés européennes à la question n° 173 b), paragraphes 300 à 302; Statement of Gregory D. Kutz, NASA Long-standing Financial Management Challenges Threaten the Agency's Ability to

la GAO et fait observer qu'il ne mentionne pas spécifiquement les systèmes NPMS ou SAP/BW, et qu'il n'indique pas non plus que ces systèmes seraient des sources d'information peu fiables en ce qui concerne les décaissements effectivement réalisés par la NASA. Nous ne sommes donc pas convaincus que les Communautés européennes ont étayé adéquatement leurs allégations selon lesquelles les bases de données financières de la NASA sont peu fiables aux fins de l'estimation de la valeur des subventions pour la R&D accordées à Boeing par la NASA.

7.1081 Il ne fait aucun doute pour le Groupe spécial que la NASA a fait des erreurs en recueillant les renseignements pertinents, et que les dossiers de la NASA ne sont pas parfaits (et, comme nous l'indiquons plus loin en ce qui concerne la Loi sur l'espace, sont loin d'être parfaits). Toutefois, les Communautés européennes n'ont pas démontré que l'estimation proposée par les États-Unis comportait des erreurs "méthodologiques". Le Groupe spécial estime donc que le montant total des versements faits à Boeing dans le cadre des contrats de R&D au titre des huit programmes de R&D au cours de la période de 1989 à 2006 s'est élevé à **1,05 milliard de dollars**.

> Éléments de preuve des États-Unis concernant la valeur maximale des installations, équipements et employés de la NASA fournis à Boeing pour la R&D aéronautique au cours de la période de 1989 à 2006

7.1082 Les États-Unis estiment que la valeur des biens et services fournis à Boeing au titre de SAA non remboursables et partiellement remboursables s'est élevée à 79,7 millions de dollars.[2624] L'estimation des États-Unis tient compte de la valeur des installations, équipements et employés décrite dans des "rapports sur les prix estimés" établis par la NASA en relation avec les accords au titre de la Loi sur l'espace qu'elle a conclus avec Boeing.

7.1083 Les États-Unis ont fourni une liste initiale d'accords au titre de la Loi sur l'espace pertinents dans la pièce US-74.[2625] Dans la deuxième série de questions, le Groupe spécial a demandé aux États-Unis d'expliquer la méthode qu'ils avaient employée pour établir la liste d'accords au titre de la Loi sur l'espace figurant dans la pièce US-74. Les États-Unis ont répondu que, pour obtenir la liste d'accords au titre de la Loi sur l'espace pertinents présentée dans la pièce US-74, on avait effectué une recherche dans les "dossiers physiques et électroniques" de la NASA pour identifier les accords au

---

Manage its Programs, 27 October 2005, pièce EC-1313. Les Communautés européennes citent également un rapport de 2006 du Service de recherche du Congrès indiquant que la GAO avait noté que les utilisateurs de la FPDS n'avaient pas confiance dans les données fournies parce qu'il n'existait pas de système rigoureux pour en assurer l'exactitude et le caractère complet; pièce EC-1375.

[2624] Réponse des États-Unis à la question n° 175, paragraphe 160. Le Groupe spécial rappelle que la NASA fournit des biens et services dans le cadre d'accords *remboursables* au titre de la Loi sur l'espace lorsqu'elle a des biens, services et installations uniques qui ne sont pas pleinement utilisés pour répondre aux besoins de ses missions, qu'elle peut mettre à la disposition d'autres entités sous réserve de non-ingérence. Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 233, note de bas de page 336. La NASA demande le remboursement intégral, défini comme le "recouvrement intégral des coûts" afférents aux biens, services ou installations fournis. La NASA a également le pouvoir d'accepter un *remboursement partiel* lorsque la contribution proposée par la partie prenante au SAA est équitable et raisonnable par rapport aux ressources que la NASA doit engager, aux risques encourus par les programmes de la NASA et aux avantages correspondants conférés à la NASA. Les Communautés européennes ne contestent pas la fourniture de biens et services dans le cadre des accords au titre de la Loi sur l'espace dans la mesure où Boeing paie en espèces ces biens et services.

[2625] Les États-Unis ont fait référence pour la première fois à cette liste d'accords au titre de la Loi sur l'espace au paragraphe 201 de leur première communication écrite (note de bas de page 283), dans le contexte de leur critique concernant l'inclusion dans l'estimation de 10,4 milliards de dollars proposée par les Communautés européennes du montant de 3,3 milliards de dollars provenant des budgets de "soutien institutionnel" de la NASA. Selon les États-Unis, sur les 3,3 milliards de dollars de "soutien institutionnel" contesté par les Communautés européennes, la NASA a seulement fourni des biens et services limités à Boeing en vertu de 35 accords au titre de la Loi sur l'espace qui visaient des utilisations ponctuelles des souffleries de la NASA par Boeing et des travaux concernant d'autres projets de R&D menés conjointement.

titre de la Loi sur l'espace conclus avec Boeing, puis on avait extrait les renseignements pertinents des documents sur papier. À cette époque, la NASA n'avait pas encore essayé de déterminer quel programme finançait les différents accords au titre de la Loi sur l'espace figurant dans la pièce US-74, et les États-Unis ont expliqué par la suite, durant la deuxième réunion avec le Groupe spécial, que la pièce US-74 comprenait certains accords au titre de la Loi sur l'espace dont un examen plus poussé montrait qu'ils n'avaient pas en fait été financés par les programmes de R&D contestés.[2626]

7.1084 À la deuxième réunion avec le Groupe spécial, les États-Unis ont présenté la pièce US-1256, intitulée "The Value of NASA Facilities, Equipment, and Employees under Selected Space Act Agreements" (valeur des installations, équipements et employés de la NASA dans le cadre de certains accords au titre de la Loi sur l'espace). La pièce US-1256 énumère les accords au titre de la Loi sur l'espace pertinents pour lesquels les États-Unis ont été en mesure d'obtenir des renseignements relatifs à la valeur.[2627] La valeur totale non remboursable des instruments énumérés était estimée à 82,9 millions de dollars. Toutefois, durant la deuxième réunion, les États-Unis ont également expliqué que la pièce US-1256 n'était pas encore "définitive" (et qu'il ressortait d'un examen plus poussé de certains accords au titre de la Loi sur l'espace énumérés dans la pièce US-74 qu'ils n'étaient pas liés aux programmes de R&D contestés).

7.1085 Les États-Unis ont ultérieurement révisé la pièce US-1256 en réponse à la question n° 185 du Groupe spécial pour ajouter deux SAA et retirer deux accords de coopération qui avaient été inclus par mégarde dans la liste initiale des SAA figurant dans la pièce US-1256. En réponse à la question n° 185 du Groupe spécial, les États-Unis ont indiqué que la pièce US-1256 révisée contenait tous les SAA "pour lesquels les États-Unis disposaient de renseignements relatifs à la valeur".[2628] Les "contributions prévues par la NASA" dans le cadre des 21 accords au titre de la Loi sur l'espace énumérés dans la pièce US-1256 révisée s'élevaient au total à 79,9 millions de dollars.

7.1086 En réponse à une question du Groupe spécial concernant la manière dont la valeur des installations, équipements et employés de la NASA fournis dans le cadre des accords au titre de la Loi sur l'espace présentés dans la pièce US-1256 avait été calculée, les États-Unis ont indiqué que ces chiffres avaient été établis sur la base des "rapports sur les prix estimés" contenus dans les dossiers physiques relatifs à un SAA ou dans le système TechTrackS de la NASA, qui comprenait des données concernant les rapports sur les prix estimés pour les SAA.

7.1087 Le système TechTrackS est une base de données électronique qui contient également des données sur le programme de R&D qui est la source de financement de SAA particuliers. Les États-Unis nous informent qu'en établissant la pièce US-1256 la NASA a retiré les SAA qui étaient financés par des programmes autres que les huit programmes de R&D en cause dans le présent différend. Ils ont indiqué que la liste des accords au titre de la Loi sur l'espace figurant dans la pièce US-1256 révisée contenait tous les accords au titre de la Loi sur l'espace "pour lesquels les États-Unis disposaient de renseignements relatifs à la valeur".[2629] En d'autres termes, la pièce US-1256 n'est pas censée constituer une évaluation exhaustive de tous les accords au titre de la

[2626] Réponse des États-Unis à la question n° 183, paragraphe 190; déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 63.

[2627] Déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 63. Voir aussi les observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 172, paragraphe 299, dans lesquelles les États-Unis expliquent que les renseignements relatifs à la valeur figurant dans la pièce US-1256 qui reposaient sur les renseignements relatifs à la valeur correspondants présentés dans la pièce US-74 étaient fondés sur des documents présentés au Groupe spécial (ces documents sont énumérés dans la note de bas de page 489), tandis les autres renseignements relatifs à la valeur étaient fondés sur des renseignements figurant dans la base de données TechTrackS.

[2628] Réponse des États-Unis à la question n° 185, paragraphe 193.

[2629] Réponse des États-Unis à la question n° 185, paragraphe 193; observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 172, paragraphe 300.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Loi sur l'espace pertinents. Eu égard aux difficultés rencontrées pour obtenir des renseignements relatifs à la valeur en ce qui concerne les accords au titre de la Loi sur l'espace qui ne sont pas enregistrés dans le système TechTrackS (c'est-à-dire les accords au titre de la Loi sur l'espace conclus avant 1993 par tous les centres de recherche à l'exception du centre Langley, qui avait apparemment entré dans la base de données électronique des renseignements concernant ses contrats antérieurs à 1993), la pièce US-1256 révisée est plutôt une liste des accords au titre de la Loi sur l'espace pertinents pour lesquels il existait des rapports sur les prix estimés, ou d'autres renseignements relatifs à la valeur.[2630]

7.1088 Les Communautés européennes présentent plusieurs arguments concernant l'évaluation par les États-Unis des biens et services fournis dans le cadre d'accords au titre de la Loi sur l'espace, y compris les suivants:

- Premièrement, elles allèguent que les États-Unis n'ont pas fourni d'exemplaires de tous les accords au titre de la Loi sur l'espace conclus entre la NASA et Boeing.[2631] À l'appui de cette affirmation, elles allèguent que la NASA n'a pas communiqué à titre d'éléments de preuve des exemplaires de deux accords au titre de la Loi sur l'espace pertinents que les Communautés européennes ont pu identifier grâce à des demandes au titre de la Loi sur la liberté de l'information (FOIA).[2632]

- Deuxièmement, les Communautés européennes se sont plaintes du fait qu'en estimant les valeurs des accords au titre de la Loi sur l'espace figurant dans la pièce US-1256 révisée, les États-Unis n'avaient *pas inscrit dans le tableau des valeurs* pour tous les accords au titre de la Loi sur l'espace qui avaient été identifiés par les Communautés européennes ou les États-Unis comme constituant des accords au titre de la Loi sur l'espace pertinents (ces accords sont présentés dans la pièce EC-1374, qui énumère 21 accords au titre de la Loi sur l'espace).[2633]

- En outre, les Communautés européennes font valoir que l'évaluation par les États-Unis des installations, équipements et employés fournis à Boeing dans le cadre d'accords au titre de la Loi sur l'espace n'est pas étayée car les États-Unis n'ont pas fourni les rapports sur les prix estimés et les résultats de leurs requêtes au système TechTrackS qui constituent la base de l'estimation.[2634]

[2630] Ainsi qu'il a été indiqué précédemment, dans leurs observations sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 172, paragraphe 299 (note de bas de page 489), les États-Unis énumèrent les pièces (qui sont toutes des RCC) desquelles les autres renseignements relatifs à la valeur ont été tirés, à savoir les pièces US-70 (RCC), US-109 (RCC), US-113 (RCC), US-120 (RCC) et US-122 (RCC).

[2631] Les États-Unis ont fourni la pièce US-1245 en réponse à une question du Groupe spécial (communiquée le 17 décembre 2007) leur demandant de présenter une liste de contrats de la NASA pour lesquels ils avaient fournis des pièces, ainsi que d'autres renseignements concernant le contrat et le rapport entre le contrat et leurs communications.

[2632] Les Communautés européennes disent que les pièces EC-1314 et EC-1315 sont des "exemples" de ces accords au titre de la Loi sur l'espace; voir les observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 6, paragraphe 14.

[2633] Réponse des Communautés européennes à la question n° 172, paragraphe 297. Les Communautés européennes font valoir que le fait que des données concernant les rapports sur les prix estimés ne sont pas disponibles dans le système TechTrackS pour les accords au titre de la Loi sur l'espace signés avant 1993 ne dispense pas les États-Unis de présenter des renseignements au sujet de la valeur des biens et services fournis dans le cadre des accords au titre de la Loi sur l'espace pertinents. Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 184, paragraphe 187.

[2634] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 183, paragraphe 185.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1089 Les États-Unis expliquent que six des 21 SAA pour lesquels ils n'ont pas inscrit de valeur dans le tableau ont été signés avant 1993 et n'étaient pas inclus dans le système TechTrackS.[2635] Toutefois, ils font observer que le centre de recherche Langley a introduit dans le système TechTrackS des données historiques (c'est-à-dire antérieures à 1993) concernant les SAA et ils affirment que ce centre a été à l'origine du plus grand nombre d'accords liés aux allégations des Communautés européennes, d'une valeur supérieur à ceux dont d'autres centres ont été à l'origine, de telle sorte que les données figurant dans la pièce US-1256 révisée peuvent être considérées comme étant "pour l'essentiel complètes".[2636]

7.1090 Selon les États-Unis, neuf des 17 SAA[2637] restants que les Communautés européennes ont identifiés étaient évalués à 8,1 millions de dollars au total, avaient été financés par un bureau de la NASA qui fournissait un soutien général à la mise en œuvre de tels accords, et étaient peut-être liés à l'un des huit programmes de R&D.[2638] Les États-Unis ne mentionnent pas la valeur possible des huit (ou six) autres SAA pour lesquels il n'existe pas de renseignements relatifs à la valeur.

7.1091 Les États-Unis estiment que le Groupe spécial peut être quasiment certain que les États-Unis ont identifié "tous les accords au titre de la Loi sur l'espace existants conclus avec Boeing qui sont liés aux huit programmes contestés".[2639] Ils indiquent que, si le Groupe spécial considère qu'un quelconque accord au titre de la Loi sur l'espace a été exclu à tort, il doit lui attribuer une valeur égale à la valeur moyenne des SAA énumérés dans la pièce US-1256 révisée (c'est-à-dire 4,7 millions de dollars).

7.1092 Le Groupe spécial fait observer que, bien qu'ils aient ultérieurement été en mesure d'indiquer que la valeur de neuf SAA pour lesquels des renseignements relatifs à la valeur n'avaient pas été inscrits dans le tableau figurant dans la pièce US-1256 révisée s'élevait à environ 8,1 millions de dollars au total, les États-Unis n'avaient pas révisé la valeur totale des SAA présentée dans leur version révisée de la pièce US-1256 pour tenir compte de la valeur de ces SAA. Ce point mis à part, il apparaît que la situation est la suivante:

- les États-Unis ont identifié 38 accords au titre de la Loi sur l'espace pertinents, dont ils ont fourni des exemplaires au Groupe spécial. La liste de ces accords au titre de la Loi sur l'espace figure dans la pièce US-1245;

- les États-Unis ont présenté dans un tableau des renseignements relatifs à la valeur pour 21 des 38 accords au titre de la Loi sur l'espace; cette évaluation figure dans la pièce US-1256 révisée et s'élève à 79,9 millions de dollars;

- les États-Unis ont estimé en outre que neuf accords au titre de la Loi sur l'espace dont les valeurs n'étaient pas incluses dans l'estimation de 79,9 millions de dollars avaient une valeur d'environ 8,1 millions de dollars.

[2635] Comme le système TechTrackS ne fonctionnait pas avant 1993, les données concernant les accords au titre de la Loi sur l'espace conclus avant 1993 ne sont pas nécessairement récupérables par le système TechTrackS.

[2636] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 172, paragraphe 300.

[2637] Selon le calcul du Groupe spécial, il reste 15 (et non 17) SAA sur les 21 SAA initiaux si l'on soustrait de ces 21 SAA les six accords qui ont été signés avant 1993.

[2638] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 172, paragraphe 300.

[2639] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 172, paragraphe 301. Cette déclaration est assortie d'une réserve qui permet de penser qu'il peut exister d'autres SAA qui ne sont plus disponibles.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1093 Ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, les États-Unis ont pu uniquement inscrire dans le tableau des renseignements relatifs à la valeur pour 21 des 38 accords au titre de la Loi sur l'espace connus conclus entre la NASA et Boeing. Deuxièmement, l'évaluation faite par les États-Unis des biens et services fournis à Boeing ne prend pas en compte la valeur des installations, équipements et employés de la NASA fournis à Boeing dans le cadre de contrats de R&D (par opposition aux accords au titre de la Loi sur l'espace).

7.1094 En raison de ces limitations quant aux renseignements disponibles en ce qui concerne la valeur des installations, équipements et employés de la NASA fournis à Boeing, les États-Unis ont proposé une autre méthode pour estimer la valeur maximale de l'accès gratuit aux installations, équipements et employés fourni à Boeing. En particulier, dans leur réponse à la question n° 175, les États-Unis font valoir qu'aux fins de l'estimation de la valeur maximale de cette contribution financière, le Groupe spécial pourrait utiliser la part de Boeing dans les versements totaux faits à tous les contractants, partenaires et bénéficiaires de la NASA dans le domaine de la R&D aéronautique. En d'autres termes, une estimation de la valeur maximale de l'utilisation des installations, équipements et employés de la NASA par Boeing serait établie sur la base de la valeur des versements de la NASA à Boeing. Dans leur réponse à la question n° 175[2640], les États-Unis ont expliqué ce qui suit:

> "Les États-Unis estiment que la valeur des biens et services fournis à Boeing dans le cadre d'accords au titre de la Loi sur l'espace non remboursables s'élevait à 57,7 millions de dollars et que la valeur dans le cadre d'accords au titre de la Loi sur l'espace non remboursables s'élevait à 21,9 millions de dollars.
>
> Les bases de données et les renseignements internes de la NASA n'ont pas permis d'évaluer les biens et services fournis à tous les autres contractants. S'agissant des accords au titre de la Loi sur l'espace qui auraient pu être utilisés pour fournir des biens et services, la seule manière de déterminer avec certitude si un accord se rapporte aux aéronefs civils gros porteurs plus généralement ou aux huit programmes contestés en particulier consiste à examiner l'exemplaire physique du contrat. Cela n'est tout simplement pas possible parce que des centaines d'accords au titre de la Loi sur l'espace ont été signés avec d'autres sociétés que Boeing. S'agissant des allégations des CE selon lesquelles les installations et le personnel de la NASA mentionnés dans les contrats d'achat constituaient des fournitures distinctes de personnel et d'installations à Boeing, les dossiers de la NASA ne permettent pas de lier le personnel aux contrats d'une manière qui permettrait une quantification et une évaluation.
>
> Si le Groupe spécial se sentait contraint de réaliser une estimation, il pourrait utiliser la part de Boeing dans les versements faits au titre de contrats, d'accords de coopération, de dons et d'accords entre organismes publics pour estimer la part de Boeing dans toutes fournitures globales de biens et services dont il constaterait l'existence."

7.1095 Le Groupe spécial a demandé des précisions aux États-Unis et, dans leur réponse à la question n° 352, ceux-ci ont expliqué ce qui suit:

> "En dépit des nombreuses objections à l'encontre d'une méthode qui considère que les installations, équipements et employés de la NASA sont au service d'entreprises privées, la réponse des États-Unis à la question n° 175 visait à aider le Groupe spécial à évaluer les installations, équipements et employés liés à des contrats s'il constatait quand même qu'ils étaient "fournis" à des contractants au sens de l'article 1.1 a) 1) iii)

[2640] Réponse des États-Unis à la question n° 175, paragraphes 160 à 162.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

de l'Accord SMC et conféraient un avantage. Il était suggéré que si le Groupe spécial considérait qu'une catégorie de personnel ou d'autres dépenses de la NASA étaient en réalité un bien ou un service fourni à des contractants, il pourrait déterminer la part imputable à Boeing en se fondant sur la part de 10,4 pour cent de la société[2641] dans la valeur totale des contrats de recherche aéronautique de la NASA pendant la période de 1989 à 2006.

À titre d'exemple, pendant la plus grande partie de la période, la NASA a réparti son budget entre les budgets des programmes (couvrant les dépenses au titre de contrats, d'accords de coopération et de dons attribués à des fournisseurs externes) et les "dépenses institutionnelles" (qui couvraient principalement les dépenses de personnel).[2642] Si le Groupe spécial devait conclure qu'une partie de l'un de ces budgets représentait des installations, équipements ou employés fournis à des contractants, il pourrait imputer une part de cette valeur à Boeing en se fondant sur la part de la société dans les contrats accordés.

Pour donner un exemple numérique, les CE affirment que la somme des budgets des programmes contestés entre 1989 à 2006 s'élevait à 12 235 millions de dollars.[2643] Les données de la NASA montrent que l'agence a versé 7 446 millions de dollars à des contractants (y compris Boeing) pour mener des activités de recherche aéronautique pendant cette période[2644], ce qui indique que les versements effectués au titre d'autres types de contrats se sont élevés à 4 789 millions de dollars. Si le Groupe spécial décidait qu'une partie de ces dépenses était une contribution financière accordée à des contractants au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC[2645], il pourrait multiplier la valeur de cette partie par la part de 10,4 pour cent de Boeing dans la valeur totale des contrats de recherche aéronautique, afin d'estimer une valeur pour Boeing. Comme cette approche est fondée sur des données réelles relatives aux dépenses de la NASA, elle donnerait de la part de Boeing dans les coûts de la NASA une estimation plus précise que celle donnée par l'approche des CE fondée sur la part de Boeing dans les ventes d'aéronefs civils et de leurs parties. Le Groupe spécial pourrait adopter une approche semblable s'il décidait qu'une partie du budget des dépenses institutionnelles, dont les CE allèguent qu'il s'est élevé à 6 469 millions de

[2641] (*Note de bas de page de l'original)* Réponse des États-Unis à la question n° 175, paragraphe 155.

[2642] (*Note de bas de page de l'original*) Les "dépenses institutionnelles" comprenaient les salaires des fonctionnaires, les cotisations sociales, les coûts des immeubles administratifs, les voyages, l'entretien, le matériel de bureau, l'électricité, les services de bibliothèques et les véhicules. Les versements faits à des entités autres que la NASA au titre de contrats, d'accords de coopération, d'accords entre organismes publics et de dons représentaient une partie importante des budgets des programmes. Dans le budget du programme HSR, 1,00 dollar était dépensé au titre de contrats et de dons contre 52 cents au titre de coûts non afférents à des contrats, ce qui signifie qu'environ les 2/3 de toutes les dépenses consistaient en versements au titre de contrats ou de dons. Observation des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 148, paragraphes 164 et 171; observation des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 158 h), paragraphe 253; observation des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 166, paragraphes 263 et 265.

[2643] (*Note de bas de page de l'original*) Voir la réponse des États-Unis à la question n° 334 (12 365 millions de dollars au total moins 130 millions de dollars pour le programme ACEE, dont la totalité était antérieure à 1989).

[2644] (*Note de bas de page de l'original*) Réponse des États-Unis à la question n° 175, paragraphe 155.

[2645] (*Note de bas de page de l'original*) Les États-Unis font observer qu'une telle évaluation devrait tenir compte du fait que la grande (et indissociable) majorité des budgets de la NASA qui ne sont pas consacrés au financement de contrats est utilisée pour financer la propre recherche interne de la NASA menée indépendamment des contractants et dont les résultats sont diffusés au grand public.

> dollars pendant la période de 1989 à 2006, constituait également une contribution financière relevant de son mandat.[2646],[2647]

7.1096 Le Groupe spécial accepte l'argument des États-Unis selon lequel si Boeing n'a reçu que 10,4 pour cent des versements faits à tous les participants aux programmes, rien ne justifie d'imputer à Boeing plus de 10,4 pour cent des coûts totaux supportés par la NASA pour avoir à disposition et fournir des installations, équipements et employés aux fins de la R&D aéronautique. En fait, même les Communautés européennes ont essayé d'estimer la valeur des "installations, équipements et employés" fournis à Boeing par la NASA en se fondant sur la part de Boeing dans le financement de la NASA. Ainsi que les Communautés européennes l'ont expliqué dans leurs observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 175:

> "… la suggestion des États-Unis selon laquelle le Groupe spécial devrait utiliser "la part de Boeing dans les versements faits au titre de contrats, d'accords de coopération, de dons et d'accords entre organismes publics pour estimer la part de Boeing dans toutes fournitures globales de biens et services" est analogue à l'approche utilisée par les Communautés européennes pour établir leurs propres estimations des subventions de la NASA pour la R&D".

7.1097 Plus particulièrement, les Communautés européennes ont expliqué qu'elles "imput{aient} la totalité du soutien institutionnel dans le secteur de l'aérospatiale" à Boeing "en utilisant le pourcentage du financement global de la NASA en faveur de l'aérospatiale/l'aéronautique" qui allait à Boeing.[2648]

7.1098 Dans leurs observations sur la réponse des États-Unis à la question n° 352, les Communautés européennes font valoir que le Groupe spécial ne devrait pas suivre la suggestion des États-Unis concernant l'estimation de la valeur de l'accès aux installations, équipements et employés fourni à Boeing au titre des programmes de la NASA en cause. Les Communautés européennes font valoir que

> "les calculs des États-Unis établissant i) que la part de Boeing dans les contrats de recherche aéronautique au titre des programmes en cause est de 10,4 pour cent, ii) que le montant des budgets des programmes liés aux contrats de recherche aéronautique passés avec Boeing est de 775 millions de dollars, iii) que le montant des budgets des programmes liés à tous les contrats de recherche aéronautique est de 7 446 millions de dollars, et iv) que le montant des budgets des programmes sans lien avec les versements faits à des contractants est de 4 789 millions de dollars, ne sont étayés par aucun élément de preuve réel".[2649]

Le Groupe spécial a déjà conclu, pour les raisons exposées ci-dessus, que les calculs des États-Unis étaient étayés par des éléments de preuve suffisants.

7.1099 Pour les raisons exposées ci-dessus, le Groupe spécial a estimé que le montant total des versements faits à Boeing dans le cadre des contrats de R&D conclus au titre des huit programmes de

---

[2646] (*Note de bas de page de l'original*) Tout calcul visant à établir un lien entre des coûts de la NASA non afférents à des contrats et Boeing devrait éviter de comptabiliser deux fois les accords au titre de la Loi sur l'espace indiqués dans la pièce US-1256 (révisée). Toute contribution de la NASA sous forme de temps de travail de ses employés au titre de ces accords est prélevée sur le budget pour le soutien institutionnel, tandis que les installations et équipements seraient prélevés sur le budget du programme pertinent.

[2647] Réponse des États-Unis à la question n° 352, paragraphes 172 à 174.

[2648] NASA/DOD/DOC Aeronautics R&D Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-25, note 2, page 6.

[2649] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 352, paragraphe 142.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

R&D au cours de la période de 1989 à 2006 s'élevait à 1,05 milliard de dollars. Si le Groupe spécial utilisait le chiffre de 775 millions de dollars proposé par les États-Unis, cela signifierait que Boeing aurait reçu 10,4 pour cent des versements faits au titre des programmes. Selon les chiffres des budgets des programmes présentés dans la réponse des États-Unis à la question n° 352 (qui ont eux-mêmes été établis sur la base des chiffres présentés par les Communautés européennes dans la pièce EC-25), cela donnerait une estimation d'environ 1,17 milliard de dollars pour les "installations, équipements et employés". Toutefois, le Groupe spécial a estimé que la valeur des versements à Boeing s'élevait à 1,05 milliard de dollars. L'utilisation de ce chiffre conduit à la conclusion que Boeing a reçu 14 pour cent, et non 10,4 pour cent des versements faits aux participants aux programmes. En se fondant sur ce chiffre, le Groupe spécial estime que la valeur de l'accès gratuit aux installations, équipements et employés au titre des huit programmes de R&D en cause s'élevait à 1,55 milliard de dollars.

7.1100 Ainsi qu'il est indiqué plus haut[2650], le Groupe spécial ne partage pas l'avis des Communautés européennes selon lequel les transactions sont à juste titre qualifiées de "dons" purs et simples. Entre autres choses, le Groupe spécial admet que la NASA a rendu publics les rapports qui résumaient les résultats de la recherche menée au titre des huit programmes en cause, et que cela représente une situation dans laquelle Boeing a renoncé à quelque chose de valeur en échange des fonds et de l'accès aux installations, équipements et employés qu'elle a reçus. Le Groupe spécial souscrit au raisonnement fait par le Groupe spécial dans l'affaire *CE – DRAM*:

> "Selon nous, la méthodologie des CE relative au don présente un problème fondamental, à savoir, tout simplement, qu'un prêt, une garantie de prêt et un échange de créances contre des participations exigeant du bénéficiaire qu'il rembourse les fonds ou cède une participation dans l'entreprise ne sont pas la même chose qu'un don, et qu'on ne peut pas raisonnablement considérer qu'ils ont conféré le même avantage que l'octroi d'un financement non assorti d'une telle obligation. Pour le bénéficiaire, il est clair qu'un prêt n'a pas la même valeur qu'un don car il implique une créance vis-à-vis d'un tiers, créance qui figurera en tant que telle au bilan de la société. De ce fait, il est manifestement moins avantageux pour une entreprise d'obtenir un prêt que d'obtenir un don. De même, l'émission d'actions, directement ou par le biais d'un échange de créances contre des participations, dilue les droits de propriété des actionnaires existants. Notons que, dans l'analyse concernant l'existence d'un avantage, c'est la perspective du bénéficiaire qui importe, et non celle du fournisseur de la contribution financière. À cet égard, le point de départ des CE dans le calcul du montant de l'avantage nous semble erroné car il met l'accent sur le fait que le fournisseur des fonds s'attend à récupérer son argent. La question de l'avantage ne concerne pas le coût, pour le fournisseur, de la contribution financière, elle concerne l'avantage conféré au bénéficiaire."[2651]

7.1101 Cela étant dit, il y a deux raisons pour lesquelles nous considérerons que le montant intégral des contributions financières fournies à Boeing est une subvention accordée à la division des LCA de Boeing. Premièrement, le présent différend concerne des allégations de préjudice grave au titre de la Partie III de l'Accord SMC, et non une enquête en matière de droits compensateurs. Il est bien établi que, dans une affaire introduite au titre de la Partie III de l'Accord SMC, le groupe spécial n'est pas tenu de "quantifier avec précision le montant de la subvention".[2652] Deuxièmement, outre cette

[2650] Voir plus haut la note de bas de page 2552.

[2651] Rapport du Groupe spécial *CE – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour DRAM*, paragraphe 7.212.

[2652] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 467 ("En somme, une lecture de l'article 6.3 c) dans le contexte de l'article 6.8 et de l'Annexe V semble indiquer qu'un groupe spécial devrait tenir compte de l'importance de la subvention contestée et de sa relation aux prix du produit sur le marché

considération juridique, les États-Unis n'ont présenté aucun argument ou élément de preuve étayant une quelconque autre approche pour le calcul du montant de la subvention accordée à Boeing. Dans de telles circonstances, il n'incombe pas au Groupe spécial d'inventer sa propre méthode de calcul.

7.1102 Nous passons maintenant à un argument des Communautés européennes qui, s'il était accepté, ferait perdre sa pertinence à tout ce qui précède. Après leurs première et deuxième communications écrites, et en réponse aux renseignements et éléments de preuve des États-Unis concernant la valeur maximale des versements et de l'accès aux installations, équipements et employés contestés, les Communautés européennes ont présenté l'argument selon lequel le montant des versements et la valeur de l'accès gratuit aux installations, équipements et employés fournis à Boeing étaient en fait dénués de pertinence. Elles ont fait valoir, pour la première fois en réponse à une question posée par le Groupe spécial dans sa deuxième série de questions, qu'il en était ainsi parce que la NASA partageait les résultats de la R&D réalisée par d'autres contractants et par la NASA en interne avec Boeing. De ce fait, les Communautés européennes ont fait valoir que le Groupe spécial devrait rejeter les renseignements des États-Unis sur le montant des subventions et accepter l'estimation descendante qu'elles proposaient, parce que l'estimation des États-Unis ne tenait pas compte du fait que la NASA, d'après ce qu'elles alléguaient, donnait à Boeing accès aux résultats de la R&D réalisée par ces autres contractants, et par la NASA en interne. Selon les Communautés européennes:

> "… la NASA a dépensé une partie de ce financement pour des activités internes de R&D relative aux LCA et a partagé les résultats (par exemple les technologies et les données) avec Boeing, lui fournissant ainsi des biens et services. En outre, dans la mesure où la NASA a dépensé une partie de ce financement pour des activités de R&D menées par des entités telles que des constructeurs d'aéronefs militaires ou des universités, elle l'a fait dans le but de produire des technologies pouvant être utilisées pour les aéronefs civils, et a mis les résultats de cette R&D à la disposition de Boeing, lui fournissant ainsi également des biens et services. Ce qui compte, c'est que, *quel que soit le véritable bénéficiaire du financement* au titre de ces programmes, les volets de ce financement relatifs aux aéronefs civils à l'exclusion des moteurs ont apporté un *soutien* à la branche de production des aéronefs civils des États-Unis. … {L}e but des volets relatifs aux aéronefs civils à l'exclusion des moteurs des autres programmes de la NASA en cause était de développer des technologies en vue spécifiquement de leur utilisation par Boeing et d'autres entités de la branche de production des aéronefs civils des États-Unis, *quel que soit le véritable bénéficiaire du financement de la NASA*".[2653]

7.1103 À titre de contexte, nous rappelons que, dans leurs première et deuxième communications écrites, les Communautés européennes se sont concentrées exclusivement sur les versements et l'accès gratuit aux installations, équipements et employés que la NASA fournissait à Boeing dans le cadre de

---

pertinent lorsqu'il analyse si une subvention a pour effet un empêchement notable de hausses de prix. Dans de nombreux cas, il peut être difficile de trancher cette question en l'absence d'une telle évaluation. Néanmoins, cela ne veut pas dire que l'article 6.3 c) impose aux groupes spéciaux une obligation de quantifier avec précision le montant d'une subvention qui apporte des avantages au produit en cause dans chaque cas. Une quantification précise définitive de la subvention n'est pas prescrite.") Nous faisons observer que l'article VI:3 du GATT de 1994 et la note de bas de page 36 relative à l'article 10 de l'Accord SMC disposent que l'expression "droit compensateur" s'entendra "d'un droit spécial perçu en vue de neutraliser toute prime ou subvention accordée, directement ou indirectement, à la fabrication, à la production ou à l'exportation d'un produit". L'article 19.4 de l'Accord SMC dispose qu'il ne sera perçu, sur un produit importé, aucun droit compensateur dépassant le montant de la subvention dont l'existence aura été constatée, "calculé en termes de subventionnement par unité du produit subventionné et exporté". Ces dispositions ne s'appliquent pas aux affaires introduites au titre de la Partie III de l'Accord SMC parce que ces affaires n'entraînent pas l'imposition de droits compensateurs.

[2653] Réponse des Communautés européennes à la question n° 163, paragraphes 252 et 253. (pas d'italique dans l'original)

contrats et accords de R&D dans le but de permettre à Boeing de mener des activités de R&D. Les Communautés européennes ont fait valoir qu'il s'agissait des deux contributions financières accordées à Boeing. C'était par rapport à ces deux contributions financières alléguées, et uniquement par rapport à ces deux contributions financières, que les Communautés européennes ont présenté une analyse de l'existence d'une subvention au titre de l'article premier de l'Accord SMC. Elles ont cherché à évaluer la valeur de ces deux contributions financières. Elles ont fait valoir qu'à moins que les États-Unis ne fournissent des renseignements complets concernant la valeur de ces deux contributions financières contestées accordées à Boeing, le Groupe spécial devrait adopter l'estimation descendante de 10,4 milliards de dollars qu'elles proposaient.

7.1104 Par la suite, les États-Unis ont fourni au Groupe spécial des renseignements, tirés de dossiers et bases de données contemporains de la NASA, concernant le montant maximal des versements faits à Boeing au titre des huit programmes de R&D aéronautique en cause. Ils ont également présenté au Groupe spécial une estimation de la valeur des installations, équipements et employés fournis à Boeing et ont fait observer que le groupe spécial pourrait établir sa propre estimation sur la base de la part de Boeing dans les versements totaux.[2654] Les États-Unis ont expliqué que le reste du financement que les Communautés européennes avaient inclus dans leur estimation de la subvention accordée à Boeing représentait des versements faits à d'autres participants aux programmes, le coût de la recherche interne de la NASA et le coût de la fourniture de l'accès aux installations, équipements et employés à des tierces parties. Le Groupe spécial a posé un grand nombre de questions très détaillées aux États-Unis concernant la manière dont ils étaient arrivés à ces chiffres.[2655]

7.1105 Dans ce contexte, le Groupe spécial n'est pas convaincu par l'argument des Communautés européennes selon lequel le financement au titre des programmes accordé à d'autres contractants (et le financement utilisé par la NASA elle-même pour la R&D interne) et le financement au titre des programmes qui a servi à couvrir le coût de la fourniture d'installations, d'équipements et d'employés à d'autres contractants (et qui a été utilisé par la NASA elle-même pour la R&D interne) devraient être inclus dans l'estimation du montant des subventions accordées à Boeing.

7.1106 Premièrement, les arguments factuels et juridiques présentés par les Communautés européennes dans leurs première et deuxième communications écrites pour identifier les mesures particulières qu'elles considèrent comme étant des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC ne comprennent pas l'allégation selon laquelle la NASA fournit une contribution financière à Boeing sous la forme d'un accès rapide ou exclusif aux résultats de la R&D réalisée par d'autres participants aux programmes. Les "contributions financières" identifiées dans la section relative aux "considérations juridiques" se limitent clairement aux "dons accordés à la division des LCA de

[2654] Les États-Unis ont reconnu que leur estimation de 80 millions de dollars visait uniquement le montant de l'accès aux installations, équipements et employés fourni à Boeing dans le cadre des accords au titre de la Loi sur l'espace, et ne comprenait pas la valeur de tous biens et services de ce genre fournis à Boeing dans le cadre de contrats de R&D. Les États-Unis ont fait valoir que leur estimation de 80 millions de dollars était quand même exacte pour l'essentiel, parce que, ainsi que les Communautés européennes l'avaient elles-mêmes reconnu, la "majeure partie" (deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 389) de l'accès gratuit aux installations, équipements et employés a été fournie à Boeing dans le cadre des accords au titre de la Loi sur l'espace. Cela dit, les États-Unis ont fait observer qu'étant donné que la valeur des installations, équipements et employés ne pouvait pas être déterminée avec le même degré de précision et de certitude que la valeur des versements faits à Boeing, une autre façon de procéder pour estimer le coût de l'accès aux installations, équipements et employés accordé à Boeing consisterait à établir une estimation sur la base de la part de Boeing dans les versements totaux effectués. Voir, par exemple, la réponse des États-Unis aux questions n° 175 et 352.

[2655] Les questions posées aux États-Unis sur cette question comprennent les questions n° 6, 7, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 351, 352 et 353.

Boeing" et à la fourniture par la NASA à Boeing d'un "accès gratuit à des installations, équipements et employés".

7.1107 Deuxièmement, les Communautés européennes n'identifient pas les transactions ou types de transactions particulières au moyen desquels la NASA fournit à la branche de production des aéronefs civils des États-Unis un accès aux résultats de la recherche réalisée par des entités n'appartenant pas à cette branche de production. À cet égard, le Groupe spécial fait observer que le seul mécanisme de transfert de technologie au sujet duquel les Communautés européennes ont effectivement donné des renseignements détaillés dans la présente affaire – la répartition des droits de propriété intellectuelle dans le cadre des contrats et accords de R&D de la NASA – concerne le transfert de technologie des pouvoirs publics *à l'entité qui a réalisé la recherche*. Dans le cas des droits de brevet, c'est l'entité qui réalise la recherche (qu'il s'agisse de Boeing, d'une tierce partie, etc.) qui est titulaire des brevets (une licence limitée à l'utilisation par les pouvoirs publics étant accordée au gouvernement des États-Unis). Ainsi que les Communautés européennes le font observer à juste titre, un droit de brevet accorde le droit d'"*empêcher des tiers* de fabriquer, d'utiliser, d'offrir à la vente ou de vendre" l'invention pendant une durée minimale de 20 ans à compter de la date de la demande.[2656] De même, les arguments des Communautés européennes concernant les clauses relatives aux données visées par des droits exclusifs limités (LERD) portent sur le fait que les "données commerciales essentielles *produites par Boeing* dans le cadre d'activités de recherche financées par la NASA étaient protégées par les restrictions LERD".[2657]

7.1108 Troisièmement, la logique de l'argument selon lequel le financement pour la R&D accordé à d'autres entités par la NASA est une subvention en faveur de Boeing est fondamentalement incompatible avec la logique de l'argument principal que les Communautés européennes ont formulé dans leurs première et deuxième communications écrites, à savoir que, dans le cadre des contrats de R&D, la NASA fait des versements à Boeing pour que celle-ci réalise des activités de R&D qui sont principalement à son propre avantage et pour son propre usage. L'imputation du montant total du financement pour la R&D en tant que subvention accordée à des entités autres que celle qui réalise la recherche suppose nécessairement que le financement pour la R&D n'est pas principalement à l'avantage et pour l'usage de l'entité qui réalise la R&D, c'est-à-dire qu'il n'est pas une subvention accordée à l'entité qui réalise la recherche.

7.1109 Pour ces raisons, le Groupe spécial estime que le montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing sous la forme de versements au titre de contrats de R&D est de **1,05 milliard de dollars** au cours de la période de 1989 à 2006, et que le montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing sous la forme d'un accès aux installations, équipements et employés de la NASA au titre de contrats et accords de R&D est de **1,55 milliard de dollars** au cours de la même période. En conséquence, le Groupe spécial estime que le montant total de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing en vertu des huit programmes de R&D en cause est de **2,6 milliards de dollars**.

f) Conclusion

7.1110 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les versements et l'accès aux installations, équipements et employés que la NASA a accordés à Boeing en vertu des huit programmes de R&D aéronautique en cause constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2, et il estime que le montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing est de 2,6 milliards de dollars au cours de la période de 1989 à 2006.**

[2656] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 812. (pas d'italique dans l'original)

[2657] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 838. (pas d'italique dans l'original)

RCC supprimés, comme indiqué [***]

6. R&D aéronautique du Département de la défense (DOD)

a) Introduction

7.1111 Les Communautés européennes font valoir que le DOD fait des versements à Boeing (et lui donne accès à des installations, équipements et employés) pour mener des activités de R&D relative aux technologies "à double usage" – c'est-à-dire aux technologies applicables aux aéronefs tant militaires que commerciaux. Elles considèrent que ces versements (et l'accès aux installations, équipements et employés) sont des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC et sont spécifiques au sens de l'article 2 dudit accord. Les Communautés européennes estiment que le DOD a accordé 4,3 milliards de dollars à Boeing pour financer la recherche "à double usage" durant la période de 1991 à 2006, et elles font valoir que, sur ce total, 2,4 milliards de dollars devraient être considérés comme une subvention accordée à la division des LCA de Boeing.[2658]

7.1112 Les États-Unis font valoir que les contrats et accords de R&D du DOD avec Boeing ne sont pas des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC et ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2 dudit accord. En outre, ils font valoir que les Communautés européennes ont surestimé l'importance des activités de recherche "à double usage" menées en vertu des programmes en cause. Selon eux, le montant total des versements faits à Boeing au titre des contrats et accords de R&D du DOD pour mener des activités de R&D concernant des "doubles usages" même théoriques s'est élevé seulement à 308 millions de dollars.

b) Mesures en cause

7.1113 Les points pertinents de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes[2659] sont libellés comme suit:

> "a. autorisant la branche de production LCA des États-Unis à participer à des recherches financées par le DOD, en effectuant des versements à la branche de production LCA des États-Unis pour ces recherches ou en autorisant la branche de production LCA des États-Unis à exploiter les résultats de ces recherches par des moyens comprenant mais pas exclusivement l'abandon de droits de brevet de valeur, l'octroi d'un accès exclusif ou anticipé à des données, secrets commerciaux et autres connaissances résultant de recherches financées par les pouvoirs publics ou la renonciation à de tels droits, par les moyens suivants, par exemple:
>
> i) Un certain nombre de programmes de recherche, de développement, d'essais et d'évaluation de l'US Air Force, Navy, Army et de la Defense Research Projects Agency ("DARPA"), y compris, mais pas exclusivement, les programmes suivants:
>
> - Defense Research Sciences (PE# 0601102F)
> - Materials (PE# 0602102F)
> - Aerospace Flight Dynamics and Aerospace Vehicle Technologies (PE# 0602201F)
> - Aerospace Propulsion (PE# 0602203F)
> - Aerospace Sensors (PE# 0602204F)
> - Dual Use Applications and Dual Use Science & Technology (PE# 0602805F)
> - Advanced Materials for Weapon Systems (PE# 0603112F)
> - Flight Vehicle Technology (PE# 0603205F)
> - Aerospace Structures and Aerospace Technology Dev/Demo (PE#0603211F)

[2658] NASA/DOD/DOC Aeronautics R&D Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-25, page 20.
[2659] WT/DS353/2, point 3 a) et 3 b), pages 9 et 10.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

- Aerospace Propulsion & Power Technology (PE# 0603216F)
- Flight Vehicle Technology Integration (PE# 0603245F)
- RDT&E For Aging Aircraft (PE# 0605011F)
- Manufacturing Technology/Industrial Preparedness (PE# 0603771F/0708011F/0708011N)
- C-17 (PE# 0401130F/0604231F)
- CV-22 (PE# 0401318F)
- Joint Strike Fighter (PE#0603800F/0603800N/0603800E/0604800F/0604800N)
- AV-8B Aircraft (PE# 0604214N)
- Comanche (PE# 0604223A)
- F-22 (PE# 0604239F)
- B-2 Advanced Technology Bomber (PE# 0604240F)
- V-22 (PE# 0604262N)
- A-6 Squadrons (PE# 0204134N)
- F/A-18 Squadrons (PE# 0204136N)
- Dual Use Applications Program (y compris son prédécesseur, le Technology Reinvestment Project).

…

b. en autorisant la branche de production LCA des États-Unis à utiliser les installations d'essais et d'évaluation appartenant au gouvernement des États-Unis, y compris les Major Range Test Facility Bases".

7.1114 Les Communautés européennes distinguent les programmes RDT&E pour les "aéronefs en général" et les programmes RDT&E pour les "aéronefs militaires":

- **programmes RDT&E pour les "aéronefs en général"**: Defense Research Sciences (PE# 0601102F), Materials (PE# 0602102F), Aerospace Flight Dynamics and Aerospace Vehicle Technologies (PE# 0602201F), Aerospace Propulsion (PE# 0602203F), Aerospace Sensors (PE# 0602204F), Dual Use Applications and Dual Use Science & Technology (PE# 0602805F), Advanced Materials for Weapon Systems (PE# 0603112F), Flight Vehicle Technology (PE# 0603205F), Aerospace Structures and Aerospace Technology Dev/Demo (PE# 0603211F), Aerospace Propulsion & Power Technology (PE# 0603216F), Flight Vehicle Technology Integration (PE# 0603245F), RDT&E For Aging Aircraft (PE# 0605011F) et Manufacturing Technology/Industrial Preparedness (PE# 0603771F/0708011F/ 0708011N); et

- **programmes RDT&E pour les "aéronefs militaires"**[2660]: CV-22 (PE# 0401318F), V-22 (PE# 0604262N) et F/A 18 Squadrons (PE# 0204136N), Joint Strike Fighter

[2660] Les Communautés européennes contestent le financement accordé à Boeing au titre de 13 programmes pour les "aéronefs en général" et de dix programmes pour les "aéronefs militaires". Toutefois, sur les dix programmes pour les aéronefs militaires indiqués par les Communautés européennes dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial (WT/DS353/2) et au paragraphe 677 de leur première communication écrite, cinq seulement sont examinés dans le document CRA International, U.S. Department of Defense (DoD) Research, Development, Test and Evaluation (RDT&E) Funding Support to The Boeing Company for Dual-Use Aircraft R&D, November 2006, pièce EC-7. Les estimations faites par la CRA du financement accordé à Boeing au titre des programmes du DOD pour les aéronefs militaires, adoptées par les Communautés européennes dans leurs communications, portent seulement sur ces cinq programmes pour les aéronefs militaires. Dans la note de bas de page 16 de son rapport, la CRA indique ce qui suit:

RCC supprimés, comme indiqué [***]

(PE#0603800F / 0603800N / 0603800E / 0604800F / 0604800N), C-17 (PE# 0401130F/0604231F).

7.1115 Il n'est pas contesté que le DOD a fait des versements à Boeing (et lui a donné accès à des installations publiques) pour la réalisation d'activités de R&D en vertu de deux catégories différentes d'arrangements en matière de R&D. Premièrement, le DOD a conclu des "contrats d'achat" avec Boeing, dont le but déclaré était d'acquérir des biens ou services "*directement à l'avantage ou pour l'usage* du gouvernement des États-Unis". Deuxièmement, le DOD a conclu différents types d'"instruments d'aide" (y compris des accords de coopération, des accords d'investissement dans la technologie et certaines autres transactions) avec Boeing, dont le but déclaré était de "*transférer une chose de valeur au bénéficiaire ... et non* d'acquérir des biens ou services directement à l'avantage ou pour l'usage du gouvernement des États-Unis". Dans le présent rapport, nous employons l'expression "contrats de R&D du DOD" pour désigner les contrats d'achat conclus par le DOD avec Boeing dans le cadre des 23 programmes de R&D aéronautique en cause, le terme "accords" pour désigner les instruments d'aide conclus par le DOD avec Boeing dans le cadre des 23 programmes de R&D aéronautique en cause, et l'expression "contrats et accords de R&D du DOD" pour désigner les deux.

7.1116 La portée de l'allégation des Communautés européennes relative aux mesures pour la R&D du DOD est claire: elles contestent les versements (et l'accès aux installations) accordés à Boeing en vertu des contrats et accords de R&D qui ont été conclus dans le cadre des 23 programmes indiqués dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial. La portée de leur allégation est relativement étroite à plusieurs égards.

7.1117 Premièrement, les Communautés européennes ne contestent pas le programme RDT&E dans son ensemble. En fait, elles contestent seulement certains financements accordés à Boeing en vertu des 23 programmes RDT&E en cause. En outre, elles ne contestent pas tous les financements reçus par Boeing au titre de ces 23 programmes. En fait, elles contestent seulement le sous-ensemble des financements qui, à leur avis, concernent les technologies "à double usage".

7.1118 Deuxièmement, la contestation des Communautés européennes porte seulement sur les "versements" (et, comme il est examiné plus en détail plus loin, sur l'accès aux "installations" des pouvoirs publics) que le DOD a accordés à Boeing pour mener des activités de R&D – elle ne concerne pas l'*achat* d'aéronefs militaires à Boeing par le DOD. Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les Communautés européennes indiquent bien que le DOD "pass{e} des marchés publics, y compris ceux qui concernent l'achat de produits à la branche de production LCA des États-Unis moyennant une rémunération plus qu'adéquate …".[2661] Toutefois, elles n'ont pas présenté

"D'autres éléments du programme RDT&E concernant les aéronefs militaires, tels que les F-22, B-2, Comanche, A-6 et AV-8B, ont aussi contribué probablement à fournir à Boeing des technologies à double usage pour ses LCA, mais la CRA n'a pas pu trouver suffisamment de renseignements accessibles au public lui permettant de donner une estimation très fidèle du montant du financement accordé à Boeing pour la RDT&E à double usage relative aux aéronefs dans le cadre de ces éléments du programme. En conséquence, elle a choisi d'axer son analyse sur les V-22/CV-22, F/A-18, JSF et C-17."

Les Communautés européennes ont aussi "axé" leur analyse sur ces cinq programmes pour les aéronefs militaires: après un examen distinct de chacun des cinq programmes pour les aéronefs militaires analysés dans le rapport de la CRA, elles étudient brièvement les programmes pour les "autres aéronefs militaires" aux paragraphes 721 à 723 de leur première communication écrite.

[2661] WT/DS353/2, page 12 ("en passant des marchés publics, y compris ceux qui concernent l'achat de produits à la branche de production LCA des États-Unis moyennant une rémunération plus qu'adéquate, y compris en particulier mais non exclusivement le contrat conclu par l'US Air Force avec la société Boeing pour l'achat de certaines pièces de rechange pour ses aéronefs équipés du Système de surveillance et d'alerte

ultérieurement d'arguments ou d'éléments de preuve concernant les achats d'aéronefs ou d'autres biens par le DOD.[2662] Par exemple, les Communautés européennes n'ont fourni au Groupe spécial aucun renseignement sur les prix payés par le DOD à Boeing pour les articles précisés dans ce point de leur demande d'établissement d'un groupe spécial.

7.1119 Troisièmement, la portée de l'allégation des Communautés européennes se limite clairement aux versements (et à l'accès aux installations) accordés à Boeing – par opposition à la contestation plus générale des programmes de R&D du DOD en soi, et à la contestation d'une subvention accordée à une branche de production plus large, par exemple la branche de production des aéronefs militaires des États-Unis. Cela ressort clairement de nombreux aspects de l'argumentation des Communautés européennes, y compris, mais non exclusivement, de la méthode adoptée par CRA dans son rapport de 96 pages visant à estimer "le montant du financement pour la recherche, le développement, les essais et l'évaluation ("RDT&E") accordé à la société Boeing ("Boeing") par le Département de la défense ("DOD") des États-Unis, qui peut être considéré comme concernant à la fois les aéronefs militaires et commerciaux (c'est-à-dire pour la RDT&E "à double usage")".[2663]

7.1120 Enfin, la portée de l'allégation des Communautés européennes concernant la R&D de la NASA couvre les "installations, équipements et employés" de la NASA, mais la portée de leur allégation concernant le DOD ne couvre que les "installations" du DOD. Comme pour la R&D aéronautique de la NASA, les Communautés européennes ont avancé des arguments concernant les "installations, équipements et employés" du DOD.[2664] Toutefois, contrairement à ce qui se passe pour la R&D de la NASA, la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes mentionne seulement les "installations" du DOD, et non ses "équipements" et/ou "employés". Pour illustrer les différences, nous comparons côte à côte les points pertinents de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes en ce qui concerne la R&D de la NASA et du DOD:

---

aéroporté (AWACS), le National Polar-orbiting Operational Environmental Satellite System-Conical Microwave Imager Sensor, le C-22 Replacement Program (C-40), le KC-135 Programmed Depot Maintenance, le C-40 Lease and Purchase Program, le programme de modernisation et d'amélioration de l'avionique C-130, le contrat C-17 H22 (Boeing BC-17X) et le contrat conclu par l'US Navy avec Boeing pour la production et la maintenance de 108 B-737 civils et leur conversion en chasseurs de sous-marins à longue portée Multi-Mission Aircraft, le Missile Defense Agency's Airborne Laser (ABL) Program, et l'Army's Comanche Program").

[2662] Dans leurs communications, les Communautés européennes formulent certaines observations et assertions sur l'achat d'aéronefs par le DOD à Boeing. Toutefois, elles ne présentent pas d'allégation à cet égard. Voir, par exemple, la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 658 à 662, qui examine la "relation étroite et harmonieuse entre le DOD et Boeing".

[2663] CRA International, U.S. Department of Defense (DoD) Research, Development, Test and Evaluation (RDT&E) Funding Support to The Boeing Company for Dual-Use Aircraft R&D, November 2006, pièce EC-7, page 1.

[2664] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 762, 895, et 896 à 901; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 496 à 510.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

"**2. Subventions de la NASA**	"**3. Subventions du Département de la défense**
b. en mettant à disposition ses employés et installations pour appuyer les programmes de R&D énumérés ci-dessus et en prenant à sa charge les salaires, dépenses de personnel et autres dépenses de soutien institutionnel, fournissant ainsi des services de valeur à la branche de production LCA des États-Unis à des conditions plus favorables que celles qui sont offertes sur le marché ou autrement que dans des conditions de libre concurrence d. en autorisant la branche de production LCA des États-Unis à utiliser les installations de recherche, d'essais et d'évaluation appartenant au gouvernement des États-Unis, y compris les souffleries de la NASA, en particulier le Centre de recherche Langley."	b. en autorisant la branche de production LCA des États-Unis à utiliser les installations d'essais et d'évaluation appartenant au gouvernement des États-Unis, y compris les Major Range Test Facility Bases."

7.1121 L'article 6:2 du Mémorandum d'accord dispose qu'une demande d'établissement d'un groupe spécial doit "*indiquer{} les mesures spécifiques en cause* et cont{enir} un bref exposé du fondement juridique de la plainte, qui doit être suffisant pour énoncer clairement le problème". Dès lors qu'une mesure n'est pas indiquée dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par une partie plaignante, cette mesure ne relève pas du mandat du groupe spécial.

7.1122 En réponse à une question posée par le Groupe spécial, les Communautés européennes ont précisé qu'elles ne contestaient pas le fait que le DOD permettait à Boeing de "participer" à des programmes de recherche en tant que mesure distincte.[2665] S'agissant du fait que le DOD "autoris{e} la branche de production LCA des États-Unis à exploiter les résultats de ces recherches par des moyens comprenant mais pas exclusivement l'abandon de droits de brevet de valeur, l'octroi d'un accès exclusif ou anticipé à des données, secrets commerciaux et autres connaissances résultant de recherches financées par les pouvoirs publics ou la renonciation à de tels droits", les Communautés européennes examinent ces mesures principalement dans les sections de leurs communications concernant les "Transferts/abandons de droits de propriété intellectuelle par la NASA/le DOD".[2666]

7.1123 Nous étudions de façon plus détaillée les mesures contestées dans le contexte de notre examen de la question de savoir si ces mesures constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, et dans le contexte de l'estimation du montant de toute subvention accordée à la division des LCA de Boeing.

c) Question de savoir s'il existe une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC

7.1124 Dans la présente section, nous examinons si les versements et l'accès aux installations accordés par le DOD à Boeing au titre des 23 programmes RDT&E en cause constituent une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Nous examinons tout d'abord si les transactions comportent une contribution financière visée à l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC. Nous avons déjà conclu que les transactions qualifiées à juste titre d'"achats de services" étaient exclues du champ d'application de l'article 1.1 a) 1).[2667] Par conséquent, la principale question examinée en l'espèce est celle de savoir si les contrats et accords de R&D du DOD avec Boeing sont en fait qualifiés à juste titre d'"achats de services". Si nous constatons que les mesures contestées ne sont pas qualifiées à juste titre d'"achats de services" et constituent donc des contributions financières en

[2665] Réponse des Communautés européennes à la question n° 149.
[2666] Réponse des Communautés européennes à la question n° 215.
[2667] Voir plus haut le paragraphe 7.970 du présent rapport.

faveur de Boeing, nous examinerons si ces contributions financières sont accordées à des conditions qui confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

i) Question de savoir s'il existe une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC

Arguments des Communautés européennes

7.1125 Dans l'introduction de la section de leur première communication écrite qui porte sur la R&D aéronautique de la NASA, du DOD et du DOC, les Communautés européennes affirment en termes généraux que "la NASA et le DOD accordent généralement un financement pour la R&D relative aux LCA au moyen de ce qu'ils appellent des "contrats", mais qui consiste en réalité en dons accordés à Boeing/MD pour les dépenses de R&D relative aux LCA".[2668] Dans la section de leur première communication écrite qui porte sur la R&D du DOD en particulier, les Communautés européennes font valoir que le DOD transfère directement des fonds sous la forme de "dons" à Boeing pour soutenir la recherche aéronautique à double usage, et que ce "financement direct pour la R&D" constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[2669]

7.1126 Les Communautés européennes font valoir que le DOD consacre aussi du personnel et des installations de recherche fédéraux pour soutenir les programmes RDT&E, et que la fourniture par le gouvernement de ces biens et services constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.[2670]

7.1127 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes répondent à l'argument des États-Unis selon lequel les contrats de RDT&E du DOD avec Boeing constituent des "achats de services" et ne sont donc pas des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC. Elles font valoir que l'objet et le but de l'Accord SMC seraient contournés si les contrats de RDT&E du DOD étaient considérés comme totalement exclus de la définition d'une contribution financière donnée à l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC du fait que les États-Unis les appellent des "achats de services". Les Communautés européennes font valoir que les contrats de RDT&E du DOD ont aidé Boeing à développer des technologies qu'elle utilise pour ses LCA. Elles font valoir que les contrats de RDT&E du DOD ne sont pas qualifiés à juste titre d'"achats de services" pour les raisons qu'elles indiquent dans leurs réponses aux questions n° 15, 16, 19 et 20.[2671] Les Communautés européennes font aussi valoir que les transferts de fonds du DOD à Boeing pour la RDT&E "se rapportent en fait à l'achat de *biens* par le DOD – à savoir les aéronefs militaires et autres systèmes de défense que le DOD en fin de compte achète".[2672] Elles expliquent qu'alors qu'un client achetant un produit paierait les coûts de R&D et les coûts d'acquisition au moyen d'un seul prix d'achat, le DOD s'acquitte de ces coûts séparément, tout d'abord en transférant des fonds pour la R&D à partir de ses budgets pour la RDT&E, puis en achetant un aéronef ou un système de défense connexe à partir de ses budgets pour les achats.[2673]

7.1128 Dans leur réponse à la question n° 15 du Groupe spécial, les Communautés européennes font valoir que les contrats de RDT&E du DOD ne sont pas qualifiés à juste titre d'"achats de services" pour quatre raisons. Premièrement, parce que "les contrats de RDT&E du DOD ne visent pas en fin de compte l'acquisition d'un service directement à l'avantage et pour le propre usage des pouvoirs

[2668] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 457.
[2669] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 762.
[2670] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 762.
[2671] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 457.
[2672] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 454. (pas d'italique dans l'original)
[2673] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 455.

publics". Les Communautés européennes font valoir que, en fait, "l'objectif final de la RDT&E du DOD n'est pas l'achat de services, mais l'achat de biens – c'est-à-dire d'aéronefs militaires et autres systèmes de défense".[2674] Deuxièmement, parce que "les contrats de RDT&E du DOD ne comportent pas les éléments habituels d'un achat". À cet égard, les Communautés européennes font valoir, entre autres, qu'en ce qui concerne les accords de coopération conclus avec Boeing, "le DOD ne bénéficie pas de tous les fruits des travaux réalisés grâce à {ses} ressources conformément à ces accords. … Boeing ne réalise pas de bénéfice en vertu de ces accords, alors qu'un vendeur, dans une transaction d'"achat" habituelle, s'attendrait indéniablement à en faire".[2675] Troisièmement, parce que "les contrats de RDT&E du DOD n'affectent pas exclusivement le commerce des services". À cet égard, les Communautés européennes font valoir une fois encore que les contrats de RDT&E du DOD "visent en fin de compte l'achat d'aéronefs militaires et d'autres systèmes de défense, ce qui implique nécessairement la production de biens", et que "les transactions sont liées directement à la fabrication de biens, affectent le commerce des marchandises, et ne peuvent donc pas être qualifiées à juste titre d'"achats de services"".[2676] Enfin, parce que "Boeing n'est pas un véritable fournisseur de services de R&D relative aux LCA". À cet égard, les Communautés européennes font valoir que "Boeing n'offre de tels services de R&D qu'à la NASA et au DOD", et que "Boeing ne se présente pas elle-même comme un fournisseur de services de R&D relative aux LCA sur le marché".[2677]

7.1129 S'agissant de la fourniture alléguée de biens et services, les Communautés européennes répondent à l'argument des États-Unis selon lequel elles n'ont pas fourni d'éléments de preuve spécifiques montrant que le DOD donne à Boeing accès à ses installations, équipements et employés. Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes mentionnent plusieurs contrats et accords en vertu desquels Boeing a bénéficié de l'"utilisation gratuite d'installations".[2678]

Arguments des États-Unis

7.1130 Dans leur première communication écrite, les États-Unis font valoir que les contrats présentés par les Communautés européennes "montrent de façon concluante que, en vertu de ces instruments, le DoD a acheté des services de recherche à Boeing". Ils estiment que les autres contrats et accords inclus dans leurs propres pièces étayent la même conclusion. Selon eux, la recherche est un service, ce qui fait donc de ces contrats des achats de services. Les achats de services ne sont pas des contributions financières aux fins de l'article 1.1 a) 1). Par conséquent, le seul élément de preuve versé au dossier du Groupe spécial concernant la nature de ces transactions établit que celles-ci ne sont pas des contributions financières et qu'il n'existe aucune subvention. Les États-Unis estiment que l'examen par le Groupe spécial de l'ensemble de la question devrait s'arrêter là.[2679]

7.1131 Les États-Unis font observer qu'"{e}n vertu de la législation du gouvernement des États-Unis sur la passation des contrats, certains de ces instruments sont appelés formellement "contrats", et d'autres "autres transactions, "accords de coopération" ou "accords d'investissement dans la technologie".[2680] Les États-Unis notent que certains des "contrats" présentés par les Communautés européennes sont des "contrats d'achat", et que d'autres sont des "accords de coopération, des accords d'investissement dans la technologie ou d'autres transactions".[2681] Ils reconnaissent que les contrats sont utilisés uniquement lorsque le "but principal" est l'acquisition de fournitures ou de services "directement à l'avantage ou pour l'usage" du gouvernement fédéral, et qu'un "accord aura souvent

[2674] Réponse des Communautés européennes à la question n° 15 c), paragraphe 62.
[2675] Réponse des Communautés européennes à la question n° 15 c), et observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 20 a), paragraphe 75.
[2676] Réponse des Communautés européennes à la question n° 15 c), paragraphe 66.
[2677] Réponse des Communautés européennes à la question n° 15 c), paragraphe 67.
[2678] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 500.
[2679] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 90.
[2680] Première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 75.
[2681] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 91.

une clause précisant que son but principal n'est pas l'acquisition de biens ou services directement pour l'usage du gouvernement des États-Unis". Toutefois, les États-Unis affirment qu'une telle clause "montre {seulement} que le contrat n'a pas pour objectif immédiat le développement d'une technologie particulière pour un système d'armement particulier", et qu'elle "n'est pas censée refléter la nature des activités réalisées par la partie privée". Ils font valoir que, en tout état de cause, l'Organe d'appel a constaté que "les classifications de droit interne {n'étaient} pas déterminantes" pour la question de savoir si une mesure était une contribution financière.[2682]

7.1132 Les États-Unis exposent ensuite certaines similitudes et différences existant entre ces deux différents types de transactions.[2683] Ils concluent que, en ce qui concerne tous les contrats et accords, "il est clair que les pouvoirs publics n'accordent pas de don au contractant et que, en revanche, ils l'incitent à mener des activités de recherche présentant pour eux un intérêt à des fins publiques".[2684] Les États-Unis font valoir que la "recherche-développement" est largement reconnue comme étant un "service".[2685]

7.1133 Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis réitèrent que "les contrats montrent clairement que ce que le DOD a acheté, c'était des services de RDT&E de Boeing, transaction qui n'est pas une contribution financière au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC".[2686] Ils répondent ensuite à plusieurs arguments avancés par les Communautés européennes dans leur déclaration orale à la première réunion avec le Groupe spécial. Premièrement, ils répondent à l'argument des Communautés européennes selon lequel les contrats ne sont pas qualifiés à juste titre d'achats de services parce que la R&D du DOD "apporte des avantages à la division commerciale de Boeing".[2687] Ils répondent que la théorie des Communautés européennes combine deux principes qui sont distincts en vertu de l'Accord SMC – la contribution financière et l'avantage. L'identification d'une contribution financière au titre de l'article 1.1 a) 1) dépend du type de la transaction dont il est allégué qu'elle confère une subvention. La question de savoir s'il existe un avantage se pose seulement *après* l'établissement de l'existence d'une contribution financière. Par conséquent, l'assertion des CE selon laquelle des technologies ayant fait l'objet de recherches en vertu de certains contrats ont des applications civiles n'est pas pertinente pour déterminer si les contrats entraînent en fait une contribution financière.[2688]

7.1134 Deuxièmement, les États-Unis répondent à l'assertion des Communautés européennes selon laquelle certains des contrats et accords contiennent des déclarations indiquant que: "{l}e but principal du présent accord est que *les pouvoirs publics soutiennent et encouragent le bénéficiaire* afin qu'il déploie des efforts raisonnables en matière de recherche avancée et de développement technologique, et *non procèdent à l'acquisition de biens ou de services directement à l'avantage ou pour l'usage des pouvoirs publics*".[2689] Les États-Unis répondent en notant, entre autres, que "{l}es

[2682] Première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 100 (citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 56).
[2683] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 91 et 92, et 96 et 97.
[2684] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 92.
[2685] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 95.
[2686] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 31.
[2687] Déclaration orale des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 12.
[2688] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 32.
[2689] Déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 70 (italique dans l'original), citant le document F33615-95-2-5019 with McDonnell Douglas regarding Affordable Tooling for Rapid Prototyping and Limited Production of Composite Structures, 1 February 1995, pièce EC-512, article 2.C.

documents cités par les CE (et d'autres contenant des déclarations similaires) sont des accords de coopération, des accords d'investissement dans les technologies ou d'"autres transactions" … ".[2690]

7.1135 Enfin, les États-Unis répondent à l'argument des Communautés européennes selon lequel "l'objectif final du DoD est d'acheter des *biens* – c'est-à-dire les aéronefs militaires et autres systèmes de défense qu'il achète en définitive".[2691] Les États-Unis font valoir que l'objectif final d'un achat "ne modifie pas la nature du produit acheté", et ils donnent l'exemple d'un fabricant qui fait appel à une agence de publicité pour mettre au point une campagne de commercialisation afin de vendre un nouveau bien (ce qui ne transforme pas le service de publicité en un bien), et celui d'une entreprise qui achète des pics et des pelles pour qu'un contractant les utilise dans l'aménagement du paysage (ce qui ne transforme pas les pics et pelles en un service). Les États-Unis concluent que les "contrats de services de R&D sont des transactions indépendantes qui ne peuvent pas être assimilées aux biens susceptibles d'en résulter".[2692]

Évaluation par le Groupe spécial

7.1136 Il n'est pas contesté que le DOD a fait des versements à Boeing et lui a donné accès à ses installations en vertu de contrats et accords de R&D aéronautique.[2693] Ayant conclu que les achats de services sont exclus du champ de l'article 1.1 a) 1)[2694], le Groupe spécial est saisi de la question de savoir si les contrats et accords de R&D du DOD sont qualifiés à juste titre d'"achats de services". Comme l'Organe d'appel l'a reconnu, "{u}ne évaluation de l'existence d'une contribution financière suppose un examen de la *nature de la transaction* au moyen de laquelle quelque chose ayant une valeur économique est transféré par les pouvoirs publics".[2695] En l'espèce, la tâche du Groupe spécial est de parvenir à une conclusion sur la nature des contrats et accords de R&D aéronautique du DOD avec Boeing.

7.1137 Pour les raisons déjà exposées ci-dessus[2696], le Groupe spécial considère que la question de savoir si les contrats et accords de R&D du DOD avec Boeing sont ou non qualifiés à juste titre d'"achats de services" dépend de *la nature des travaux* que Boeing était tenue d'effectuer dans le cadre des contrats, et, plus spécifiquement, de *la question de savoir si la R&D que Boeing était tenue d'effectuer était principalement à son propre avantage et pour son propre usage, ou si elle était principalement à l'avantage et pour l'usage du gouvernement des États-Unis (ou de tierces parties*

[2690] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 34.

[2691] Déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 70. (pas d'italique dans l'original)

[2692] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 35.

[2693] Dans leur première communication écrite, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont pas fourni d'éléments de preuve spécifiques montrant que le DOD donnait accès à ses installations à Boeing. (Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 177.) Toutefois, ils ne nient pas réellement que le DOD le fait, et ils renvoient même le Groupe spécial à plusieurs exemples en ce sens au titre des accords F33615-97-2-3400 et F33615-98-3-5104. (Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 179.) Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes signalent plusieurs contrats et accords en vertu desquels Boeing a bénéficié de "l'utilisation gratuite d'installations". (Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 500, citant: F33615-94-C-3400: Extended Life Tire (EXLITE) Batch Queue Capability and Grid Generation Enhancements for 3-Dimensional Design Optimization, pièce US-622 (RCES), clause 15; F33615-98-2-5113: Structural Repair of Aging Aircraft (1 of 2), pièce US-636 (RCES), article 32; F33615-96-C-1958: Low Cost Insertion of Commercial Technology into Legacy Aircraft, pièce US-618 (RCES), clause 16.)

[2694] Voir plus haut les paragraphes 7.953 à 7.970.

[2695] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphe 52. (pas d'italique dans l'original) La "nature" d'une chose est généralement définie comme étant les caractéristiques, le caractère ou la qualité fondamentaux ou intrinsèques de cette chose; *Oxford Dictionary of English*, 2ed (rev), 2005, page 1172.

[2696] Voir plus haut le paragraphe 7.978.

non liées). Comme pour son analyse de la R&D aéronautique de la NASA, le Groupe spécial estime qu'il devrait examiner tous les éléments de preuve qui éclairent cette question. Une fois de plus, il ne voit pas de raison de faire abstraction, par exemple, du type d'instrument et de ce qu'il est convenu d'appeler les caractéristiques "formelles" de la transaction *s'*ils éclairent la question de la nature des activités de R&D que Boeing était tenue de mener dans le cadre des contrats et accords; de même, il n'y a pas de raison de faire abstraction, par exemple, des éléments de preuve ayant trait au but et aux motivations des programmes dans le cadre desquels ils ont été conclus *s'*ils éclairent la question de la nature des activités de R&D que Boeing était tenue de mener dans le cadre des contrats et accords. Dans les deux cas, il ne s'agit pas de caractéristiques externes dissociées des "conditions" des transactions; en fait, il s'agit d'éléments de preuve qui pourraient être essentiels pour comprendre la *condition* fondamentale de la transaction. Autrement dit, ces éléments de preuve pourraient être très utiles pour comprendre si la nature des travaux effectués dans le cadre des contrats et accords de R&D que Boeing a passés avec le DOD (les conditions fondamentales des transactions) était d'être principalement à l'avantage ou pour l'usage du gouvernement des États-Unis (et/ou à l'avantage ou pour l'usage de tierces parties non liées) ou plutôt au propre avantage ou pour le propre usage de Boeing. Telle est la question à laquelle il faut répondre pour déterminer si les transactions sont qualifiées à juste titre d'achats de services.

7.1138 Plus spécifiquement, le Groupe spécial examinera, entre autres choses, la législation qui autorise les programmes en cause, les types d'instruments qui ont été passés entre le DOD et Boeing, la question de savoir si le DOD fait une utilisation concrète de la R&D effectuée dans le cadre de ces programmes, la répartition des droits de propriété intellectuelle dans le cadre de ces transactions, et la question de savoir si les transactions en cause présentaient les éléments habituels d'un "achat de services".

7.1139 Lorsqu'ils sont examinés dans leur totalité, les éléments de preuve relatifs à la R&D aéronautique du DOD, dont certains font l'objet d'un examen séparé ci-après, amènent à conclure que *certains* des travaux que Boeing a effectués dans le cadre de ses contrats et accords de R&D aéronautique avec le DOD étaient principalement à son *propre* avantage ou pour son *propre* usage, et non à l'avantage ou pour l'usage du gouvernement des États-Unis (ou de tierces parties non liées), et que *certains* des travaux que Boeing a effectués dans le cadre de ses contrats et accords de R&D aéronautique avec le DOD étaient principalement à l'avantage ou pour l'usage du gouvernement des États-Unis (ou de tierces parties non liées). Une transaction dans laquelle les travaux effectués sont principalement à l'avantage et pour l'usage du "vendeur" ne peut pas être qualifiée à juste titre d'"achat de services". En conséquence, le Groupe spécial conclut que certains des contrats et accords de R&D du DOD avec Boeing ne sont pas qualifiés à juste titre d'"achats de services", mais que d'autres le sont. Ainsi, le Groupe spécial rejette la position des Communautés européennes selon laquelle aucun des contrats et accords de R&D du DOD en cause n'est qualifié à juste titre d'"achat de services", et la position des États-Unis selon laquelle tous les contrats et accords de R&D du DOD en cause sont qualifiés à juste titre d'achats de services.

7.1140 Nous commençons par la législation autorisant les programmes et transactions en cause. 10 U.S.C. § 2358[2697] est la disposition réglementaire générale régissant toutes les activités de recherche et développement (R&D) menées par le DOD dans le cadre d'un "contrat", d'un "don" ou d'un "accord de coopération".[2698] L'article 2358 dispose ce qui suit:

[2697] 10 U.S.C. (Armed Forces), Sub-Part A (General Military Law), Part IV (Service, Supply and Procurement), Chapter 139 (Research and Development), § 2358, pièce US-1205.

[2698] Voir la réponse des États-Unis à la question n° 20 a). Les États-Unis expliquent que 10 U.S.C. § 2371 est la disposition régissant les projets de R&D dans le cadre d'"autres transactions", c'est-à-dire de transactions autres que des contrats, des accords de coopération et des dons.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

"§ 2358. Projets de recherche et développement

a) Pouvoir – Le Secrétaire à la défense ou le Secrétaire d'un département militaire peut entreprendre des projets de recherche fondamentale, de recherche appliquée, de recherche avancée et de développement qui:

1) sont nécessaires pour permettre au département dudit Secrétaire d'assumer ses responsabilités dans le domaine de la recherche et développement; et

2) soit

A) se rapportent à des systèmes d'armement et à d'autres besoins militaires; soit

B) présentent un intérêt potentiel pour le Département de la défense.

b) Moyens autorisés – Le Secrétaire à la défense ou le Secrétaire d'un département militaire peut mener des projets de recherche et développement:

1) dans le cadre d'un contrat, d'un accord de coopération ou d'un don, conformément au chapitre 63 du titre 31;

2) par le biais d'un ou plusieurs départements militaires;

3) en recourant aux employés et consultants du Département de la défense; ou

4) par accord mutuel avec le directeur de tout autre département ou organisme du gouvernement fédéral.

c) Prescription relative à l'intérêt potentiel du Département de la défense – Les fonds affectés au Département de la défense ou à un département militaire ne peuvent pas être utilisés pour financer un projet de recherche ou une étude à moins que le projet ou l'étude ne présente, de l'avis du Secrétaire à la défense ou du Secrétaire de ce département militaire, respectivement, un intérêt potentiel pour le Département de la défense ou ce département militaire, respectivement.

d) Dispositions additionnelles applicables aux accords de coopération – Des pouvoirs, conditions et prescriptions additionnels concernant certains accords de coopération autorisés par le présent article sont exposés à l'article 2371 et 2371a du présent titre."

7.1141 Ainsi, l'article 2358 donne au DOD le pouvoir de financer certains types de R&D (§ 2358 a)), établit que les "contrats", "accords de coopération" et "dons" sont les différents moyens qui permettent généralement au DOD d'accorder un financement pour des activités de R&D (§ 2358 b)), dispose que toute activité de R&D financée doit présenter un "intérêt potentiel" pour le DOD (§ 2358 c)), et énonce les règles spéciales et additionnelles qui s'appliquent à la R&D financée au moyen des "accords de coopération" (§ 2358 d)) par opposition aux "contrats". L'article 2371 et 2371a, mentionné plus haut à l'article 2358 d), autorisait l'utilisation de certaines "autres transactions".

7.1142 Nous passons maintenant aux différents types d'instruments conclus entre le DOD et Boeing. Le Règlement sur les dons et accords du DOD est énoncé au sous-chapitre C (parties 21 à 37) de 32 C.F.R. La partie 21 du Règlement sur les dons et accords du DOD énonce les politiques et procédures générales concernant "les instruments d'aide et certains autres instruments ne concernant pas des achats" qui font l'objet de ce Règlement (§ 21.100 b)). Ces "instruments d'aide" et ces "autres instruments ne concernant pas des achats" sont définis comme incluant "les dons, les accords de coopération et les accords d'investissement dans la technologie", ainsi que certains autres "instruments ne concernant pas des achats" (§ 21.205 a) et b)). La sous-partie F du chapitre 21 définit certains termes comme suit:

> "§ 21.605 *Acquisition*
>
> L'acquisition (par achat, location ou troc) de biens ou services *directement à l'avantage ou pour l'usage* du gouvernement des États-Unis (voir une définition plus détaillée dans 48 CFR 2.101). Conformément à 31 U.S.C. 6303, les *contrats d'achat* sont les instruments juridiques appropriés pour acquérir de tels biens ou services.
>
> …
>
> § 21.615 *Aide*
>
> Le *transfert d'une chose de valeur* à un bénéficiaire pour réaliser un objectif public de soutien ou d'encouragement autorisé par une loi des États-Unis (voir 31 U.S.C. 6101 3)). Les *dons, accords de coopération et accords d'investissement dans la technologie* sont des exemples d'instruments juridiques utilisés pour fournir une aide.
>
> …
>
> § 21.640 *Accord de coopération*
>
> Un instrument juridique qui, conformément à 31 U.S.C. 6305, est utilisé pour établir le *même type de relation qu'avec un don* (voir la définition de "don"), si ce n'est qu'une collaboration substantielle est escomptée entre le Département de la défense et le bénéficiaire dans l'exécution des activités prévues dans l'accord de coopération. Ce terme n'inclut pas les "accords de coopération pour la recherche et développement" définis dans 15 U.S.C. 3710a.
>
> § 21.670 *Contrat d'achat*
>
> Un instrument juridique qui, conformément à 31 U.S.C. 6303, représente une relation entre le gouvernement fédéral et un État, une administration locale ou un autre bénéficiaire et dont le *but principal* est l'acquisition de biens ou services *directement à l'avantage ou pour l'usage* du gouvernement fédéral. Voir la définition plus détaillée d'un contrat dans 48 CFR 2.101."[2699]
>
> (pas d'italique dans l'original)

7.1143 32 CFR partie 37 (c'est-à-dire une partie du *Règlement sur les dons et accords* du DOD) est intitulée "Accords d'investissement dans la technologie". L'article 37.205 dispose qu'un accord

[2699] Le texte de 48 CFR 2.101 a déjà été reproduit plus haut.

d'investissement dans la technologie peut être utilisé dans les cas où le "responsable des dons" conclut:

> "… que le *but principal* du projet est d'encourager ou de soutenir la recherche (c'est-à-dire *une aide*), *et non d'acquérir des biens ou services à l'avantage* des pouvoirs publics (c'est-à-dire une acquisition)". (pas d'italique dans l'original)

7.1144 L'article 22.205[2700] du *Règlement sur les dons et accords du DOD* ("Distinction entre une aide et un achat") dispose, conformément à 31 U.S.C. chapitre 63, qu'avant d'utiliser un "don ou un accord de coopération", le "responsable des dons" doit rendre un jugement positif indiquant qu'un "instrument d'aide", et non un contrat d'achat, est l'instrument approprié. Plus spécifiquement:

> "le responsable des dons doit juger que le *but principal* de l'activité à mener en vertu de l'instrument est d'encourager ou de soutenir un objectif public (c'est-à-dire de fournir une aide), et non de faire une acquisition (c'est-à-dire d'acquérir des biens et services directement à l'avantage du gouvernement des États-Unis). Si le but principal est une acquisition, le responsable des dons jugera qu'un contrat d'achat est l'instrument approprié" (§ 22.205 a) 1)). (pas d'italique dans l'original)

7.1145 Tous les instruments présentés au Groupe spécial indiquent clairement, sur la page de titre, s'il s'agit d'un "contrat", d'un "accord de coopération", d'un "accord d'investissement dans la technologie" ou d'une "autre transaction". Certains des accords de coopération entre le DOD et Boeing qui ont été présentés par les Communautés européennes contiennent une clause dans leur texte même qui indique explicitement ce qui suit:

> "Le présent accord est un "accord de coopération" visé par 10 USC 2358 (conformément à 10 USC 2371). Les parties conviennent que le but principal du présent accord est que les pouvoirs publics soutiennent le bénéficiaire et l'encouragent afin qu'il déploie des efforts raisonnables en matière de recherche avancée et de développement technologique, et non procèdent à l'acquisition de biens ou services directement à l'avantage ou pour l'usage des pouvoirs publics. Le Règlement sur les achats fédéraux (FAR) et le Supplément du FAR du Département de la défense (DFARS) s'appliquent uniquement comme cela est mentionné spécifiquement dans le présent accord. Il ne s'agit pas d'un contrat d'achat." (Voir F33615-95-2-5019 (EC-512) et F33615-96-2-5051 (EC-513).)

7.1146 L'ensemble des accords de coopération, accords d'investissement dans la technologie et "autres transactions" présentés par les Communautés européennes utilisent à maintes reprises et systématiquement les termes "responsable des dons" et "Bureau de l'administration des dons". Tous ces instruments (comme le règlement correspondant susmentionné) font référence à l'autre partie comme étant le "bénéficiaire", et non un "contractant".

7.1147 Nous examinons maintenant si le DOD fait une utilisation concrète de la R&D effectuée dans le cadre des 23 programmes en cause. Contrairement à ce qui se passe avec les programmes de R&D aéronautique de la NASA, les buts déclarés des programmes du DOD en cause ne montrent généralement pas que le DOD voulait transférer des technologies à Boeing et à l'ensemble de la branche de production des aéronefs des États-Unis. De façon générale, le but de ces programmes était de mener des activités de R&D afin de concevoir des armes ou d'autres systèmes de défense plus perfectionnés, ou de réduire les coûts de ces systèmes.[2701] Le but plus spécifique de chacun des

[2700] 32 CFR § 22.205, pièce US-22.

[2701] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 72. Ces deux objectifs – les améliorations technologiques et la réduction des coûts – sont tout à fait évidents et figurent en bonne place dans

programmes, indiqué ci-après, est extrait de la "Description de la mission" figurant dans les budgets des programmes:

- **Defense Research Sciences**: "Ce programme de recherche fondamentale, géré par le Bureau de la recherche scientifique de l'Air Force (AFOSR), soutient les efforts de recherche de l'Air Force comprenant des enquêtes internes dans ses laboratoires et des activités extérieures dans les universités et la branche de production. Cet élément de programme finance la recherche scientifique et technique fondamentale générale portant sur des technologies qui sont cruciales pour la mission de l'Air Force. Ces technologies incluent les structures aérospatiales, l'aérodynamique, les matériaux, la propulsion, l'énergie, l'électronique, l'informatique, l'énergie dirigée, les armes conventionnelles, les sciences de la vie, et les sciences atmosphériques et spatiales."[2702]

- **Materials**: "Ce programme de recherche appliquée est la principale source de matériaux et procédés de pointe visant à réduire les coûts du cycle de vie et à améliorer les performances, l'abordabilité, la soutenabilité, la fiabilité et la survivabilité des systèmes de l'Air Force actuels et futurs. Des matériaux et procédés concernant les structures, la propulsion et les sous-systèmes sont développés en vue d'être appliqués aux systèmes de bord des aéronefs, aux systèmes de missiles, aux systèmes spatiaux, aux systèmes de satellites et aux systèmes de lancement. Des matériaux et procédés concernant la protection électronique et optique,

---

les budgets annuels du DOD, examinés ci-après, qui décrivent la nature des travaux de recherche effectués en vertu des éléments du programme RDT&E en cause. En ce qui concerne l'objectif de réduction des coûts, voir, par exemple: **Defense Research Sciences**: "... permettant le développement *rentable* et l'utilisation sûre et fiable d'armes et de systèmes de défense supérieurs"; **Materials**: "... matériaux et procédés de pointe *visant à réduire les coûts du cycle de vie* et à améliorer les performances, l'*abordabilité*, la soutenabilité, la fiabilité et la survivabilité des … actuels et futurs. Vise à développer des technologies des matériaux pour les aéronefs, les engins spatiaux et les missiles, en améliorant l'*abordabilité*, la maintenabilité et les performances des systèmes de l'Air Force actuels et futurs. Une protection thermique et des matériaux composites en carbone-carbone (C-C) avancés sont développés, qui sont *abordables* ..."; **Aerospace Flight Dynamics/Aerospace Vehicle Technologies**: "... *afin de réduire les coûts du cycle de vie et* d'améliorer les performances des véhicules aérospatiaux existants et futurs, habités et inhabités, ainsi que la maintenance et la survivabilité des bases aériennes. Les retombées de ces programmes de technologie incluent: une diminution de la vulnérabilité et *un accroissement de l'abordabilité* ..."; **Aerospace Propulsion**: "... Des améliorations du conditionnement d'énergie, de la gestion thermique et des sources d'énergie renforceront sensiblement la fiabilité, réduiront le poids et feront *baisser les coûts du cycle de vie*"; **Aerospace Avionics/Aerospace Sensors:** "*... réduiront les coûts du cycle de vie*, faciliteront la modernisation à un coût abordable des plates-formes aérospatiales vieillissantes et futures ..."; **Dual Use Science & Technology**: "... encourager le développement des technologies à double usage qui faciliteront l'accès aux technologies commerciales et permettront d'élaborer des systèmes de défense *d'un coût abordable* …"; **Advanced Materials for Weapons Systems**: "La réduction des risques relatifs à la technologie des matériaux améliore l'*abordabilité*, la soutenabilité, la fiabilité, la survivabilité et les performances opérationnelles des systèmes de combat actuels et futurs"; **Flight Vehicle Technology**: "... des technologies pour améliorer les performances, la fiabilité, la maintenabilité et la soutenabilité, tout en augmentant l'*abordabilité* …"; **Aerospace Structures/Aerospace Technology Dev/Demo**: "... fait la démonstration de structures de véhicules aérospatiaux d'un coût abordable en utilisant des technologies novatrices pour les structures métalliques et composites afin de *réduire les coûts* liés à la propriété des cellules …"; **Aerospace Propulsion and Power Technology**: "… concerne le développement et la démonstration des composants essentiels de moteurs à turbine à haute pression *d'un coût abordable* …"; **Flight Vehicle Technology Integration**: "... fournit des technologies éprouvées pour les véhicules aérospatiaux permettant des opérations par tous les temps, de jour ou de nuit, et des technologies visant à améliorer l'*abordabilité*"; **Industrial Preparedness/Manufacturing Technology**: "... ManTech met en place des *processus et pratiques de réduction des coûts* et de nouvelles capacités de fabrication applicables aux systèmes d'armes existants ou en cours de développement". (pas d'italique dans l'original)

[2702] Defense Research Sciences Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0601102F), pièce EC-419.

électromagnétique avancée et laser sont élaborés en vue d'être appliqués aux systèmes de bord des aéronefs, aux systèmes de missiles, aux systèmes spatiaux et aux systèmes de protection du personnel de l'Air Force. Des méthodes d'évaluation des matériaux non destructives avancées, des données sur la conception des matériaux, des matériaux pour la prévention de la pollution, des analyses des défaillances des matériaux et des méthodes de réparation des matériaux sont mis au point afin d'améliorer la maintenance des systèmes de l'Air Force pour les combattants actuels et futurs."[2703]

- **Aerospace Flight Dynamics/Aerospace Vehicle Technologies**: "Ce programme de recherche appliquée détermine la faisabilité technique des technologies pour les véhicules aérospatiaux dans les domaines de l'aéromécanique, des structures, des commandes de vol, de la communication entre le véhicule aérien et le pilote, et des sous-systèmes des véhicules, et des technologies pour les bases aériennes, afin de réduire les coûts du cycle de vie et d'améliorer les performances des véhicules aérospatiaux existants et futurs, habités et inhabités, ainsi que la maintenance et la survivabilité des bases aériennes. Les retombées de ces programmes de technologie incluent: une diminution de la vulnérabilité et un accroissement de l'abordabilité, de la fiabilité, de la maintenabilité et de la soutenabilité des véhicules et sous-systèmes aérospatiaux; une amélioration des opérations des bases aériennes; et la sûreté des opérations des véhicules aérospatiaux par tous les temps."[2704]

- **Aerospace Propulsion**: "Ce programme de recherche appliquée vise à développer les technologies concernant la propulsion aérobie et les systèmes d'énergie aérospatiaux. Les principaux domaines d'intérêt sont les moteurs à turbine, les statoréacteurs bimodes, les moteurs à cycle combiné, les carburants, les lubrifiants et les technologies relatives aux systèmes d'énergie aérospatiaux. … Les technologies relatives aux systèmes d'énergie visent principalement à éliminer les systèmes hydrauliques centralisés qui créent des difficultés, en les remplaçant par des systèmes électriques très fiables. Les améliorations du conditionnement d'énergie, de la gestion thermique et des sources d'énergie renforceront sensiblement la fiabilité, réduiront le poids et feront baisser les coûts du cycle de vie."[2705]

- **Aerospace Avionics/Aerospace Sensors:** "Ce programme de recherche appliquée vise à développer les bases technologiques pour les détecteurs aérospatiaux de l'Air Force. Des avancées concernant les détecteurs aérospatiaux sont nécessaires pour accroître l'efficacité au combat par la fourniture de capacités de surveillance, de reconnaissance, de ciblage précis et de guerre électronique "à tout moment et en tout lieu" aux plates-formes terrestres, aériennes et spatiales. En outre, des avancées dans les technologies concernant les détecteurs aérospatiaux réduiront les coûts du cycle de vie, faciliteront la modernisation à un coût abordable des plates-formes aérospatiales vieillissantes et futures, et assureront une protection contre les nouveaux systèmes de menaces hostiles. Pour répondre à ces besoins, des avancées simultanées sont nécessaires dans de nombreuses disciplines connexes, y compris: les détecteurs aéroportés et spatioportés (par exemple infrarouge, radar, etc.); les instruments électroniques multifonctionnels à forte puissance; les techniques de détection, de classification et de reconnaissance des cibles; l'extinction des incendies; les

[2703] Materials Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE #0602102F), pièce EC-420.
[2704] Aerospace Flight Dynamics/Aerospace Vehicle Technologies Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0602201F), pièce EC-421.
[2705] Aerospace Propulsion Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0602203F), pièce EC-422.

méthodes de fusion des détecteurs; les sous-systèmes de communication et de navigation; et les technologies de guerre électronique."[2706]

- **Dual Use Science & Technology**: "Ce programme permet à l'Air Force de tirer parti des investissements de la branche de production dans des technologies avancées avantageuses pour elle-même et la branche de production. Un des objectifs du programme est d'élaborer un outil permettant à l'Air Force d'encourager le développement des technologies à double usage qui faciliteront l'accès aux technologies commerciales et permettront d'élaborer des systèmes de défense d'un coût abordable pour conserver la supériorité sur le champ de bataille. Un élément essentiel du programme est l'obligation faite à la branche de production et à l'Air Force de partager les coûts, qui confirme leur attachement à l'effort de développement. Des projets spécifiques sont déterminés par le biais d'appel(s) d'offres annuel(s). Un deuxième objectif est l'utilisation de l'article 804 de la FY 1997 Defense Authorization Act (Loi de finance du Département de la défense pour l'exercice 1997), intitulé "Compétence pour les autres transactions", dans le cadre du programme Dual Use S&T, pour former le personnel d'Air Force S&T aux pratiques non traditionnelles ou commerciales en matière de contrats. Les domaines de développement technologique considérés incluent les matériaux et procédés de fabrication de pointe, les détecteurs d'un coût abordable, la propulsion de pointe, l'efficacité énergétique, les systèmes d'information et de communication, et la maintenance des systèmes d'armes."[2707]

- **Advanced Materials for Weapons Systems**: "Ce programme de développement technologique avancé fait la démonstration de certaines technologies des matériaux à appliquer aux systèmes d'armes de l'Air Force. Développer des technologies des matériaux pour la protection des équipages par laser à large bande, ainsi que des détecteurs de menaces diverses, est une priorité élevée pour l'Air Force. Les techniques d'inspection/évaluation non destructive (NDI/E) pour les avions de chasse, les bombardiers et les aéronefs de transport sont essentielles pour les centres de logistique et la flotte opérationnelle, car la durée de vie de ces systèmes augmente. Ce programme fournit des données essentielles permettant aux utilisateurs potentiels de prendre des décisions en matière d'ingénierie concernant les matériaux structuraux et non structuraux pour l'aéronautique et l'aérospatiale. La réduction des risques relatifs à la technologie des matériaux améliore l'abordabilité, la soutenabilité, la fiabilité, la survivabilité et les performances opérationnelles des systèmes de combat actuels et futurs."[2708]

- **Flight Vehicle Technology**: "Ce programme de développement technologique avancé concerne le développement et la démonstration de technologies avancées pour les sous-systèmes de véhicules aérospatiaux, les gouvernes/commandes de vol et la communication entre le véhicule et le pilote, afin d'améliorer les performances des véhicules aérospatiaux, de diminuer la vulnérabilité et de réduire le soutien logistique. Ce programme fait aussi la démonstration de technologies pour les ressources fixes et sommaires, y compris les chaussées d'aérodrome, les systèmes d'énergie, la survivabilité des bases aériennes, la récupération des bases aériennes, les systèmes de

[2706] Aerospace Avionics/Aerospace Sensors Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0602204F), pièce EC-423.
[2707] Dual Use Science & Technology Budgets for FY 2000-FY 2007 (PE# 0602805F), pièce EC-424.
[2708] Advanced Materials for Weapons Systems Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0603112F), pièce EC-425.

protection, la protection contre les incendies, et les sauvetages en cas de catastrophes."[2709]

- **Aerospace Structures/Aerospace Technology Dev/Demo**: "Ce programme de développement technologique avancé concerne le développement et la démonstration de structures de véhicules aérospatiaux d'un coût abordable en utilisant des technologies novatrices pour les structures métalliques et composites afin de réduire les coûts liés à la propriété des cellules. Des concepts structuraux novateurs intègrent ces deux types de matériaux à des techniques de conception et de contrôle, afin de mettre au point et démontrer des solutions et réparations visant à remédier à la fatigue par corrosion, à la fatigue résultant de dommages multisites et aux autres dommages pouvant affecter les aéronefs vieillissants. Le but de ce programme est de développer des technologies pour restaurer l'intégrité structurale, prolonger la durée de vie et améliorer la survivabilité de la flotte actuelle et de la flotte future de véhicules aérospatiaux habités et non habités. Il en résulte des structures nécessitant moins de maintenance, plus durables et plus sûres pour les systèmes aérospatiaux actuels et futurs. Cela permet de faire baisser le coût de propriété (en retardant l'acquisition et en réduisant les frais de soutien et de maintenance), de rétablir et d'améliorer la cadence des sorties (grâce à la durabilité, à la tolérance aux avaries ou aux menaces, et à la conception assurant la soutenabilité) et de diminuer l'observabilité (dans la section efficace en radar et l'infrarouge)."[2710]

- **Aerospace Propulsion and Power Technology**: "Ce programme de développement technologique avancé concerne le développement et la démonstration de composants essentiels de moteurs à turbine à haute pression d'un coût abordable, de concepts avancés de moteurs aérobies, d'un dissipateur de chaleur élevée et de carburants thermiquement stables, et de technologies énergétiques pour les véhicules aérospatiaux."[2711]

- **Flight Vehicle Technology Integration**: "Ce programme de développement technologique avancé intègre et démontre des technologies avancées pour les véhicules volants qui amélioreront les performances et la soutenabilité des véhicules aérospatiaux habités et inhabités existants et futurs. L'intégration au niveau des systèmes permet de combiner les technologies concernant les véhicules aérospatiaux avec l'avionique, la propulsion et les systèmes d'armes, afin de faire des démonstrations en vol dans un environnement opérationnel proche de la réalité. L'intégration et les démonstrations d'essais en vol réduisent les risques encourus et le temps nécessaire pour l'utilisation des technologies dans des aéronefs opérationnels. Ce programme fournit des technologies éprouvées pour les véhicules aérospatiaux permettant des opérations par tous les temps, de jour ou de nuit, et des technologies visant à améliorer l'abordabilité."[2712]

- **RDT&E for Aging Aircraft**: "Ce programme comprend de nombreux efforts qui feront passer les technologies nécessaires du stade de la recherche en laboratoire et du développement de technologies commerciales à celui d'outils ou de capacités

[2709] Flight Vehicle Technology Budgets for FY 1993-FY 2006 (PE# 0603205F), pièce EC-426.
[2710] Aerospace Structures/Aerospace Technology Dev/Demo Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0603211F), pièce EC-427.
[2711] Aerospace Propulsion and Power Technology Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0603216F), pièce EC-428.
[2712] Flight Vehicle Technology Integration Budgets for FY 1993-FY 2003 (PE# 0603245F), pièce EC-429.

utilisables dans la réalité. Les projets viseront les besoins essentiels de la flotte vieillissante, tels que la lutte contre la corrosion, l'intégrité structurale et l'amélioration des méthodes d'inspection non destructive."[2713]

- **Industrial Preparedness/Manufacturing Technology**: "Le programme Manufacturing Technology (ManTech) est un programme interne de l'Air Force qui établit et démontre des avancées concernant les technologies des procédés de fabrication, les systèmes d'ingénierie de fabrication et les pratiques industrielles, et qui intègre ces avancées dans la conception, le développement, l'acquisition et/ou la maintenance des systèmes d'armes. ManTech met en place des processus et pratiques de réduction des coûts et de nouvelles capacités de fabrication applicables aux systèmes d'armes existants ou en cours de développement. ManTech vise à ce que des technologies supérieures permettant la réalisation de la mission deviennent une réalité abordable du cycle de vie en élargissant l'accès à une base industrielle compétente, fiable, polyvalente et dotée d'une efficacité comparable à celle des entreprises d'envergure internationale."[2714]

- **V-22/CV-22**: "Cet élément de programme finance le développement d'un aéronef de remplacement pour répondre aux besoins en moyen tonnage de la United States Marine Corps (USMC) et aux besoins concernant les opérations spéciales de la United States Special Operations Command (USSOCOM). … Le CV-22 est une variante pour les Forces d'opérations spéciales (SOF) de l'aéronef V-22 à décollage vertical pour missions multiples. Le CV-22 aura la capacité essentielle de procéder aux insertions, extractions et réapprovisionnements des forces d'opérations spéciales dans des territoires interdits ou sensibles, ce qu'aucun aéronef existant ne fait actuellement. Cet aéronef sera conçu sur le modèle du V-22 (configuration du MV-22) et comprendra en outre un radar de suivi de terrain, des réservoirs de carburant, des radios et des éjecteurs de fusées éclairantes/paillettes, un récepteur avertisseur et brouilleur d'émission radar, et des contre-mesures infrarouges (configuration du CV-22 Block 0). Les achats pour la production du CV-22 commenceront durant l'exercice 2004. Ce financement de la RDT&E est nécessaire afin de poursuivre la conception, l'intégration, les essais et la certification des composants du GANS/GATM exigés pour le CV-22 et de se conformer au Capstone Requirements Document (CRD) (document-cadre sur les exigences) du GANS/GATM."[2715]

- **F/A-18 Squadrons**: "… Les capacités du système d'armes F/A-18 peuvent être accrues pour prendre en compte et incorporer des armes nouvelles ou améliorées ainsi que des avancées technologiques, afin de répondre efficacement à l'apparition de menaces à venir. Il faut une capacité de développement continu pour réussir à optimiser les nouvelles capacités du système d'armes F/A-18 dans la flotte. En outre, il est nécessaire d'améliorer en permanence la fiabilité et la maintenabilité afin de maximiser les profits grâce à la réduction du coût de propriété et d'accroître la disponibilité."[2716]

[2713] RDT&E for Aging Aircraft Budgets for FY 2000-FY 2007 (PE# 0605011F), pièce EC-430.

[2714] Air Force Industrial Preparedness/Manufacturing Technology Budgets for FY 1993, FY 1996-FY 2007 (PE# 0708011F for FY 1993, FY 1997-FY 2007; PE# 0603771F for FY 1996), pièce EC-431.

[2715] V-22 Budgets for FY 1994-FY 2007 (PE# 0604262N), pièce EC-433; CV-22 Budgets for FY 2002-FY 2007 (PE# 0401318F), pièce EC-435.

[2716] F/A-18 Squadrons Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0204136N), pièce EC-436.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

- **Joint Strike Fighter**: "Le programme Joint Strike Fighter (JSF) vise à développer et à fournir une famille très courante, d'un coût abordable, d'avions d'assaut de la prochaine génération pour l'USN, l'USMC, l'USAF et les alliés. Le programme actuel cherche principalement à faciliter l'évolution des exigences opérationnelles conjointes, pleinement validées et abordables, et à faire la démonstration de technologies et concepts ayant une influence sur les coûts et visant à réduire les risques avant d'entrer dans la phase appelée "Engineering and Manufacturing Demonstration" (E&MD) (Démonstration aux fins de l'ingénierie et la fabrication) durant l'exercice 2001. Il s'agit d'un programme conjoint sans service exécutif. La Navy et l'Air Force fournissent des parts pratiquement égales du financement annuel du programme. Le Royaume-Uni collabore en tant que partenaire à cette phase du programme, et plusieurs autres pays y participent également."[2717]

- **C-17**: "Le transport par voie aérienne assure une flexibilité essentielle pour faire face à des imprévus à bref délai, où que ce soit dans le monde. Il représente un élément majeur de la stratégie américaine de sécurité nationale et constitue le moyen le plus adapté pour satisfaire aux impératifs des États-Unis en matière de mobilité. Des capacités additionnelles en matière de transport aérien sont nécessaires pour déployer rapidement des forces combattantes à l'appui d'objectifs nationaux. Les tâches spécifiques associées aux missions de transport aérien incluent le déploiement, l'emploi (opérations aéroterrestres et largages), le soutien, le repli et le redéploiement tactique. Le C-17 peut exécuter toute la gamme des missions de transport aérien et est spécifiquement conçu pour opérer d'une manière effective et efficace dans les environnements stratégiques et sur le théâtre des opérations. Le C-17 permet un accroissement notable de la capacité globale de transport aérien, nécessaire pour remplacer et dépasser les capacités perdues lors du retrait de la flotte vieillissante des C-141 de l'Air Force. … Les efforts de RDT&E soutiennent le renforcement de la productibilité et l'amélioration des produits."[2718]

7.1148 Les Communautés européennes ne contestent pas que, dans le cas du DOD, les travaux de R&D effectués sont dans une certaine mesure à son avantage et pour son usage. Ce qui précède le confirme. Toutefois, sur les 13 programmes différents concernant les "aéronefs en général" en cause, il apparaît que deux au moins avaient pour objectif explicite de développer la R&D "à double usage". Ce sont: i) le "Dual Use Applications and Dual Use Science & Technology Program" (PE# 0602805F); et ii) le "Manufacturing Technology/Industrial Preparedness Program" (PE# 0603771F/0708011F/0708011N). Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes donnent un bref aperçu de tous les programmes en cause, puis elles examinent ces deux programmes particuliers – le "DUS&T" et le "ManTech" – de façon très détaillée.[2719] Ces deux programmes ont été financés par la biais d'accords de coopération ou d'autres arrangements de partage des coûts.[2720]

[2717] Joint Strike Fighter Budgets for FY 1995-FY 2003 (PE# 0603800F), pièce EC-437.

[2718] C-17 Budgets for FY 1993-FY 2007 (PE# 0604231F for FY 1993-FY 1997; PE# 0401130F for FY 1997-FY 2007), pièce EC-438.

[2719] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 724 à 749 ("Additional Details Related to Selected RDT&E PEs").

[2720] Voir, par exemple, Department of Defense, Guidelines for Dual Use Science and Technology Program, Fiscal Year 2002, pièce EC-484, December 2000, page 6 ("Les projets doivent être attribués au moyen d'accords d'investissement dans la technologie ou d'"autres transactions" pour les prototypes. Les droits de propriété intellectuelle sont souvent une pierre d'achoppement qui empêche les entreprises commerciales de participer aux programmes de défense. Le BAA doit indiquer clairement que les responsables des accords ont une flexibilité maximale pour négocier les droits de propriété intellectuelle qui sont appropriés pour le programme. Les organismes sont encouragés à négocier l'attribution aux pouvoirs publics des droits de

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1149 Nous examinons maintenant la répartition des droits de propriété intellectuelle en vertu des contrats et accords de R&D du DOD avec Boeing. Les contrats d'achat de R&D entre le DOD et Boeing diffèrent des instruments d'aide à la R&D conclus avec Boeing en ce qui concerne la répartition des droits de propriété intellectuelle. Il apparaît que cela résulte du fait que, en vertu des instruments d'aide, le "bénéficiaire" est tenu d'affecter ses propres fonds à la R&D sur une base de partage des coûts. La répartition des brevets est uniforme dans tous les contrats et accords de R&D conclus par le gouvernement des États-Unis, mais celle des "droits d'utilisation des données" diffère (selon la mesure dans laquelle les coûts sont partagés). Toute donnée communiquée dans le cadre d'un contrat d'*achat* de R&D financé uniquement par les pouvoirs publics est une "donnée visée par des droits *illimités*". Cela signifie que la licence acquise par le gouvernement des États-Unis donne à celui-ci des "droits illimités" pour utiliser les données techniques "comme il l'entend, aussi bien au sein qu'en dehors du gouvernement", c'est-à-dire pour les "utiliser, divulguer, reproduire, élaborer des travaux dérivés, distribuer des exemplaires au public, les exécuter en public et les présenter au public, de quelque manière et dans quelque but que ce soit, et inciter ou autoriser des tiers à le faire".[2721] Une clause typique concernant les données visées par des "droits illimités" est ainsi libellée:

> "À l'exception des données techniques et logiciels mentionnés ci-après, toutes les données techniques et tous les logiciels qui seront produits en vertu du présent contrat seront fournis avec les droits illimités qui sont définis dans la clause de l'article premier du DFARS 252.227-7013.
>
> {une liste de certaines données techniques produites avec des fonds privés figure ci-après}"[2722]

7.1150 Toutefois, dans le cas des instruments d'*aide*, les pouvoirs publics acquièrent seulement des données visées par des "droits limités". Dans ces transactions, ils "peuvent {en général} communiquer ou divulguer les données en dehors des pouvoirs publics *uniquement* à des fins publiques (droits à des fins publiques)".[2723] La durée de validité de ces "droits à des fins publiques" est négociable, la période de référence étant de cinq ans, sous réserve de négociations entre les parties.[2724] Le règlement du DOD indique que "{d}es périodes plus longues devraient être négociées lorsqu'une période de cinq ans ne laisse pas suffisamment de temps pour appliquer les données à des fins commerciales …".[2725] Pendant la durée de validité des "droits à des fins publiques", les pouvoirs

---

propriété intellectuelle minimaux nécessaires à l'exécution du programme, ce qui peut aboutir à la conclusion d'un accord du type "autre transaction".). Voir aussi la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 725 et 733 ("Le TRP a attribué des fonds, sur la base du partage des coûts, pour des projets menés par la branche de production qui visaient à créer de nouvelles technologies à double usage", et "{c}omme dans le cas du TRP, le DOD a établi le DUS&T afin de financer conjointement avec la branche de production le développement de technologies à double usage …").

Voir, par exemple, Manufacturing Technology Program, 10 U.S.C. § 2521 (2003), pièce EC-445, page 6 ("Pour tout don octroyé ou tout contrat, accord de coopération ou autre transaction conclu sur une autre base que le partage des coûts du fait d'une détermination formulée au titre de de l'alinéa A), le dossier relatif à la transaction pour le projet concerné doit justifier cette détermination").

[2721] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 350; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 64 et note de bas de page y relative.

[2722] Air Force Contract F33615-91-C-5716 with Boeing regarding Design and Manufacturing of Low Cost Composite Fuselage, 24 July 1991, pièce EC-507, page 24.

[2723] 48 C.F.R. §§ 227.7100-227.7103-17, § 227.7103-4 a) 1), pièce EC-590. (pas d'italique dans l'original) Toutefois, les pouvoirs publics peuvent "utiliser, modifier, communiquer, reproduire, exécuter, présenter ou divulguer" ces données financées conjointement, "au sein des pouvoirs publics sans restriction". *Ibid*., § 227.7103-4 a) 1).

[2724] 48 C.F.R. § 227.7103-5 b) 2), pièce EC-590.

[2725] 48 C.F.R. § 227.7103-5 b) 2), pièce EC-590.

publics "ne peuvent pas utiliser, ou autoriser des tiers à utiliser, à des fins commerciales des données techniques assorties de droits à des fins publiques".[2726]

7.1151 Une autre considération pertinente est la question de savoir si les transactions en cause comportent les éléments habituels d'un achat de services. À cet égard, nous faisons observer que les contrats d'achat de R&D entre le DOD et Boeing diffèrent des instruments d'aide à la R&D conclus avec Boeing en ce qui concerne le versement d'une rémunération ou d'un bénéfice. Les instruments d'aide à la R&D conclus par le DOD avec Boeing ne prévoient pas de rémunération ni de bénéfice. Il apparaît que tous les contrats d'achat présentés au Groupe spécial prévoient le versement d'une rémunération. L'article 22.205 du *Règlement sur les dons et accords du DOD*[2727] ("Distinction entre une aide et un achat") explique que le versement d'une "rémunération ou d'un bénéfice":

> "est compatible avec une activité dont le but principal est l'acquisition de biens et services directement à l'avantage ou pour l'usage du gouvernement des États-Unis, et non avec une activité dont le but principal est une aide". (§ 22.205 b))

7.1152 L'article 22.205 du *Règlement sur les dons et accords du DOD* dispose donc qu'un contrat d'achat, et non un instrument d'aide, doit être utilisé dans tous les cas où: i) une rémunération ou un bénéfice doivent être versés au bénéficiaire de l'instrument; ou ii) l'instrument doit servir à exécuter un programme dans lequel une rémunération ou un bénéfice sont nécessaires à la réalisation des objectifs du programme (§ 22.205 b)). Dans le même esprit, la partie 34 ("Prescriptions administratives applicables aux dons et accords concernant les organisations à but lucratif") dispose, à l'article 34.18, ce qui suit: "Conformément à 32 CFR 22.205 b), les dons et les accords de coopération ne devront pas: a) prévoir le versement d'une rémunération ou d'un bénéfice au bénéficiaire; b) être utilisés pour exécuter des programmes dans lesquels une rémunération ou un bénéfice sont nécessaires à la réalisation des objectifs des programmes." Le versement d'une rémunération ou d'un bénéfice est également prohibé dans le cadre des accords d'investissement dans la technologie.[2728]

7.1153 Compte tenu de ce qui précède, il apparaît au Groupe spécial que les "instruments d'aide" du DOD ne sont pas qualifiés à juste titre d'"achats de services", mais qu'il n'y a apparemment aucune raison de traiter les "contrats d'achat" du DOD comme étant autre chose que des "achats de services". Le Groupe spécial note en outre que la distinction entre les "contrats d'achat" et les "instruments d'aide" du DOD ne vient pas de son propre fait. Dans leur première communication écrite, les États-Unis attirent l'attention du Groupe spécial sur le fait qu'il existe deux catégories différentes de transactions entre le DOD et Boeing. En particulier, ils attirent son attention sur le fait qu'"{e}n vertu de la législation du gouvernement des États-Unis sur la passation des contrats, certains de ces instruments sont appelés formellement "contrats", et d'autres "autres transactions", "accords de coopération" ou "accords d'investissement dans la technologie"".[2729] Les États-Unis notent que certains des "contrats" présentés par les Communautés européennes sont des "contrats d'achat", et que d'autres sont des "accords de coopération, des accords d'investissement dans la technologie ou d'autres transactions".[2730] Ils reconnaissent que les contrats de R&D sont utilisés uniquement lorsque le "but principal" est l'acquisition de fournitures ou de services "directement à l'avantage ou pour l'usage" du gouvernement fédéral, et qu'un "accord aura souvent une clause précisant que son but principal n'est

[2726] 48 C.F.R. § 227.7103-5 b) 4), pièce EC-590.
[2727] 32 CFR § 22.205, pièce US-22.
[2728] L'article 37.230 dispose que, conformément à 32 CFR 22.205 b), un accord d'investissement dans la technologie ne peut pas être utilisé si un participant doit recevoir une rémunération ou un bénéfice. Comme il est noté ci-après, 32 CFR 22.205 b) dispose que le versement d'une rémunération/d'un bénéfice "est compatible avec une activité *dont le but principal est l'acquisition de biens et services directement à l'avantage ou pour l'usage du gouvernement des États-Unis*, et non une activité *dont le but principal est une aide*". (§ 22.205 b))
[2729] Première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 75.
[2730] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 91.

pas l'acquisition de biens ou services directement pour l'usage du gouvernement des États-Unis".[2731] Le Groupe spécial a posé plusieurs questions aux parties au sujet de cette distinction, et il leur a demandé d'expliquer les différences entre les deux catégories de transactions.[2732] En réponse à ces questions, les Communautés européennes font valoir de façon générale que ce qui importe "est le fond de la transaction, et non sa forme"[2733], et que le Groupe spécial ne devrait pas se laisser guider par la "dénomination" des transactions.[2734] Les États-Unis répliquent que "les CE ne reconnaissent pas que le type d'instrument utilisé (à savoir un accord de coopération, un contrat d'achat ou une autre transaction) détermine certaines caractéristiques importantes du contrat".[2735] Dans le même esprit, en réponse à l'argument des Communautés européennes selon lequel la considération des types d'instrument est "trop formaliste" pour orienter l'analyse, les États-Unis indiquent qu'il est "difficile de concilier cette position avec la vue des CE selon laquelle les termes des contrats sont pertinents, car en vertu du système des États-Unis, le type d'instrument détermine les clauses du contrat qui peuvent être incluses".[2736]

7.1154 Nonobstant ce qui précède, les États-Unis font valoir que tous les contrats et accords de R&D du DOD en cause sont qualifiés à juste titre d'"achats de services", et les Communautés européennes font valoir qu'aucun des contrats et accords de R&D du DOD en cause n'est qualifié à juste titre d'"achat de services". Nous examinons ci-après certains des arguments avancés par les parties pour étayer leurs positions respectives.

7.1155 Les États-Unis font valoir que les instruments d'aide du DOD en cause sont qualifiés à juste titre de véritables "achats de services" parce que:

> "dans le cadre de ces instruments, Boeing s'engageait en général à exécuter un programme coordonné de recherche et développement conformément à un cahier des charges détaillé. Ces accords établissaient un calendrier pour l'exécution des travaux de recherche et liaient les versements à l'achèvement des tâches demandées. Ils précisaient que les coûts seraient régis par les même règles que celles applicables aux contrats et que Boeing présenterait un rapport final ainsi que des rapports trimestriels et des rapports sur la réalisation de certaines étapes importantes".[2737]

7.1156 De l'avis du Groupe spécial, il est raisonnable de supposer que des termes et caractéristiques juridiques similaires ou identiques figurent dans la plupart, voire dans la totalité, des instruments en vertu desquels les pouvoirs publics dans le monde entier accordent des dons pour la R&D. Par exemple, il semble peu probable que des pouvoirs publics accorderaient un don pour la R&D à une entreprise sans avoir convenu du cahier des charges/des activités de R&D.[2738] Le fait que les

---

[2731] Première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 70.

[2732] Voir les questions n° 19, 20, 151, 152, 154, 191, 192, 195, 197 et 321.

[2733] Voir, par exemple, la réponse des Communautés européennes à la question n° 20 b).

[2734] Réponse des Communautés européennes à la question n° 154, paragraphe 217.

[2735] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 20, paragraphe 76.

[2736] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 19, paragraphe 75.

[2737] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 92.

[2738] Par exemple, nous notons que les deux parties conviennent que les "dons du Département du travail pour la formation des travailleurs construisant le 787", que nous examinerons plus en détail plus loin dans le présent rapport, constituent des "dons" au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Ces "dons" contenaient un "cahier des charges". Voir, par exemple, Edmonds Community College Grant Notification, pièce EC-622, page 1 ("Le bénéficiaire peut recevoir jusqu'à 1 475 045 dollars pour ce projet, comme il est précisé dans le cahier des charges ci-joint, ainsi qu'un supplément de 725 045 dollars"). Voir aussi la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 348 ("La pratique courante des pouvoirs publics du monde entier est d'accorder un soutien à la R&D sur la base de contrats – cela ne fait pas de ces contrats des

"modalités et conditions d'un accord de coopération sont exécutoires, y compris au moyen d'actions devant les tribunaux des États-Unis, de la même manière que les contrats"[2739] n'est guère surprenant non plus. À cet égard, nous notons que les accords de coopération du Département du commerce (DOC) – qui, comme les États-Unis le reconnaissent, sont des "dons" – ont des caractéristiques similaires, voire identiques. Entre autres:

- comme dans le cadre des accords de coopération du DOD, en vertu des accords de coopération du DOC (et de tous les contrats, accords et dons pour la R&D du gouvernement des États-Unis), le gouvernement des États-Unis acquiert une licence sans redevance qui lui permet d'utiliser tous brevets issus de la R&D[2740];

- comme les accords de coopération du DOD, les accords de coopération du DOC sont des instruments juridiquement contraignants;

- comme dans le cas des accords de coopération du DOD, le DOC exige que les bénéficiaires exécutent les travaux indiqués dans le cahier des charges dont ils sont convenus, et il ne permet pas au bénéficiaire de modifier unilatéralement la portée des travaux[2741];

- comme dans le cas des accords de coopération du DOD, le DOC "suit étroitement l'évolution du projet et veille à assurer une surveillance technique et financière convenable du projet"[2742]; et

- comme les accords de coopération du DOD, les accords de coopération du DOC exigent que les bénéficiaires fournissent des rapports techniques et autres.[2743]

---

transactions conventionnelles dans le cadre desquelles la NASA achète des services de R&D. Par exemple, la Commission européenne fournit des fonds à des consortiums d'entreprises des CE en vertu de son programme-cadre de R&D afin de couvrir une partie (et seulement une partie) des coûts supportés pour des projets sélectionnés au moyen d'appels d'offres. Ce soutien est réglementé par un contrat en vertu duquel les deux parties ont des obligations – les entreprises doivent exécuter les travaux, et la Commission européenne doit fournir les fonds.")

[2739] Réponse des États-Unis à la question n° 20, paragraphe 51.

[2740] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 784 ("Le gouvernement des États-Unis lui-même conserve certains droits concernant la propriété intellectuelle produite avec un financement au titre de l'ATP. Comme dans le cas des abandons/transferts de brevets de la NASA et du DOD, le gouvernement des États-Unis se réserve une licence non exclusive et non transférable pour utiliser l'invention pour son propre compte. Il conserve aussi des "march-in rights" (droits d'intervention).")

[2741] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 377 ("La PMT, qui comprend un expert technique et un expert commercial, est chargée de surveiller l'évolution du projet et d'*assurer sa conformité avec la proposition de projet*"). (pas d'italique dans l'original) Voir aussi la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 378 ("Dans certaines circonstances, il peut devenir nécessaire de modifier le plan technique d'un projet à la lumière de ces faits nouveaux. En pareils cas, la PMT fait en sorte que les plans modifiés restent conformes aux buts et objectifs approuvés de la proposition de projet et soient équivalents au contenu initial du projet en ce qui concerne les critères de sélection de l'ATP").

[2742] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 376. Voir aussi la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 378 ("La PMT réévalue constamment l'avancement d'un projet afin de déterminer comment les progrès technologiques et industriels affectent ce projet et de veiller à ce que le projet se poursuive jusqu'à son aboutissement").

[2743] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 378 ("En outre, en vertu des modalités et conditions générales de l'ATP, tous les bénéficiaires sont tenus de présenter chaque trimestre des rapports sur leurs résultats techniques et commerciaux. La PMT examine tous ces rapports et suit sans cesse l'évolution des projets").

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1157 Aucune de ces caractéristiques ne transforme les accords de coopération du DOC en "achats de services". S'il en est ainsi, il s'ensuit nécessairement que ces mêmes caractéristiques ne transforment pas les accords de coopération et autres instruments d'aide pour la R&D conclus entre le DOD et Boeing en "achats de services".

7.1158 Le Groupe spécial n'est pas persuadé par les arguments généraux des États-Unis selon lesquels les technologies développées en vertu des programmes de R&D du DOD ne sont ni "technologiquement applicables" aux aéronefs commerciaux (du fait des missions et sensibilités aux coûts différentes des aéronefs militaires et des aéronefs commerciaux), ni "juridiquement applicables" à ces aéronefs (en raison de la décision de Boeing de faire en sorte que le 787 soit "exempté de l'ITAR").

7.1159 S'agissant du premier de ces arguments, nous estimons que les États-Unis n'ont pas étayé leur assertion selon laquelle seul un très petit nombre d'activités de R&D menées par Boeing en vertu des programmes de R&D du DOD en cause étaient "technologiquement applicables" aux aéronefs commerciaux. Entre autres, l'argument des États-Unis selon lequel la recherche financée par le DOD pour les aéronefs militaires est conçue pour remplir des objectifs militaires et ne sert pas bien les différents impératifs commerciaux de la production d'aéronefs commerciaux (en ce qui concerne les prescriptions de certification/maintenance de la FAA et l'efficacité de la production) ne tient pas compte du fait qu'au moins certains programmes du DOD, par exemple la "ManTech Composites Affordability Initiative related to Advanced Fibre Placement" (Initiative Mantech sur les composites à un coût abordable en relation avec le placement avancé de fibres), avaient pour *objectif explicite* de financer la R&D appliquée aux aéronefs tant militaires que civils et mettaient l'accent sur le développement de technologies moins coûteuses. À cet égard, nous rappelons aussi l'explication des États-Unis selon laquelle il existe un lien entre les "instruments d'aide" et les technologies "à double usage": selon eux, la raison pour laquelle Boeing et d'autres entreprises acceptent de conclure avec le DOD des accords de coopération avec partage des coûts est qu'elles tirent (ou peuvent tirer) avantage de la R&D *pour leurs opérations commerciales*. Par exemple, les États-Unis expliquent qu'"{i}l existe de petites zones de recoupement, qui permettent le développement de technologies "à double usage", mais {que}, dans ces zones, le DOD essaie en général d'utiliser l'*application civile potentielle* pour inciter les entreprises commerciales à apporter leurs ressources afin de réduire les coûts qu'il doit supporter pour atteindre ses objectifs militaires".[2744] Les États-Unis expliquent ailleurs que "dans les cas où un organisme contractant du DoD envisage des *applications directes additionnelles* pour une technologie qu'il a achetée, il cherche à obtenir la contribution du secteur privé au développement de cette technologie".[2745] Ils expliquent également que "ce qui incite le secteur privé à participer, c'est la possibilité de partager les coûts de développement d'une technologie qui présente un intérêt commun pour le contractant et pour les pouvoirs publics".[2746]

7.1160 S'agissant du deuxième argument, nous estimons que les États-Unis n'ont pas étayé leur assertion selon laquelle le *Règlement relatif au trafic d'armes international* (l'"ITAR") empêche effectivement Boeing d'utiliser pour ses LCA tous travaux de R&D effectués en vertu des contrats et accords de R&D du DOD. Entre autres, même si nous admettons les assertions des États-Unis selon lesquelles l'ITAR restreint la capacité de Boeing d'utiliser pour ses aéronefs civils certains travaux de R&D effectués pour le DOD, si nous admettons que Boeing se conforme à l'ITAR en général et a pris des mesures pour faire en sorte que le 787 soit "exempté de l'ITAR", et si nous admettons aussi que la situation relative à la portée et au champ d'application de l'ITAR n'est pas tout à fait claire, les États-Unis n'ont pour autant pas expliqué comment leurs assertions concernant l'ITAR peuvent être conciliées avec le fait que certains des travaux de R&D financés par le DOD – y compris les travaux de R&D effectués par Boeing en vertu d'instruments d'aide conclus dans le cadre des programmes

[2744] Réponse des États-Unis à la question n° 208, paragraphe 266. (pas d'italique dans l'original)
[2745] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 132. (pas d'italique dans l'original)
[2746] Première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 119 et paragraphe 112.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

ManTech and DUS&T, qui étaient assujettis à l'ITAR – avaient pour *objectif explicite* de s'appliquer aux aéronefs civils.

7.1161 Les Communautés européennes ont avancé un certain nombre d'arguments expliquant pourquoi, à leur avis, les contrats de R&D du DOD en cause ne pouvaient pas être qualifiés de véritables "achats de services".

7.1162 Les Communautés européennes font valoir que les contrats de R&D du DOD en cause ne sont pas qualifiés à juste titre d'"achats de services" parce que, en fait, ils "se rapportent à l'achat de biens par le DOD" – c'est-à-dire les aéronefs militaires et autres systèmes de défense que le DOD en fin de compte achète.[2747] Le Groupe spécial n'est pas convaincu par cet argument. Bien que nous admettions que les aéronefs militaires produits par Boeing pour le DOD sont des biens au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC, et bien que les contrats de R&D "se rapportent" clairement à ces biens, nous ne voyons pas comment il s'ensuit que ces contrats sont eux-mêmes qualifiés à juste titre d'"achats de services". La plupart des travaux de R&D sont liés directement ou indirectement, d'une certaine manière, au développement de nouveaux produits. Toutefois, les "services de recherche et développement", y compris les services de R&D concernant les sciences naturelles, sont aussi l'un des secteurs pour lesquels les Membres de l'OMC peuvent prendre des engagements en vertu de l'Accord général sur le commerce des services, ce qui indique qu'il s'agit de "services" aux fins de l'AGCS. La "recherche et développement" est classée de la même manière dans la Classification centrale de produits provisoire des Nations Unies. La R&D est aussi classée généralement en tant que "service" dans les systèmes nationaux de passation des marchés publics. Par exemple, le système de passation des marchés publics du gouvernement des États-Unis classe la "recherche et développement" en tant que service dans le code A de la classification fédérale des services, qui est subdivisé en sous-codes selon le domaine de recherche. Les Communautés européennes traitent aussi la R&D comme un "service" dans la division 73 de leur "Vocabulaire commun pour les marchés publics".[2748]

7.1163 Les Communautés européennes font valoir que la manière dont le DOD finance la R&D est un peu artificielle:

> "Le DOD ne verse pas juste un seul prix d'achat pour ses biens; il paie d'abord pour la R&D à partir de ses budgets pour la RDT&E, puis il s'acquitte des coûts d'acquisition à partir de ses budgets pour les achats. En théorie, on pourrait calculer un prix d'achat total pour les biens acquis par le DOD en additionnant les montants qu'il verse à partir de ses budgets pour la RDT&E et les achats."[2749]

7.1164 Nous estimons que les Communautés européennes auraient pu formuler leur argumentation en termes de "prix d'achat total" versé à Boeing pour les aéronefs acquis, et qu'elles pouvaient présenter des éléments de preuve montrant que ce "prix d'achat total" était plus élevé que le "prix d'achat total" qu'un acheteur commercial (une compagnie aérienne, par exemple) aurait versé pour un produit similaire (un LCA, par exemple). De cette manière, les Communautés européennes auraient pu étudier la transaction "en général", au lieu de se concentrer étroitement sur les contrats de R&D du DOD avec Boeing. Et si elles avaient présenté ce type d'analyse, le Groupe spécial aurait pu constater l'existence d'une contribution financière sous la forme d'un "achat de biens" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii). Or, les Communautés européennes n'ont pas présenté cette analyse. Entre autres, aucun élément de preuve n'a été présenté au Groupe spécial concernant le "prix d'achat total" versé par le DOD à Boeing. En fait, les Communautés européennes se sont concentrées plus

[2747] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 454.

[2748] Voir la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 95; la réponse des Communautés européennes à la question n° 116, paragraphe 51.

[2749] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 475 et 476.

étroitement sur les versements et l'accès aux installations accordés à Boeing par le DOD en vertu des contrats et accords de R&D.

7.1165 Les Communautés européennes font aussi valoir que les contrats de R&D du DOD en cause ne sont pas qualifiés à juste titre d'"achats de services" parce que le DOD transfère des ressources monétaires à Boeing "dans le but de mener des activités de R&D à double usage".[2750] À notre avis, si les contrats de R&D du DOD avec Boeing avaient pour but de mener des activités de R&D "à double usage", cela pourrait servir de base pour constater que ces contrats d'achat ne sont pas qualifiés à juste titre d'"achats de services". Toutefois, comme il a été indiqué plus haut, il apparaît que seulement deux des 23 programmes de R&D en cause dans le présent différend – les programmes DUS&T et ManTech – avaient pour but déclaré de financer des activités de R&D "à double usage" (et, comme il a aussi été indiqué plus haut, il apparaît que ces deux programmes étaient donc financés principalement, si ce n'est exclusivement, par le biais d'accords de coopération ou d'autres "instruments d'aide" avec partage des coûts).

7.1166 Les Communautés européennes font valoir en outre que les contrats de R&D du DOD en cause ne sont pas qualifiés à juste titre d'"achats de services" parce que "les contrats de RDT&E du DOD ne comportent pas les éléments habituels d'un achat". À cet égard, les Communautés européennes font valoir entre autres que, en ce qui concerne les accords de coopération conclus avec Boeing, "Boeing ne réalise pas de bénéfice en vertu de ces accords, alors qu'un vendeur, dans une transaction d'"achat" habituelle, s'attendrait indéniablement à en faire".[2751] Comme il a été indiqué plus haut, les éléments "inhabituels" soulignés par les Communautés européennes ne figurent pas dans les contrats d'achat. Par contre, ces éléments figurent dans les accords de coopération et autres instruments d'aide. Ainsi, cet argument ne compromet en rien, et semblerait renforcer, la conclusion selon laquelle les contrats d'achat du DOD en cause sont des "achats de services" et les instruments d'aide du DOD n'en sont pas.

7.1167 Les Communautés européennes font valoir que les contrats de R&D du DOD en cause ne sont pas qualifiés à juste titre d'"achats de services" parce que "Boeing n'offre de tels services de R&D qu'à la NASA et au DOD". Nous acceptons l'assertion factuelle des Communautés européennes selon laquelle Boeing ne fournit pas de services de R&D similaires à des entités commerciales sur le marché, et nous n'estimons pas que les États-Unis ont réfuté convenablement cette assertion factuelle.[2752] Toutefois, nous ne voyons pas en quoi cela est pertinent pour la question de savoir si les contrats de R&D du DOD avec Boeing sont qualifiés à juste titre d'"achats de services". Il semble évident qu'il y a certains "services" que les pouvoirs publics "achètent" et qu'aucune autre entité que les pouvoirs publics n'achète. Cela ne remet pas en question le fait qu'il s'agit d'"achats de services".

7.1168 Les Communautés européennes font valoir que les contrats de R&D du DOD en cause ne sont pas qualifiés à juste titre d'"achats de services" parce que les "contrats de RDT&E du DOD n'affectent pas exclusivement le commerce des services", mais "affectent le commerce des marchandises".[2753] À

[2750] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 453.

[2751] Réponse des Communautés européennes à la question n° 15 c), et observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 20 a), paragraphe 75.

[2752] Les États-Unis affirment que Boeing offre bien certains "services" à des clients autres que les pouvoirs publics, "y compris des services financiers et des services de solutions de gestion et de soutien du cycle de vie". À l'appui de cette assertion, les États-Unis citent un rapport annuel de la société Boeing et une section de son site Web, qui décrivent certains services "de solutions de gestion et de soutien du cycle de vie" que Boeing offre à ses "clients des secteurs de l'aviation et des transports". Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 15, paragraphes 63 et 65. Toutefois, les États-Unis ne contestent pas les affirmations des Communautés européennes selon lesquelles Boeing n'offre des "services de R&D relative aux LCA" qu'à la NASA et au DOD, et/ou selon lesquelles Boeing ne se présente pas elle-même comme un fournisseur de services de "R&D relative aux LCA" sur le marché.

[2753] Réponse des Communautés européennes à la question n° 15 c), paragraphe 66.

notre avis, le problème posé par cet argument est qu'il fait entrer dans l'analyse au titre de l'article 1.1 a) 1) des considérations qui se rapportent à une étape ultérieure de l'analyse, à savoir, en l'espèce, l'analyse des "effets" de la subvention au titre des articles 5 et 6 de l'Accord SMC. La mesure dans laquelle les mesures contestées dans le présent différend affectent le commerce des marchandises – c'est-à-dire "l'effet de la subvention" – est la question qui se pose dans le contexte de l'analyse du préjudice grave au titre des articles 5 et 6. Pour constater que les contrats d'achat de R&D du DOD avec Boeing constituent une "contribution financière" par référence à leur *effet* sur le commerce des marchandises, le Groupe spécial devrait essentiellement formuler une constatation relative à l'"effet de la subvention" (autrement dit la mesure dans laquelle les mesures du DOD et d'autres mesures fédérales affectent le commerce des marchandises est la question contestée au titre des articles 5 et 6) puis, sur la base de cette constatation, conclure qu'il existe une contribution financière.

7.1169 Les Communautés européennes font valoir que ce qui importe "est le fond de la transaction, et non sa forme"[2754], et que "la façon dont le droit interne d'un Membre de l'OMC classe une transaction ne peut pas, en soi, déterminer l'application de toute disposition des Accords de l'OMC visés".[2755] Il est difficile d'être en désaccord avec l'une ou l'autre de ces propositions. Et c'est parce que nous approuvons ces deux propositions que nous sommes allés au-delà des simples "dénominations" des transactions et que nous avons examiné, en détail, les différentes caractéristiques fondamentales de ces contrats et accords, telles qu'elles figurent, entre autres, dans les lois et règlements des États-Unis et dans les contrats et accords eux-mêmes. La conclusion à laquelle nous avons abouti est qu'il y a des différences de fond importantes entre les contrats d'achat de R&D et les instruments d'aide à la R&D conclus par le DOD avec Boeing. Il ne s'agit pas d'une analyse qui repose sur la dénomination "contrat". Notre analyse ne porte pas uniquement sur la dénomination ou la forme des transactions.

7.1170 Enfin, les Communautés européennes font valoir que les contrats de R&D du DOD en cause ne sont pas qualifiés à juste titre d'"achats de services" parce que "les contrats de RDT&E du DOD ont aidé Boeing à développer la technologie qu'elle utilise pour ses LCA".[2756] Tout d'abord, nous estimons que cet argument est indissociablement lié, et en fait a trait, à la répartition des droits de propriété intellectuelle dans le cadre des contrats et accords de R&D en cause. En fait, la raison pour laquelle Boeing peut utiliser pour ses LCA la technologie développée dans le cadre des contrats de R&D du DOD est que, en vertu de ces contrats et accords de R&D, elle conserve certains droits de propriété intellectuelle. Si le DOD acquérait l'ensemble des droits de propriété intellectuelle sur les résultats de la R&D, Boeing ne pourrait utiliser ces résultats à aucune fin. Ainsi, cet argument revient à faire valoir que les contrats de R&D du DOD en cause ne peuvent pas être qualifiés d'achats de services du fait de la répartition des droits de propriété intellectuelle dans le cadre des contrats.

7.1171 Pour les raisons exposées plus haut, le Groupe spécial considère que la question de savoir si une transaction est ou non qualifiée à juste titre d'"achat de services" dépend de la question de savoir si les travaux effectués étaient ou non principalement à l'avantage ou pour l'usage des pouvoirs publics (ou de tierces parties non liées), ou principalement à l'avantage ou pour l'usage du "vendeur" du "service" lui-même. Les éléments de preuve se rapportant à la R&D aéronautique du DOD, examinés plus haut, amènent à conclure que les travaux effectués par Boeing en vertu de ses contrats

[2754] Voir, par exemple, la réponse des Communautés européennes à la question n° 20 b).

[2755] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Bois de construction résineux IV*, paragraphes 56 et 65; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Réexamen à l'extinction concernant l'acier traité contre la corrosion*, note de bas de page 87 relative au paragraphe 87. Voir aussi le rapport du Groupe spécial *Inde – Droits d'importation additionnels*, note de bas de page 320 ("nous pourrions convenir que le but déclaré dans la législation d'un Membre n'est pas déterminant, en soi, aux fins de l'OMC. Toutefois, c'est un élément factuel pertinent que nous pouvons prendre en considération conjointement avec d'autres pour arriver à une conclusion globale …") et paragraphe 7.32.

[2756] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 457.

de R&D aéronautique avec le DOD étaient principalement à l'avantage et pour l'usage du DOD, et qu'ils sont donc qualifiés à juste titre d'"achats de services". Par conséquent, le Groupe spécial constate que les versements et l'accès aux installations accordés à Boeing en vertu des contrats du DOD ne sont pas des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1). Toutefois, les éléments de preuve démontrent que les travaux effectués par Boeing en vertu de ses "instruments d'aide" à la R&D aéronautique conclus avec le DOD étaient principalement à l'avantage et pour l'usage de Boeing elle-même. En conséquence, le Groupe spécial conclut que les accords de R&D du DOD (c'est-à-dire les "instruments d'aide") conclus avec Boeing ne sont pas qualifiés à juste titre d'"achats de services". Le Groupe spécial constate donc que les versements faits à Boeing en vertu de ces accords sont visés par l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC en tant que transfert direct de fonds.[2757] Il constate en outre que l'accès aux installations du DOD accordé à Boeing en vertu de ces accords constitue la fourniture de biens ou de services au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.

ii) Question de savoir s'il y a un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC

Arguments des Communautés européennes

7.1172 En ce qui concerne l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, les Communautés européennes font valoir que les "subventions" accordées par le DOD confèrent des "avantages" à la division des LCA de Boeing. Plus spécifiquement, elles font valoir: i) que les contributions financières "se rapportent à la production de tous les LCA de Boeing"; ii) que les contributions financières "confèrent à la division des LCA de Boeing des avantages à des conditions autres que celles du marché"; iii) que "Boeing n'est pas tenue de verser quoi que ce soit en échange" du financement et du soutien, et "qu'elle n'a pas été tenue de rembourser au gouvernement des États-Unis les rétributions commerciales en résultant"; iv) que Boeing a acquis "des connaissances et une expérience" très utiles grâce à la R&D aéronautique; et v) qu'il "va de soi que ce financement et ce soutien pour la R&D, qui procurent des rétributions commerciales sans contrepartie, ne sont pas disponibles sur le marché".[2758]

7.1173 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes répondent à l'argument des États-Unis selon lequel les contrats de RDT&E du DOD avec Boeing ne confèrent pas d'avantage au sens de l'article 1.1 b). Elles font valoir, entre autres, que "le point essentiel est que Boeing exploite les résultats de la R&D et la technologie en découlant dans l'ensemble de ses divisions militaires et civiles, sans rembourser de manière adéquate au DOD leur valeur commerciale".[2759]

7.1174 Les Communautés européennes opposent ensuite la manière dont le DOD finance directement la R&D et la manière dont les acheteurs commerciaux d'aéronefs civils (les compagnies aériennes, par exemple) financent indirectement la R&D. Elles font valoir que, sur le marché commercial, le coût de la R&D appliquée directement pour le développement ou l'élaboration d'un produit particulier est généralement lié au coût de ce produit. En d'autres termes, le coût de la R&D utilisée directement pour le développement d'un aéronef militaire serait recouvré par le biais du prix de l'aéronef militaire, et celui de la R&D utilisée directement pour le développement d'un aéronef commercial serait recouvré par le biais du prix de l'aéronef commercial. Les Communautés européennes font valoir que la pratique du DOD diffère néanmoins de ce point de repère commercial: le DOD ne verse pas juste un seul prix d'achat pour ses biens; il paie d'abord pour la R&D à partir de ses budgets pour la RDT&E, puis il s'acquitte des coûts d'acquisition à partir de ses budgets pour les achats. En théorie,

[2757] Comme pour la NASA, nous n'admettons pas que ces versements du DOD à Boeing constituent des "dons" purs et simples.
[2758] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 764 à 766.
[2759] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 474.

on pourrait calculer un prix d'achat total pour les biens acquis par le DOD en additionnant les montants qu'il verse à partir de ses budgets pour la RDT&E et les achats.[2760]

7.1175 Les Communautés européennes font ensuite valoir que "{l}es éléments de preuve plus que suffisants déjà examinés plus haut et exposés dans la première communication écrite des CE montrent que Boeing utilise en fait les résultats de la R&D financée par le biais du programme RDT&E du DOD pour le développement de ses LCA. Toutefois, le DOD ne recouvre pas le financement et le soutien pour la R&D qui se rapportent aux LCA de Boeing, et il confère donc un avantage à la division des LCA de Boeing.[2761]

7.1176 En outre, les Communautés européennes font valoir qu'"une entité commerciale qui paie pour la R&D conserve l'intégralité des droits sur les technologies qui en résultent", et que si "l'entité exécutant les travaux de R&D souhaite exploiter la R&D de cette façon, elle est tenue de négocier une certaine forme de droits de licence auprès de l'entité payant pour la R&D, ce qui fait que l'entité payeuse recouvre la valeur de la R&D utilisée par l'entité exécutante à une autre fin".[2762] Les Communautés européennes font référence[2763] à un article sur les droits de propriété intellectuelle et la recherche sur les cellules souches[2764] ainsi qu'à une déclaration de Mme Regina Dieu, conseillère juridique au service juridique chargé des achats industriels d'Airbus SAS, qui déclare que lorsque Airbus finance un projet de R&D, elle est la seule titulaire à titre exclusif de toute la propriété intellectuelle créée ou acquise dans le cadre et au cours de l'exécution du projet.[2765] Les Communautés européennes mentionnent également la politique en matière de recouvrement appliquée par le DOD avant juin 1992 pour prouver l'existence d'un point de repère conformément auquel, selon les termes mêmes de la réglementation du DOD en matière de recouvrement, le Département de la défense entendait "récupérer une part équitable de son investissement dans les coûts non récurrents liés aux produits et/ou un prix équitable en échange de sa contribution au développement de la technologie connexe, au moment où les produits {seraient} vendus et/ou la technologie transférée".[2766]

Arguments des États-Unis

7.1177 Dans leur première communication écrite, les États-Unis font valoir que même si le Groupe spécial constate que les versements faits à Boeing en vertu des contrats de R&D constituent une contribution financière visée par l'article 1.1 a) 1), les Communautés européennes ne se sont pas acquittées de la charge de la preuve qui leur incombait en ce qui concerne l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b).[2767]

7.1178 Tout d'abord, les États-Unis répondent à l'argument des Communautés européennes selon lequel Boeing ne "verse" rien au DOD en échange du financement pour la RDT&E.[2768] Ils font valoir que, que ce soit en vertu d'un contrat ou d'un accord de R&D, lorsque Boeing mène des activités de recherche pour les pouvoirs publics, elle "verse" au DOD une valeur proportionnée aux fonds dépensés. Elle met ses chercheurs à la disposition du DOD, pour qu'ils mènent des activités de recherche conçues par le DOD. Elle rend compte régulièrement des résultats et présente des exposés, informant ainsi le personnel du DOD de l'issue des travaux. En vertu des droits de brevet et des droits d'utilisation des données conférés au DOD, si un autre contractant dans le cadre d'un projet ultérieur

[2760] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 475 et 476.
[2761] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 477.
[2762] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 483.
[2763] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 376.
[2764] Sean M. O'Connor, "Intellectual Property Rights and Stem Cell Research: Who Owns the Medical Breakthroughs?" 39 New Eng. L. Rev. 665 (2005), pièce EC-1212, page 669.
[2765] Declaration of Regina Dieu, 8 November 2007, pièce EC-1178.
[2766] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 479.
[2767] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 100.
[2768] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 101 à 103.

avec les pouvoirs publics (que ce soit avec le DOD ou tout autre organisme public) a besoin d'utiliser la technologie ou les données, il peut le faire sans verser quoi que ce soit ou obtenir la permission de Boeing. En conséquence, il est manifestement faux d'affirmer que Boeing ne verse rien en échange du financement des pouvoirs publics.[2769]

7.1179 Les États-Unis font aussi valoir que le DOD veille à ne verser rien de plus qu'une "rémunération adéquate" pour ses achats dans le cadre des contrats de RDT&E en cause dans le présent différend, en remboursant au contractant – Boeing – juste assez pour couvrir les coûts que Boeing a réellement supportés pour mener les activités de recherche faisant l'objet du contrat, ainsi qu'une marge bénéficiaire raisonnable.[2770] Dans le contexte de leur examen du montant du bénéfice versé en vertu des contrats du DOD, les États-Unis notent que "les accords ne permettent pas le versement d'une rémunération" et que, en ce qui concerne les accords de coopération, les autres transactions et les accords d'investissement dans la technologie, "ce qui incite le secteur privé à participer, c'est la possibilité de partager les coûts de développement d'une technologie qui présente un intérêt commun pour le contractant et pour les pouvoirs publics".[2771]

7.1180 Les États-Unis concluent en examinant la pertinence des "répercussions" éventuelles des activités de R&D du DOD sur la division des LCA de Boeing. Ils rappellent que les Communautés européennes terminent leur argument concernant l'avantage par un "axiome", à savoir que les achats de R&D effectués par le DOD, "qui procurent des rétributions commerciales sans contrepartie, ne sont pas disponibles sur le marché". Cet "axiome", lui aussi, est faux. Dans sa division de l'aviation civile, Boeing mène aussi des activités de recherche visant à développer de nouveaux produits. Elle recouvre le coût de cette recherche grâce aux recettes découlant des ventes d'aéronefs aux clients, qui financent véritablement la recherche. La technologie développée dans le cadre de ces activités a parfois des applications militaires. Toutefois, ces clients n'exigent pas que Boeing les rembourse lorsqu'elle utilise une technologie civile pour des produits militaires. En fait, ils reconnaissent que cette sorte de "répercussion" des connaissances est la suite naturelle d'une relation entre entreprises commerciales. Ainsi, même si un contrat de RDT&E du DOD débouchait sur une technologie réellement à double usage, et si l'utilisation de cette technologie n'était pas interdite pour les aéronefs civils gros porteurs par la législation des États-Unis sur les exportations, cet exemple rare d'une telle synergie entre les domaines militaire et civil aurait un caractère totalement commercial.

7.1181 Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis réitèrent que même si le Groupe spécial constate que les versements faits à Boeing en vertu des contrats de R&D constituent une contribution financière visée par l'article 1.1 a) 1), ces versements n'ont pas conféré d'avantage parce qu'"aucun versement fait à Boeing ne constituait une rémunération plus qu'adéquate pour ce que Boeing avait fait, ce qui, en vertu de l'analyse prévue à l'article 14 d), établit que les versements ne confèrent pas d'avantage".[2772] Les États-Unis répondent ensuite à plusieurs arguments que les Communautés européennes ont avancés dans leur déclaration orale à la première réunion avec le Groupe spécial. En ce qui concerne l'ancienne politique du DOD en matière de "recouvrement", les États-Unis réitèrent leur argument antérieur selon lequel les Communautés européennes interprètent

[2769] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 103.
[2770] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 104 et 105, et 108 à 115.
[2771] Première communication écrite des États-Unis, note de bas de page 119 et paragraphe 112.
[2772] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 37. Au paragraphe 107 de leur première communication écrite, les États-Unis font observer, en ce qui concerne l'article 14 d), que "ce critère de mesure d'un avantage concerne seulement l'achat d'un bien, ou la fourniture d'un bien ou d'un service, par les pouvoirs publics, ce qui met en évidence le fait que l'achat d'un service, tel que la R&D, n'est pas une contribution financière pour laquelle la détermination de l'existence d'un avantage est nécessaire. Toutefois, s'il était supposé pour les besoins de l'argumentation que les contrats de RDT&E du DoD constituent des contributions financières, le critère énoncé à l'article 14 d) servirait de contexte utile pour confirmer qu'il n'y a pas eu d'avantage compte tenu du fait que Boeing n'a pas reçu une rémunération plus qu'adéquate pour ses travaux".

RCC supprimés, comme indiqué [***]

de façon erronée ce que visait cette politique, et selon lequel "l'ancienne politique n'a pas eu l'effet avancé par les CE". Les États-Unis ajoutent ensuite que le point plus important est que, au cours de la période couverte par les allégations des Communautés européennes, le DOD a utilisé des accords de contribution aux coûts (accords de coopération, accords d'investissement dans la technologie et autres transactions) pour demander aux contractants d'apporter une contribution préalable à toute recherche dont l'applicabilité allait au-delà de ses exigences directes. Par conséquent, il n'était pas nécessaire d'essayer de "recouvrer" des fonds sur des transactions commerciales ultérieures. En fait, "{l}orsque le DoD estime qu'un projet a une certaine utilité pour lui-même et pour Boeing, il demande à la société de partager les coûts de ce projet".[2773]

Évaluation par le Groupe spécial

Versements et accès aux installations accordés à Boeing par le biais des instruments d'aide du DOD

7.1182 Il est bien établi qu'une contribution financière confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC si les conditions de la contribution financière sont plus favorables que celles auxquelles le bénéficiaire a accès sur le marché.[2774] Par conséquent, pour déterminer si les contributions financières octroyées à Boeing en vertu des instruments d'aide du DOD lui confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b), le Groupe spécial doit commencer par rappeler quelles sont les *conditions* de ces contributions financières. Ce n'est qu'ensuite qu'il pourra comparer *ces* conditions avec celles d'une transaction sur le marché.

7.1183 Comme le Groupe spécial l'a déjà conclu plus haut dans le cadre de son analyse de l'existence d'une contribution financière, le DOD a fait des versements à Boeing et lui a donné accès à ses installations *à la condition que Boeing effectue des travaux de R&D aéronautique qui étaient principalement à son propre avantage et pour son propre usage*, et non principalement à l'avantage ou pour l'usage du gouvernement des États-Unis (ou de tierces parties non liées). Si les accords de R&D contiennent évidemment de nombreuses autres conditions (par exemple, les contrats et accords contiennent ou incorporent par référence de nombreuses clauses normalisées régissant diverses questions), il s'agit, de l'avis du Groupe spécial, de la "condition" fondamentale à laquelle les contributions financières sont octroyées – c'est-à-dire que Boeing utilise les versements et l'accès aux installations qu'elle reçoit du DOD dans le but d'effectuer des travaux de R&D aéronautique qui sont principalement à son propre avantage et pour son propre usage. Le Groupe spécial a conclu plus haut qu'une transaction dans laquelle les travaux effectués étaient principalement à l'avantage et pour l'usage du "vendeur" ne pouvait pas être qualifiée à juste titre d'"achat de services".

7.1184 En l'espèce, les deux parties conviennent que, en ce qui concerne les contributions financières que Boeing reçoit en vertu des programmes de R&D du DOD, "le point de repère du marché pertinent serait les conditions d'une transaction commerciale dans laquelle une entité paie une autre entité pour mener des activités de R&D".[2775] La question est donc de savoir si, dans une "transaction commerciale", une entité en paierait une autre pour mener des activités de R&D aux mêmes conditions, c'est-à-dire à la condition que l'entité recevant les contributions financières mène des activités de R&D qui sont principalement à l'avantage et pour l'usage de l'entité recevant le versement. Le Groupe spécial estime qu'aucune entité commerciale, autrement dit aucune entité privée agissant conformément à des considérations commerciales, n'accorderait de versements (et l'accès à ses installations et à son personnel) à une autre entité commerciale à la condition que cette autre entité mène des activités de R&D qui sont principalement à son propre avantage et pour son propre usage.

[2773] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 42 et 43.
[2774] Voir les paragraphes 7.30 et 7.31 du présent rapport.
[2775] Réponse des Communautés européennes à la question n° 21, paragraphe 76; réponse des États-Unis à la question n° 136, paragraphe 85.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Il faut à tout le moins s'attendre à ce qu'une forme de redevance ou de remboursement soit requise dans le cas où des contributions financières ont été accordées à ces conditions. Par conséquent, en ce qui concerne les contributions financières que le DOD a accordées à Boeing à ces conditions, nous estimons qu'il n'était pas nécessaire que les Communautés européennes présentent, à titre de point de repère, des éléments de preuve relatifs aux modalités et conditions d'un financement de la R&D spécifique sur le marché afin d'établir, du moins *prima facie*, que ces transactions du DOD conféraient un avantage à Boeing. En fait, il incomberait aux États-Unis, s'ils voulaient réfuter ces éléments *prima facie*, de donner des exemples de transactions dans lesquelles des entités commerciales en ont payé d'autres pour mener des activités de R&D à ces mêmes conditions, c'est-à-dire pour mener des activités de R&D qui étaient principalement à l'avantage ou pour l'usage de l'entité recevant le financement. Les États-Unis n'ont pas fourni d'éléments de preuve ou d'exemples de transactions commerciales dans lesquelles une entité en payait une autre pour mener des activités de R&D qui étaient principalement à l'avantage ou pour l'usage de l'entité recevant le financement.

7.1185 En conséquence, le Groupe spécial constate que les contributions financières accordées à Boeing dans le cadre des instruments d'aide à la R&D aéronautique conclus avec le DOD confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

Versements et accès aux installations accordés à Boeing par le biais des contrats d'achat de R&D

7.1186 Ayant constaté que ces transactions ne constituaient pas une contribution financière accordée à Boeing qui était visée par l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC, il n'est pas nécessaire que le Groupe spécial examine la question de savoir si ces contributions financières alléguées confèrent ou non un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.

7.1187 Pour ces raisons, le Groupe spécial conclut que les versements et l'accès aux installations accordés à Boeing dans le cadre des instruments d'aide sont accordés à des conditions qui confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. À la lumière de sa conclusion selon laquelle les versements et l'accès aux installations accordés à Boeing dans le cadre des contrats d'achat de R&D sont qualifiés à juste titre d'"achats de services" qui n'entrent pas dans le champ de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC, le Groupe spécial ne formule aucune constatation sur la question de savoir si l'ensemble différent de conditions auxquelles ces contributions financières alléguées sont accordées confèrent un avantage.

7.1188 Pour ces raisons, nous constatons qu'une partie des versements et de l'accès aux installations accordés par le DOD à Boeing par le biais des 23 programmes de R&D aéronautique en cause constituent des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC.

d) Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC

i) Arguments des Communautés européennes

7.1189 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes font valoir que le "programme RDT&E du DOD" est spécifique *de jure* au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC ou, à titre subsidiaire, spécifique *de facto* au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.[2776] Elles font valoir que les programmes sont spécifiques *de jure* en raison de l'objet de la recherche. Plus spécifiquement, elles font valoir que le "programme RDT&E finance uniquement les entreprises des industries de la défense et de l'aérospatiale s'appuyant sur la recherche qui sont capables de mener certaines activités: 1) la recherche fondamentale; 2) la recherche appliquée; 3) le développement de technologies avancées; 4) le développement de composants avancés et les prototypes; 5) le développement et la

[2776] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 767 à 770.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

démonstration de systèmes; 6) le soutien à la gestion de la RDT&E; et 7) le développement de systèmes opérationnels".[2777] Selon les Communautés européennes, ces "activités ne peuvent être menées que par un nombre limité d'entreprises", et le "programme RDT&E du DOD" est "explicitement limité aux sociétés de l'industrie de la défense des États-Unis qui sont capables de mener ces activités spécialisées".[2778] Les Communautés européennes font valoir que les programmes sont spécifiques *de facto* parce que Boeing a reçu un montant "disproportionné" du financement accordé en vertu des programmes de RDT&E du DOD. À cet égard, elles affirment que, de 1991 jusqu'à 2005 inclus, Boeing a reçu en moyenne 12,6 pour cent de toutes les allocations pour la RDT&E du DOD, et jusqu'à 17,7 pour cent de tous ces financements en 2001. En fait, quatre autres sociétés seulement – Lockheed Martin, Northrop Grumman, Raytheon et United Technologies – ont reçu plus de 1,0 milliard de dollars de financement pour la RDT&E durant l'exercice 2005. En moyenne, Boeing et ces quatre autres sociétés ont reçu conjointement 45,2 pour cent de toutes les allocations pour la RDT&E du DOD de 1991 jusqu'à 2005 inclus. Les Communautés européennes notent que la totalité du financement pour la RDT&E a été à des "sociétés des industries de la défense et de l'aérospatiale s'appuyant sur la recherche".[2779]

7.1190 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes répondent à l'argument des États-Unis selon lequel le "programme RDT&E du DOD" n'est pas spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Elles précisent que "ce qui est en cause dans le présent différend, ce sont les *13 éléments de programme RDT&E concernant les aéronefs en général* et les *dix éléments de programme RDT&E concernant les aéronefs militaires* qui ont donné lieu à des technologies à double usage, et un examen *au niveau des éléments de programme* confirme que *chaque élément de programme* était limité explicitement à un groupe d'entreprises et que, par conséquent, chaque élément de programme est spécifique *de jure* au sens de l'article 2.1 a)". À cet égard, les Communautés européennes expliquent que "seules les entreprises capables de mener des activités de RDT&E dans des domaines bien précis comme les sciences de recherche pour la défense, les matériaux, la dynamique de vol aérospatial, etc., et seules les entreprises capables de soutenir ou de construire des aéronefs militaires tels que les V-22/CV-22, F/A-18, JSF, C-17, etc., pouvaient recevoir un financement et un soutien pour la RDT&E de la part du DOD en vertu des éléments de programme en cause. En tant que tel, chaque élément de programme est spécifique *de jure* en vertu de l'article 2.1 a) de l'*Accord SMC*".[2780]

ii) Arguments des États-Unis

7.1191 Dans leur première communication écrite, les États-Unis font valoir que le "programme RDT&E du DOD" couvre "de très nombreux domaines et concerne un très grand nombre de sociétés, d'universités et d'autres entités de recherche"[2781], et que le "programme RDT&E" du DOD n'est donc ni spécifique *de jure* au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC, ni spécifique *de facto* au sens de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC.[2782]

7.1192 Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis réitèrent que le programme RDT&E du DOD n'est pas spécifique parce que "le DoD passe des contrats de RDT&E portant sur une grande variété de sujets avec des milliers d'entreprises dans un grand nombre de branches de production".[2783]

[2777] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 767.
[2778] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 768 et 769.
[2779] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 770.
[2780] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 490. (pas d'italique dans l'original)
[2781] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 118.
[2782] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 118 à 123.
[2783] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 44.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.1193 Les Communautés européennes avancent trois argumentations différentes à l'appui de leur affirmation selon laquelle les subventions accordées à Boeing sont spécifiques. Premièrement, elles font valoir que le "programme RDT&E" tout entier du DOD est spécifique *de jure* au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC du fait que le DOD n'accorde un financement pour la RDT&E qu'aux entités capables de mener les types d'activités énoncés dans son règlement. Deuxièmement, les Communautés européennes font valoir que le "programme RDT&E" tout entier du DOD est spécifique *de facto* au sens de l'article 2.1 c) de l'*Accord SMC* parce que les cinq principales sociétés aérospatiales des États-Unis – Boeing, Lockheed Martin, Northrop Grumman, Raytheon et United Technologies – ont reçu, en moyenne, 45,2 pour cent du financement total pour la RDT&E accordé par le DOD au cours de la période de 1991 à 2005 inclus. Troisièmement, les Communautés européennes font valoir que chacun des différents programmes RDT&E en cause dans le présent différend est spécifique *de jure* au sens de l'article 2.1 a).

7.1194 Nous rappelons, d'emblée, que nous n'avons pas constaté que la totalité du financement accordé à Boeing en vertu de ce qu'il est convenu d'appeler le "programme RDT&E" du DOD était une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC, ni même que la totalité du financement accordé à Boeing en vertu des 23 programmes RDT&E en cause était une subvention. En fait, le Groupe spécial a conclu, sur la base des éléments de preuve et des arguments dont il disposait, qu'une partie du financement (et de l'accès aux installations des pouvoirs publics) accordé à Boeing en vertu des programmes en cause était une subvention, tandis qu'une autre partie du financement (et de l'accès aux installations des pouvoirs publics) accordé à Boeing en vertu de ces programmes n'était pas une subvention. En conséquence, nous procéderons à notre analyse de la spécificité au titre de l'article 2 de l'Accord SMC comme les parties l'ont fait, c'est-à-dire en examinant si le financement pour la R&D accordé à des entités en vertu des programmes susmentionnés est limité à "certaines entreprises" au sens de l'article 2 de l'Accord SMC, mais, en adoptant ce mode d'analyse, nous ne voulons pas laisser entendre que soit l'ensemble du "programme RDT&E", soit l'ensemble des différents programmes RDT&E en cause, est une subvention au sens de l'article premier.

7.1195 La première question qui découle des arguments des parties est celle de savoir si, aux fins de l'analyse des subventions pour la R&D accordées par le DOD à Boeing au titre de l'article 2 de l'Accord SMC, il faudrait mettre l'accent sur le "programme RDT&E" dans son ensemble ou plutôt sur les 23 différents programmes RDT&E en cause (que l'on peut appeler "éléments de programme" ou "éléments de projet") qui sont des sous-divisions du "programme RDT&E" général. Le Groupe spécial estime qu'il convient d'analyser la spécificité au niveau des différents programmes, et non au niveau du "programme RDT&E" tout entier. Premièrement, les descriptions des "éléments de programme" elles-mêmes font référence aux activités de R&D visées par chaque élément de programme en tant que "programme" individuel, et ces programmes ont chacun un but défini.[2784] Deuxièmement, les Communautés européennes ont mis en avant un document officiel du DOD qui explique que "l'élément de programme … est le principal agrégat au niveau duquel les efforts de RDT&E sont organisés, budgétés et examinés".[2785] Troisièmement, il apparaît que ce que les parties désignent comme étant le "programme RDT&E" est l'agrégat de toutes les activités de R&D menées

[2784] Voir plus haut le paragraphe 7.1147 du présent rapport.

[2785] DoD Financial Management Regulation, Volume 2B, Chapter 5, June 2006, pièce EC-1324, page 5-3. Les États-Unis répondent que cette déclaration "est tirée de deux pages du Règlement du DoD sur la gestion financière, qui concernent la politique, les règlements et les procédures dont est chargé le directeur financier du DoD. Ce document porte sur l'organisation et l'examen du *budget du DoD*, et non des activités de recherche elles-mêmes". Réponse des États-Unis à la question n° 140, paragraphe 117. Comme les Communautés européennes, le Groupe spécial "ne voit pas comment cette explication réfute d'une manière quelconque l'interprétation selon laquelle le DoD organise ses propres activités de R&D sur la base des éléments de programme". Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 140, paragraphe 125.

dans tous les domaines par toutes les branches des forces armées des États-Unis (l'armée de terre, la marine et l'armée de l'air) et par le Département de la défense.[2786] On ne voit pas très bien si cet agrégat constitue un "programme" aux fins de l'article 2 de l'Accord SMC. À cet égard, nous ne sommes pas d'accord avec les États-Unis pour dire qu'"une détermination concernant la spécificité de la RDT&E du DoD ne peut pas être formulée au niveau des éléments de programme, comme les CE le soutiennent, parce que les éléments de programme contestés par les Communautés européennes ne sont pas eux-mêmes, pour la plupart, des programmes, ni même des groupements au niveau inférieur à celui du programme, et ne constituent pas un cadre de référence".[2787] À notre avis, c'est ce qu'il est convenu d'appeler le "programme RDT&E" qui ne constitue pas un "cadre de référence" pour l'analyse de la spécificité au titre de l'article 2 de l'Accord SMC.

7.1196 Étant donné que nous considérons qu'il apparaît que les différents programmes sont le cadre de référence pertinent aux fins de l'article 2 de l'Accord SMC, la question que nous posons n'est pas de savoir si le "programme RDT&E" dans son ensemble est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC; par contre, la question pertinente est de savoir si les différents programmes en cause sont spécifiques au titre de l'article 2. Étant donné la portée assez limitée des travaux de R&D effectués en vertu des 23 programmes différents (à savoir les éléments de programme) qui sont contestés par les Communautés européennes, nous concluons que les subventions accordées à Boeing par le biais des instruments d'aide à la R&D du DOD conclus en vertu des 23 programmes en cause sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC.

7.1197 En tout état de cause, même s'il était nécessaire d'examiner la spécificité au niveau du "programme RDT&E" dans son ensemble, nous estimons que les Communautés européennes ont démontré qu'il y avait spécificité *de facto* au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC. Elles ont étayé leur affirmation selon laquelle Boeing, Lockheed Martin, Northrop Grumman, Raytheon et United Technologies avaient reçu en moyenne 45,2 pour cent du financement total pour la RDT&E accordé par le DOD au cours de la période de 1991 à 2005 inclus.[2788] Les États-Unis ont répondu que cela n'établissait pas l'existence de montants "disproportionnés" octroyés à "certaines entreprises ou branches de production". À notre avis, il n'est pas nécessaire que nous résolvions la question de savoir si cela démontre l'existence de montants "disproportionnés" aux fins de l'article 2.1 c), ou quelle est la "référence" appropriée permettant de déterminer si ces cinq contractants ont reçu des montants "disproportionnés" de financement pour la R&D. En effet, si l'on fait abstraction de ce

[2786] Le budget du Département de la défense (DOD) est divisé en cinq catégories principales: personnel militaire; opérations et maintenance; "achats"; "recherche, développement, essais et évaluation (RDT&E)"; et construction militaire. La catégorie budgétaire "RDT&E" sert à financer les dépenses de recherche, développement, essais et évaluation engagées par le DOD pour concevoir et développer des systèmes ou une technologie militaires, tandis que le budget "achats" sert à financer les coûts d'acquisition effectifs des parties des systèmes militaires en cours de production et de la main-d'œuvre connexe. Le financement pour la RDT&E axée sur un aéronef militaire particulier peut continuer même après le début des dépenses d'achat pour ce même aéronef militaire. Il permet de poursuivre la conception ou le développement de technologies avancées qui peuvent être incorporées ultérieurement dans un système militaire déjà en cours de production. Le programme RDT&E du DOD est exécuté par les différentes branches des forces armées des États-Unis (l'armée de terre, la marine et l'armée de l'air), et par le DOD en général. Le programme RDT&E général est subdivisé en nombreux "éléments de programme". Nous ferons simplement référence à ceux-ci en tant que "programmes" en l'espèce. Les programmes qui sont des subdivisions du programme RDT&E général incluent ce que les Communautés européennes appellent des programmes de R&D pour les "aéronefs en général" (qui ne sont pas spécifiques à un aéronef militaire particulier, tels que le programme "Defense Research Sciences"), ainsi que des programmes pour les "aéronefs militaires" (spécifiques à un aéronef militaire particulier, par exemple le programme "C-17"). Chacun de ces programmes a son propre numéro "PE#"; par exemple, le programme "Defense Research Sciences" est indiqué par le numéro "PE# 0601102F".

[2787] Réponse des États-Unis à la question n° 50, paragraphe 146.

[2788] Voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 770; la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 491. Top Contractors' Share of DOD RDT&E, FY 1991-FY 2005, pièce EC-29.

facteur particulier énoncé à l'article 2.1 c), cet élément de preuve démontre que près de la moitié de tous les financements pour la RDT&E ont été attribués à cinq entreprises, qui font toutes partie de la même branche de production. À notre avis, cela suffit largement pour confirmer que le financement pour la RDT&E est attribué "de façon dominante" aux entreprises de l'industrie de la défense, et cela suffit pour établir qu'il y a spécificité *de facto* au titre de l'article 2.1 c).

7.1198 Nous concluons que les versements et l'accès aux installations accordés à Boeing par le biais des 23 programmes en cause sont des subventions qui sont suffisamment limitées à "un groupe d'entreprises ou de branches de production" au sens de l'article 2.

e) Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing

i) Arguments des Communautés européennes

7.1199 Les Communautés européennes estiment que le DOD a accordé à Boeing 4,3 milliards de dollars de financement et soutien pour la R&D "à double usage" au cours de la période de 1991 à 2006. Elles font valoir que, sur ce total, 2,4 milliards devraient être considérés comme étant une subvention accordée à la division des LCA de Boeing.[2789]

ii) Arguments des États-Unis

7.1200 Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes ont surestimé le montant relatif à la recherche "à double usage" menée en vertu des programmes en cause. Selon eux, le montant total de toute subvention accordée à la division des LCA de Boeing en vertu des contrats et accords de R&D du DOD est sensiblement inférieur à 308 millions de dollars pour la période de 1991 à 2006.

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.1201 Les Communautés européennes ont démontré qu'une partie des versements et de l'accès aux installations, équipements et employés accordés par le DOD à Boeing par le biais des contrats et accords de R&D aéronautique étaient des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Le Groupe spécial va à présent examiner le montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing.

7.1202 Il n'est pas contesté que le DOD a octroyé à Boeing 45 milliards de dollars de financement pour la RDT&E au cours de la période de 1991 à 2005.[2790] Les Communautés européennes n'affirment pas que la totalité de ce financement constitue une subvention accordée à Boeing. En fait, l'allégation des Communautés européennes concerne le financement et le soutien pour la R&D accordés par le DOD à Boeing pour la R&D "à double usage".

7.1203 D'emblée, nous notons qu'il n'existe pas de renseignements à la disposition du public qui indiquent le montant du financement pour la R&D "à double usage" accordé par le DOD à Boeing. Par conséquent, les Communautés européennes ont présenté au Groupe spécial une estimation du montant de la subvention accordée par le DOD à la division des LCA de Boeing. Elles estiment que, sur les 45 milliards de dollars de financement pour la RDT&E que Boeing a reçus du DOD au cours de la période de 1991 à 2005, environ 4,3 milliards de dollars concernaient la R&D "à double usage". L'estimation des Communautés européennes repose sur un rapport d'expert détaillé élaboré par la

[2789] NASA/DOD/DOC Aeronautics R&D Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-25, page 20.

[2790] Voir la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 471; Top Contractors' Share of DOD RDT&E, FY 1991-FY 2005, pièce EC-29, page 1.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

CRA International.[2791] Les Communautés européennes font valoir que 2,4 milliards de dollars de ce financement et soutien pour la R&D "à double usage" devraient être considérés comme étant une subvention accordée à la division des LCA de Boeing. Elles font valoir que le Groupe spécial devrait adopter leur estimation du montant des subventions pour la R&D accordées par le DOD à la division des LCA de Boeing, à moins que les États-Unis ne divulguent des éléments de preuve indiquant la valeur réelle des versements et de l'accès aux installations, équipements et employés que le DOD a accordés à Boeing afin de mener des activités de R&D "à double usage". Les États-Unis estiment qu'ils l'ont fait. Selon le Groupe spécial, si les États-Unis étaient en mesure de lui fournir les renseignements et chiffres réels concernant le montant des subventions pour la R&D accordées par le DOD à Boeing, ou des renseignements à partir desquels le montant maximal de ces subventions pourrait être établi, alors ces renseignements prévaudraient nécessairement sur l'estimation faite par les Communautés européennes. Par conséquent, le Groupe spécial examinera d'abord les éléments de preuve fournis par les États-Unis.

7.1204 Les États-Unis ont indiqué initialement que le financement total accordé à Boeing en vertu des 23 programmes en cause qui répondaient aux critères des Communautés européennes concernant la R&D "à double usage" ne dépassait pas 529 millions de dollars.[2792] Les États-Unis ont fourni au Groupe spécial une liste de 43 contrats et accords de R&D dans la pièce US-41. Toutefois, ils ont indiqué ultérieurement que la pièce US-41 contenait plusieurs erreurs et que le montant maximal réel était seulement de 308 millions de dollars.[2793] En outre, ils ont fait valoir que cela représentait le montant maximal possible des subventions accordées par le DOD à Boeing, et que bon nombre de contrats et accords de R&D composant cette estimation de 308 millions de dollars ne concernaient pas, en fait, la R&D "à double usage".[2794] En outre, en ce qui concerne le petit nombre de contrats et accords restant sur leur liste, les États-Unis font valoir que certains d'entre eux contenaient des "éléments" n'ayant "aucune applicabilité civile".[2795] Enfin, l'estimation faite par les États-Unis du montant de toute subvention accordée par le DOD (qui est sensiblement inférieure à 308 millions de dollars) concerne le montant total de la subvention accordée à Boeing dans son ensemble: si nous appliquions la méthode utilisée par les Communautés européennes pour imputer les subventions du DOD à la "division des LCA" de Boeing, il faudrait encore diviser en deux ce qui resterait de l'estimation des États-Unis une fois toutes ces réductions effectuées. Ainsi, bien que les États-Unis n'aient jamais fourni de chiffre exact concernant le montant réel de toute subvention accordée par le DOD à la division des LCA de Boeing, il est clair qu'une telle estimation serait sensiblement inférieure à 308 millions de dollars, et même semble-t-il, sensiblement inférieure à 100 millions de dollars pour la période de 1991 à 2006.

7.1205 Le Groupe spécial ne peut pas accepter l'estimation des États-Unis selon laquelle le montant total de toute subvention accordée par le DOD à Boeing pour la R&D "à double usage" est sensiblement inférieur à 308 millions de dollars pour la période de 1991 à 2006. Premièrement, nous notons que l'estimation des États-Unis exclut complètement tous les financements accordés à Boeing en vertu des programmes RDT&E pour les "aéronefs militaires" en cause, qui représentent 3,1 milliards de dollars sur les 4,3 milliards de dollars estimés par les Communautés européennes. Deuxièmement, les affirmations des États-Unis concernant la valeur maximale des contrats et accords de R&D du DOD avec Boeing pour la R&D "à double usage" ne sont pas étayées par les mêmes types

[2791] CRA International, U.S. Department of Defense (DoD) Research, Development, Test and Evaluation (RDT&E) Funding Support to The Boeing Company for Dual-Use Aircraft R&D, November 2006, pièce EC-7.

[2792] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 160 et 161.

[2793] Voir la réponse des États-Unis à la question concernant les pièces des États-Unis (10 janvier 2008), page 2.

[2794] Voir la première communication écrite des États-Unis, paragraphes 161 et 162; la réponse des États-Unis à la question n° 208, paragraphe 290; les observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 190 b), paragraphe 326.

[2795] Réponse des États-Unis à la question n° 208 b), paragraphe 290 et note de bas de page 376.

d'éléments de preuve que ceux qui étayent leur estimation du montant des versements faits à Boeing par la NASA: entre autres, alors que les États-Unis ont fourni au Groupe spécial des éléments de preuve montrant que le montant maximal des versements faits à Boeing par la NASA pour la R&D aéronautique ne pouvait pas être supérieur à 1,05 milliard de dollars, ils n'ont avancé aucun argument ou élément de preuve similaire en ce qui concerne le montant maximal pour la R&D du DOD. En outre, l'estimation par les États-Unis du montant des subventions pour la R&D accordées par le DOD à Boeing ne tient pas compte de la valeur de l'accès aux installations du DOD accordé à Boeing. Par ailleurs, le Groupe spécial ne juge pas crédible que moins de 1 pour cent des 45 milliards de dollars de financement pour la R&D aéronautique que le DOD a accordés à Boeing au cours de la période de 1991 à 2005 ait été susceptible de concerner les LCA.[2796]

7.1206 Toutefois, si le Groupe spécial ne peut pas accepter l'estimation des États-Unis concernant le montant total des subventions pour la R&D accordées par le DOD à Boeing, nous ne pouvons pas non plus accepter l'estimation des Communautés européennes concernant le montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing. En effet, l'estimation des Communautés européennes est fondée sur une méthode et une analyse qui ne font pas la distinction entre les versements et l'accès aux installations accordés à Boeing en vertu des contrats d'achat et les versements et l'accès aux installations accordés à Boeing par le biais des instruments d'aide.

7.1207 Les parties ont fait savoir au Groupe spécial qu'il n'était pas possible de procéder à une telle analyse sur la base des renseignements qui nous avaient été présentés.[2797] Après un examen attentif par le Groupe spécial des réponses des parties à la question n° 321 et des éléments de preuve présentés par les parties concernant les mesures en cause, nous convenons avec les parties qu'il n'est pas possible de procéder à cette analyse sur la base des renseignements qui nous ont été présentés.

7.1208 Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, l'Organe d'appel a précisé que, si un groupe spécial devait s'efforcer d'établir une estimation de l'ordre d'"importance" de la (des) subvention(s) dont il est allégué qu'elle(s) cause(nt) un empêchement de hausses de prix au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, une "quantification précise définitive de la subvention n'{était} pas prescrite".[2798] Même si

[2796] Nous reconnaissons que le concept de R&D "à double usage" peut être interprété d'une manière relativement large ou étroite. Par exemple, selon une interprétation relativement large, la recherche ayant des applications civiles "théoriques" ou "potentielles" pourrait être considérée comme étant "à double usage". Selon une conception plus étroite de ce qui constitue un "double usage", on pourrait considérer que seule la R&D donnant lieu à des technologies concrètes qui sont appliquées effectivement aux aéronefs civils devrait être considérée comme étant "à double usage". En l'espèce, nous ne prenons pas position sur cette question de définition. Nous croyons comprendre que l'estimation des États-Unis concernant le montant relatif à la R&D du DOD qui est "à double usage" repose sur l'interprétation la plus large de la R&D "à double usage"; si l'on appliquait une définition plus étroite de ce qui constitue un "double usage", l'estimation faite par les États-Unis serait encore moins élevée.

[2797] Voir, par exemple, les réponses des parties à la question n° 321 (les États-Unis expliquent pourquoi "il n'est pas possible de conclure qu'un élément de programme donné sert à financer exclusivement des accords d'aide ou exclusivement des contrats d'achat" (paragraphe 23); les Communautés européennes indiquent de même que "les éléments de programme ne peuvent pas nécessairement être divisés en un groupe d'éléments financés par le biais d'accords de coopération ou d'autres instruments d'"aide", et en un groupe d'éléments financés par le biais de contrats d'achat; en fait, n'importe lequel de ces instruments peut être utilisé dans le cadre de tout élément de programme RDT&E" (paragraphe 29)).

[2798] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 467 ("En somme, une lecture de l'article 6.3 c) dans le contexte de l'article 6.8 et de l'Annexe V semble indiquer qu'un groupe spécial devrait tenir compte de l'importance de la subvention contestée et de sa relation aux prix du produit sur le marché pertinent lorsqu'il analyse si une subvention a pour effet un empêchement notable de hausses de prix. Dans de nombreux cas, il peut être difficile de trancher cette question en l'absence d'une telle évaluation. Néanmoins, cela ne veut pas dire que l'article 6.3 c) impose aux groupes spéciaux une obligation de quantifier avec précision le montant d'une subvention qui apporte des avantages au produit en cause dans chaque cas. Une quantification précise définitive de la subvention n'est pas prescrite.").

l'Organe d'appel mettait l'accent dans cette affaire sur l'article 6.3 c), nous estimons que la même conclusion doit être aussi valable en ce qui concerne les autres formes de préjudice grave énoncées à l'article 6.3.[2799]

7.1209 En l'espèce, dans les cas où nous avons déterminé qu'une mesure constituait une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, nous avons essayé de déterminer le montant de la subvention qui est imputée à juste titre à la "division des LCA" de Boeing. Toutefois, dans le cas des subventions pour la R&D accordées par le DOD à Boeing, si nous n'acceptons pas l'estimation des États-Unis selon laquelle le montant total de toute subvention accordée par le DOD à Boeing pour la R&D "à double usage" est sensiblement inférieur à 308 millions de dollars pour la période de 1991 à 2006, nous ne pouvons pas non plus accepter l'estimation des Communautés européennes, et toute tentative du Groupe spécial pour aller plus loin et établir sa propre estimation du montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing serait d'ordre conjectural.[2800]

f) Conclusion

7.1210 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate qu'une partie des versements et de l'accès aux installations accordés par le DOD à Boeing par le biais des 23 programmes de R&D aéronautique en cause constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2. Le Groupe spécial n'accepte pas l'estimation des États-Unis selon laquelle le montant total de toute subvention accordée par le DOD à Boeing pour la R&D "à double usage" est sensiblement**

[2799] Nous ne voyons rien dans l'analyse faite par l'Organe d'appel qui laisse entendre qu'une conclusion différente s'appliquerait aux autres formes de préjudice grave énoncées à l'article 6.3 de l'Accord SMC. Entre autres, l'Organe d'appel a fait référence de façon générale aux différences entre les Parties III et V de l'Accord SMC pour aboutir à cette conclusion. Voir, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 464.

[2800] Toutefois, nous ne voyons aucun élément de preuve laissant entendre que la valeur des versements et de l'accès aux installations publiques que le DOD a accordés à Boeing par le biais des instruments d'aide aurait été supérieure à la valeur des versements et de l'accès aux installations publiques que le DOD a accordés à Boeing par le biais des contrats d'achat. À cet égard, nous faisons observer que les Communautés européennes ont présenté plusieurs contrats et accords de R&D du DOD avec Boeing en même temps que leur première communication écrite. Parmi ceux-ci, neuf étaient des contrats d'achat. Voir la pièce EC-507, la pièce EC-508, la pièce EC-509, la pièce EC-510, la pièce EC-511, la pièce EC-514, la pièce EC-827, la pièce EC-838 et la pièce EC-1143. Les sept autres étaient des accords de coopération, des accords d'investissement dans la technologie ou d'autres instruments d'aide. Voir la pièce EC-406, la pièce EC-512, la pièce EC-513, la pièce EC-515, la pièce EC-517, la pièce EC-518 et la pièce EC-830. Nous avons examiné tous ces contrats et accords de R&D pour établir la valeur nominale indiquant le montant total des fonds publics "engagés" ("committed" ou "obligated") en vertu de chacun d'eux. Il apparaît que 72 millions de dollars ont été engagés en vertu de ces neuf contrats d'achat, et que 48 millions de dollars ont été engagés en vertu de ces sept instruments d'aide. Par conséquent, les fonds engagés en vertu des instruments d'aide (48 millions de dollars) représentent 40 pour cent du montant total des fonds engagés en vertu des contrats et accords présentés par les Communautés européennes. La pièce US-41 (révisée) énumère 42 instruments d'aide et contrats d'achat différents passés par le DOD avec Boeing, pour un montant total de 308 millions de dollars. Cette liste inclut 14 instruments d'aide et 28 contrats d'achat. Elle indique que le "montant" accordé par le biais des instruments d'aide est d'environ 44 millions de dollars. Le financement accordé par le biais des instruments d'aide représente donc 14 pour cent du montant total indiqué dans la pièce US-41 (révisée).

Par conséquent, si le Groupe spécial acceptait les diverses étapes de l'analyse des Communautés européennes qui ont abouti à leur estimation selon laquelle le DOD a accordé une subvention de 2,4 milliards de dollars à la division des LCA de Boeing, et s'il estimait qu'il n'y a aucun élément de preuve qui étaye la conclusion que la valeur des versements et de l'accès aux installations publiques accordés par le DOD à Boeing par le biais des "instruments d'aide" aurait été supérieure à la valeur des versements et de l'accès aux installations publiques accordés par le DOD à Boeing par le biais de contrats d'achat, le Groupe spécial pourrait estimer que le montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing n'est pas supérieur à la moitié de l'estimation des Communautés européennes, autrement dit n'est pas supérieur à 1,2 milliard de dollars.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

inférieur à 308 millions de dollars pour la période de 1991 à 2006, mais le montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing n'apparaît pas clairement.

7. R&D aéronautique du Département du commerce (DOC)

a) Introduction

7.1211 Les Communautés européennes font valoir que le DOC fait des versements à Boeing (et lui donne accès à des installations, équipements et employés) pour mener des activités de R&D dans le cadre du programme Advanced Technology (ATP). Elles font valoir que ces versements (et l'accès aux installations, équipements et employés) sont des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC et sont spécifiques au sens de l'article 2 de cet accord. Elles estiment que le DOC a accordé 7,5 millions de dollars à Boeing pour financer la R&D sur la période de 1991 à 2004 et elles affirment que, sur ce total, 4,6 millions de dollars devraient être traités comme étant une subvention accordée à la division des LCA de Boeing.[2801]

7.1212 Les États-Unis admettent que le financement pour la R&D accordé par le DOC à Boeing constitue une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Toutefois, ils font valoir que la subvention n'est pas spécifique au sens de l'article 2 dudit accord. En outre, ils affirment que Boeing n'a reçu que **[***]** millions au titre des huit projets en cause.[2802]

b) Mesures en cause

7.1213 Le point pertinent de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes[2803] est libellé comme suit:

> "Le Département du commerce des États-Unis ("DOC") transfère des ressources économiques à la branche de production LCA des États-Unis à des conditions plus favorables que celles qui sont offertes sur le marché ou autrement que dans des conditions de libre concurrence, dans le cadre de l'Advanced Technology Program appliqué en vertu de l'Omnibus Trade and Competitiveness Act de 1988, Pub. L. No. 100-418, telle que modifiée, et de l'American Technology Preeminence Act de 1991, Pub. L. No. 102-245 et 15 CFR §§ 295.1 *et seq.*, en autorisant la branche de production LCA des États-Unis à participer à ce programme, en effectuant des versements à la branche de production LCA des États-Unis dans le cadre de ce programme ou en autorisant la branche de production LCA des États-Unis à exploiter les résultats de ce programme, y compris, mais pas exclusivement, l'abandon de droits de brevet de valeur et de l'octroi d'un accès exclusif ou anticipé à des données, secrets commerciaux et autres connaissances résultant des recherches financées par les pouvoirs publics, ou la renonciation de tels droits. En particulier, des ressources économiques sont transférées à la branche de production LCA des États-Unis par le biais d'un certain nombre de projets, y compris, mais pas exclusivement, les projets suivants:
>
> - Project 93-01-0089 (CVD Diamond-Coated Rotating Tools for Machining Advanced Composite Materials);
> - Project 95-12-0024 (An Agent-Based Framework for Integrated Intelligent Planning – Execution);

[2801] NASA/DOD/DOC Aeronautics R&D Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-25, page 21.
[2802] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 395.
[2803] WT/DS353/2, point 4, pages 12 et 13.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

- Project 95-01-0108 (Precision Optoelectronics Assembly);
- Project 91-01-0267 (Pre-competitive Advanced Manufacturing of Electrical Products);
- Project 97-05-0020 (Extended Enterprise Coalition for Integrated Collaborative Manufacturing Systems);
- Project 98-01-0168 (Hot Metal Gas Forming).
- Project 90-01-0126 (Solid-State Laser Technology for Point Source X-Ray Lithography);
- Project 95-02-0036 (Plasma-Based Processing of Lightweight Materials for Motor-Vehicle Components and Manufacturing Applications)."

7.1214 Par conséquent, les Communautés européennes n'ont pas contesté l'ATP dans son ensemble. En fait, elles ont contesté seulement les huit "projets" ATP par l'intermédiaire desquels le DOC avait accordé un financement à Boeing/MD pour la recherche relative aux LCA.[2804] Cela est clair et n'est pas contesté.

7.1215 Ce qui semble clair également, c'est que l'argument des Communautés européennes selon lequel le DOC fournit des biens et services à Boeing sous la forme d'"installations, équipements et employés" publics se rapporte à une mesure alléguée qui n'est pas indiquée dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes, et n'entre donc pas dans le champ de l'allégation formulée par ces dernières. Dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes, contrairement à ce qui se passe dans les points relatifs aux subventions de la NASA (qui couvrent les "installations", les "équipements" et les "employés") et aux subventions du DOD (qui couvrent seulement les "installations"), il n'est pas indiqué que le DOC donne accès à des installations, équipements ou employés.[2805]

7.1216 Les États-Unis ne contestent pas que Boeing a reçu un financement et/ou participé aux consortiums de sociétés ayant reçu un financement dans le cadre de chacun des huit projets en cause. Il n'est pas non plus contesté que différentes branches de Boeing/MD ont participé à ces projets et reçu un financement à ce titre, y compris la division des LCA de Boeing, la branche IDS de Boeing et la division des "systèmes électroniques" de McDonnell Douglas.[2806]

7.1217 L'ATP est administré par le National Institute of Standards & Technology (Institut national des normes et de la technologie), qui est une division du DOC.

[2804] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 512.

[2805] Pour une comparaison en parallèle de ces points de la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes, voir plus haut le paragraphe 7.1120.

[2806] ATP Project Briefs, Projects 90-01-0126 (Solid-State Laser Technology for Point-Source X-Ray Lithography), 91-01-0267 (PREAMP – Pre-competitive Advanced Manufacturing of Electrical Products), 93-01-0089 (CVD Diamond-Coated Rotating Tools for Machining Advanced Composite Materials), 95-01-0108 (Precision Optoelectronics Assembly), 95-02-0036 (Plasma-Based Processing of Lightweight Materials for Motor-Vehicle Components and Manufacturing Applications), 95-12-0024 (An Agent-Based Framework for Integrated Intelligent Planning – Execution), 97-05-0020 (EECOMS: Extended Enterprise Coalition for Integrated Collaborative Manufacturing Systems) et 98-01-0168 (Hot Metal Gas Forming), pièce EC-553.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1218 Il apparaît que la législation en vertu de laquelle l'ATP s'applique est constituée de trois instruments juridiques différents. Ce sont: i) ce qu'il est convenu d'appeler la "Loi ATP"[2807]; ii) l'American Technology Preeminence Act de 1991[2808] (Loi sur la supériorité technologique américaine) ("ATPA") qui a modifié la Loi ATP; et iii) les "règles ATP".[2809] Outre la législation, certains documents énoncent certains principes directeurs et critères d'admissibilité pour la participation à l'ATP.[2810]

7.1219 La Loi ATP indique que le programme Advanced Technology a pour but:

> "… d'aider les entreprises des États-Unis à créer et appliquer les technologies génériques et les résultats de la recherche nécessaires pour --
>
> 1) commercialiser rapidement les nouvelles découvertes et technologies scientifiques importantes; et
>
> 2) perfectionner les technologies de fabrication.
>
> Le Secrétaire, agissant par l'intermédiaire du Directeur, garantira que le programme soit centré sur le renforcement de la position concurrentielle des États-Unis et de leurs entreprises, privilégie les découvertes et les technologies ayant un fort potentiel économique et évite de conférer un avantage indu à des sociétés spécifiques. …"[2811]

7.1220 Conformément à l'ATPA, cette assistance vise

> "à renforcer la position concurrentielle de la branche de production des États-Unis en soutenant les projets de recherche et développement conduits par la branche de production dans les secteurs technologiques émergents qui sont fortement susceptibles d'améliorer le bien-être économique et la sécurité nationale des États-Unis".[2812]

7.1221 Les règles ATP disposent ce qui suit:

> "Le but du programme Advanced Technology (ATP) est d'aider les entreprises des États-Unis à réaliser des activités de recherche et développement concernant des technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité."[2813]

[2807] Omnibus Trade and Competitiveness Act of 1988, Pub. L. No. 100-418, § 5131, pièce EC-531 ("OTCA"); l'article 5131 de l'OTCA est codifié dans 15 U.S.C. § 278n, modifié, pièce EC-532 ("Loi ATP").

[2808] American Technology Preeminence Act of 1991, Pub. L. No. 102-245 ("ATPA"), pièce EC-533.

[2809] National Institute of Standards & Technology Advanced Technology Program Rules, 15 C.F.R., §§ 295.1 *et seq.* ("Règles ATP"), pièce EC-534.

[2810] ATP Eligibility Criteria for U.S. Subsidiaries of Foreign-Owned Companies: Legislation, Implementation and Results, NISTIR-6099A, March 2004 ("Critères d'admissibilité ATP 2004"), pièce EC-535; Guidelines For Proposing Economic Evaluation Studies to The Advanced Technology Program (ATP), NISTIR-5896, November 1996 ("Principes directeurs pour les études d'évaluation économique concernant l'ATP"), pièce EC-536; Advanced Technology Program: Proposal Preparation Kit, February 2004 ("Kit ATP 2004 pour l'établissement des propositions"), pièce EC-539; Advanced Technology Program: Proposal Preparation Kit, November 1998, pièce EC-540 ("Kit ATP 1998 pour l'établissement des propositions"); Advanced Technology Program: Proposal Preparation Kit, December 1997 ("Kit ATP 1997 pour l'établissement des propositions"), pièce EC-543.

[2811] Loi ATP, pièce EC-532, § 278n(a).

[2812] ATPA, pièce EC-533, § 201(b)(2)(C) (concernant les constatations et objectifs du Congrès).

[2813] Règles ATP, pièce EC-534, § 295.1(a).

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1222 Boeing a participé aux huit projets financés par l'ATP indiqués dans la demande d'établissement d'un groupe spécial et chacun de ces projets est brièvement décrit dans un document établi par le DOC intitulé "ATP Project Briefs" (notes d'information sur les projets ATP).[2814] Selon les Communautés européennes, ces projets ATP relèvent de trois catégories générales, qui sont toutes applicables aux LCA: i) l'amélioration de la fabrication des structures et matériaux légers composites et métalliques, ii) l'amélioration des composants électroniques, et iii) l'amélioration de l'efficacité de la fabrication et de la logistique des chaînes d'approvisionnement. Diverses branches de Boeing et de MD ont participé à ces projets et reçu un financement à ce titre, y compris la division des aéronefs commerciaux de Boeing, la division de l'espace et de la défense de Boeing et la division des systèmes électroniques de McDonnell Douglas.[2815]

7.1223 Boeing a participé à chacun de ces projets en tant que membre d'un consortium.[2816] Il apparaît que le DOC a fourni la totalité du financement dans le cadre de l'ATP, y compris la totalité du financement en cause, par le biais d'accords de coopération.[2817]

c) Question de savoir s'il existe une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC

i) Arguments des Communautés européennes

7.1224 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes font valoir que le DOC transfère directement des fonds sous la forme de "dons" à la division des LCA de Boeing pour soutenir la recherche et développement et que ce "financement direct de la R&D" constitue une contribution financière au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC. Elles affirment que le DOC fournit aussi aux bénéficiaires de l'ATP des "conseils d'ordre organisationnel et technique et met à leur disposition des installations, équipements et employés fédéraux" et que la fourniture de ces "biens et services" par le gouvernement des États-Unis constitue une contribution financière additionnelle au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC.[2818]

7.1225 S'agissant de l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, les Communautés européennes font valoir que les "subventions" du DOC confèrent des "avantages" à la division des LCA de Boeing. Elles font valoir: i) que les contributions financières "se rapportent à la production de tous les LCA de Boeing"; ii) que les contributions financières "confèrent à la division des LCA de Boeing des avantages à des conditions autres que celles du marché"; iii) que "Boeing n'est pas tenue de verser quoi que ce soit en échange" du financement et du soutien, et "qu'elle n'a pas été tenue de rembourser au gouvernement des États-Unis les rétributions commerciales en résultant";

[2814] ATP Project Briefs, Projects 90-01-0126 (Solid-State Laser Technology for Point-Source X-Ray Lithography), 91-01-0267 (PREAMP – Pre-competitive Advanced Manufacturing of Electrical Products), 93-01-0089 (CVD Diamond-Coated Rotating Tools for Machining Advanced Composite Materials), 95-01-0108 (Precision Optoelectronics Assembly), 95-02-0036 (Plasma-Based Processing of Lightweight Materials for Motor-Vehicle Components and Manufacturing Applications), 95-12-0024 (An Agent-Based Framework for Integrated Intelligent Planning – Execution), 97-05-0020 (EECOMS: Extended Enterprise Coalition for Integrated Collaborative Manufacturing Systems) et 98-01-0168 (Hot Metal Gas Forming), pièce EC-553.

[2815] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 792, citant *ATP Project Briefs*, pièce EC-553.

[2816] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 379; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 516.

[2817] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 798: première communication écrite des États-Unis, paragraphe 360 ("L'ATP est un programme avec partage des coûts. Il utilise des accords de coopération comme instruments de financement pour aider au financement de projets auxquels participent des entreprises privées, des universités, des laboratoires publics, des établissements de recherche indépendants et/ou des organismes à but non lucratif.")

[2818] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 798.

iv) que Boeing a acquis "des connaissances et une expérience" très utiles grâce à la R&D aéronautique; et v) qu'il va "de soi que ce financement et ce soutien pour la R&D, qui procurent des rétributions commerciales sans contrepartie, ne sont pas disponibles sur le marché".[2819]

ii) Arguments des États-Unis

7.1226 Dans leur première communication écrite, les États-Unis ne contestent pas que les versements faits à Boeing dans le cadre des huit projets en cause constituent une contribution financière sous la forme d'un transfert direct de fonds.[2820] En réponse à une question du Groupe spécial, ils admettent la qualification de ces mesures par les Communautés européennes comme étant des "dons".[2821] Ils ne répondent à l'argument des Communautés européennes relatif aux "installations, équipements et employés" du DOC ni dans leur première, ni dans leur deuxième communication écrite.

7.1227 Dans leur première communication écrite, les États-Unis ne répondent pas aux arguments des Communautés européennes relatifs à l'existence d'un avantage en faveur de la division des LCA de Boeing. Toutefois, en réponse à une question du Groupe spécial, ils confirment que le financement du DOC pour la R&D "peut être considéré comme une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC".[2822]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.1228 Les versements au titre de l'ATP en cause ont été faits à des "coentreprises" ou "consortiums" auxquels Boeing participait.[2823] Il ressort clairement des éléments de preuve présentés au Groupe spécial que le financement au titre de l'ATP en cause était accordé pour des activités de R&D qui était principalement au propre avantage ou pour le propre usage des coentreprises/consortiums. Ces éléments de preuve comprennent, entre autres choses, le fait que les versements ont été faits en vertu d'"instrument d'aide" (accords de coopération), le fait que l'objectif déclaré de l'ATP est "de renforcer la position concurrentielle de la branche de production des États-Unis"[2824] et "d'aider les entreprises des États-Unis"[2825], et le fait que le DOC ne fait aucune utilisation indépendante des travaux de R&D qui ont été effectués.[2826] Les États-Unis ne contestent pas que les versements faits à Boeing dans le cadre des huit "projets" en cause constituent une contribution financière sous la forme d'un transfert direct de fonds.[2827] Plus spécifiquement, ils admettent la qualification de ces mesures par les

[2819] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 800 à 802.

[2820] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 395 ("L'ATP accorde une contribution financière aux participants au programme en transférant directement des fonds.")

[2821] Réponse des États-Unis à la question n° 194, paragraphe 240 ("les États-Unis reconnaissent explicitement que dans certaines circonstances – représentées dans le présent différend par les accords de coopération ATP – les arrangements de partage des coûts peuvent conférer et confèrent effectivement un avantage à la partie privée bénéficiaire lorsque la "part" des pouvoirs publics représente un "don" aux fins de l'article 1.1 a) 1) i)").

[2822] Réponse des États-Unis à la question n° 14, paragraphe 30.

[2823] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 516.

[2824] ATPA, pièce EC-533, § 201(b)(2)(C) (concernant les constatations et objectifs du Congrès).

[2825] Règles ATP, pièce EC-534, § 295.1(a).

[2826] Réponse des États-Unis à la question n° 214, paragraphes 342 à 344 ("L'ATP utilise des accords de coopération, non pour acheter des biens ou services mais pour financer des projets ATP sans attendre de la recherche qu'elle améliore les activités de l'ATP, de l'Institut national des normes et de la technologie ("NIST") ou du Département du Commerce des États-Unis ... Bien que le programme supervise les projets ATP, ni l'organisme qui l'administre, le NIST, ni le gouvernement des États-Unis ne bénéficient d'améliorations opérationnelles, de biens ou de services en échange du financement qui est fourni").

[2827] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 395 ("L'ATP fournit une contribution financière aux participants au programme en transférant directement des fonds").

Communautés européennes comme étant des "dons".[2828] Par conséquent, le Groupe spécial constate que les versements comportent un transfert direct de fonds au sens de l'article 1.1 a) 1) i).

7.1229 En ce qui concerne l'existence d'un "avantage" au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, nous rappelons le raisonnement qui nous a conduits à constater que les contrats et accords de R&D de la NASA et certains accords de R&D du DOD conféraient un avantage au sens de l'article 1.1 b). En résumé, le Groupe spécial estime qu'aucune entité commerciale, autrement dit aucune entité privée agissant conformément à des considérations commerciales, n'accorderait de versements (et l'accès à ses installations et à son personnel) à une autre entité commerciale à la condition que cette autre entité mène des activités de R&D qui sont principalement à son propre avantage et pour son propre usage. Il faut à tout le moins s'attendre à ce qu'une certaine forme de redevance ou de remboursement soit requise dans le cas où des contributions financières ont été accordées à ces conditions.[2829] Les États-Unis ne contestent pas que les "dons" accordés aux "coentreprises" ou "consortiums" auxquels Boeing participait confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[2830] Par conséquent, le Groupe spécial constate que les versements sont accordés à des conditions qui confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b).

7.1230 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les versements au titre de l'ATP en cause sont des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC.

[2828] Réponse des États-Unis à la question n° 194, paragraphe 240 ("les États-Unis reconnaissent explicitement que dans certaines circonstances – représentées dans le présent différend par les accords de coopération ATP – les arrangements de partage des coûts peuvent conférer et confèrent effectivement un avantage à la partie privée bénéficiaire lorsque que la "part" des pouvoirs publics représente un "don" aux fins de l'article 1.1 a) 1) i)"). Voir aussi la réponse des États-Unis à la question n° 14, paragraphe 30.

[2829] Les bénéficiaires d'un financement au titre de l'ATP ne sont pas tenus de verser des redevances. Aux paragraphes 786 et 787 de leur première communication écrite, les Communautés européennes expliquent ce qui suit:

> "Le gouvernement des États-Unis a demandé à un certain moment aux participants à l'ATP de donner aux pouvoirs publics une part des redevances et droits de licence reçus pour des technologies financées par l'ATP, reconnaissant implicitement que les participants à l'ATP bénéficiaient d'un avantage commercial aux frais du contribuable. Plus spécifiquement, l'OTCA et le règlement ATP initial exigeaient des participants à l'ATP qu'ils partagent les redevances et droits de licence résultant de la propriété intellectuelle obtenue grâce au financement au titre de l'ATP avec le gouvernement des États-Unis "à hauteur d'un montant proportionnel à la part assumée par le gouvernement fédéral des coûts supportés par l'entreprise ou la coentreprise". Cette prescription a été abrogée par l'ATPA en 1992.
>
> En 2002, le DOC a proposé diverses réformes de l'ATP, dont l'une consistait à réinstaurer une obligation de partage des redevances. En particulier, le DOC suggérait que les bénéficiaires d'allocations au titre de l'ATP "versent au gouvernement fédéral une redevance annuelle de 5 pour cent de toutes les recettes brutes tirées d'un produit ou d'une invention soutenu par un financement au titre de l'ATP ou créé par suite d'un tel financement". En formulant cette proposition, le DOC a noté ce qui suit "… Il est équitable et raisonnable d'exiger un remboursement direct sur la base de la part fédérale initiale si la société est une société à but lucratif et engrange des bénéfices considérables grâce à une technologie développée dans le cadre de l'ATP." Cette proposition n'a pas été adoptée." (Notes de bas de page omises)

[2830] Réponse des États-Unis à la question n° 14, paragraphe 30.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

d) Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC

i) Arguments des Communautés européennes

7.1231 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes font valoir que les subventions au titre de l'ATP sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Elles font valoir que "la possibilité de bénéficier du financement au titre de l'ATP est expressément limitée par règlement aux seules sociétés des États-Unis qui mènent des activités de recherche concernant des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité"". L'ATP est donc spécifique aux entreprises, branches de production ou groupe de branches de production des États-Unis qui mènent ce type de recherche, y compris la branche de production des LCA des États-Unis". Les Communautés européennes font valoir aussi que la Loi ATP précise que le programme met l'accent "sur la résolution des problèmes génériques de branches de production spécifiques et sur le renforcement de la compétitivité de ces branches de production sur les marchés mondiaux", et que ces "branches de production spécifiques" concernent les domaines "des systèmes d'information à haute résolution, de la fabrication de pointe et des matériaux de pointe". Enfin, elles font valoir que les huit projets ATP particuliers en cause sont limités au financement de sociétés intervenant dans les secteurs suivants: i) la fabrication de structures et matériaux composites et métalliques; ii) la conception, l'élaboration et la fabrication des composants électroniques; et iii) l'amélioration de la logistique des chaînes de fabrication et d'approvisionnement. Par conséquent, ces subventions au titre de l'ATP sont spécifiques parce que le DOC limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de ce financement.[2831]

7.1232 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes répondent à l'argument des États-Unis selon lequel l'ATP n'est pas spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC en réitérant deux des arguments énoncés ci-dessus, à savoir: i) l'ATP dans son ensemble est spécifique au sens de l'article 2.1 a) du fait que le financement au titre de l'ATP est limité expressément par règlement au "groupe d'entreprises ou de branches de production des États-Unis qui mènent des activités de recherche concernant des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité""[2832]; et ii) "ce qui est en cause en l'espèce, ce sont les huit projets ATP auxquels Boeing a participé, et un examen *au niveau des projets* confirme que chacun d'eux était expressément limité à un groupe d'entreprises et que, par conséquent, chacun est spécifique *de jure* au sens de l'article 2.1 a)".[2833] Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes expliquent qu'elles avancent ces deux arguments en tant qu'arguments subsidiaires.[2834]

ii) Arguments des États-Unis

7.1233 Dans leur première communication écrite, les États-Unis font valoir que l'ATP n'est pas spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC parce qu'il accorde un financement pour des technologies innovantes à haut risque "dans un large éventail de branches de production et de secteurs technologiques"[2835], comme le montrent la distribution des projets et des financements sur tout un éventail de secteurs, les technologies financées et les critères d'admissibilité généraux.[2836]

7.1234 Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis réaffirment que l'accent mis par l'ATP sur la recherche concernant des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité" n'équivaut pas à une limitation à un "groupe d'entreprises ou de branches de production"

[2831] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 803.
[2832] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 520 à 527.
[2833] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 528 et 529.
[2834] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 530.
[2835] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 396.
[2836] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 397 à 405.

au sens de l'Accord SMC parce que, si tel était le cas, la prescription de l'Accord SMC relative à la spécificité serait dénuée de sens.[2837]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.1235 Pour être spécifique, une subvention doit être fournie à un "groupe" d'entreprises ou de branches de production assez limité au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. L'article 2 exige plus qu'une simple démonstration du fait que moins de la totalité des entreprises ou branches de production sur le territoire d'un Membre avait le droit de bénéficier de la subvention. En d'autres termes, il n'est pas vrai que toute limitation quelle qu'elle soit concernant la possibilité de bénéficier d'une subvention établisse qu'il y a spécificité. En fait, il doit être démontré que la subvention est fournie seulement à un "groupe d'entreprises ou de branches de production" *assez limité* pour qu'elle soit spécifique au sens de l'article 2. Cette interprétation est compatible avec la jurisprudence passée de l'OMC, ainsi qu'avec l'interprétation de l'une et l'autre partie au présent différend.

7.1236 Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, le Groupe spécial a noté qu'en dehors de l'énonciation de la prescription assez générale imposant que l'autorité accordant la subvention ou la législation y afférente limitent expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention, "l'article 2 de l'*Accord SMC* n'indiqu{ait} pas avec précision quand une constatation de "spécificité" p{ouvait} être établie".[2838] Dans cette affaire, le Groupe spécial a continué comme suit:

> "À un moment qui n'est pas précisé dans le texte de l'Accord, et qui peut varier en fonction des circonstances propres à une affaire donnée, une subvention cesserait d'être spécifique parce qu'elle est *assez* largement disponible dans toute une économie pour ne pas apporter des avantages à *tel ou tel* groupe *limité* de producteurs de certains produits. Les termes mêmes de l'article 2.1 indiquent que la spécificité est un concept général, et la portée large ou étroite de la spécificité ne peut pas faire l'objet d'une définition quantitative stricte. La question de savoir si une subvention est spécifique ne peut être traitée qu'au cas par cas."[2839]

7.1237 La décision du Groupe spécial dans l'affaire *États-Unis – Coton upland* indique que l'analyse de la spécificité est axée sur une évaluation qualitative de la mesure dans laquelle une subvention est "*assez* largement disponible" dans toute une économie, c'est-à-dire sur le point de savoir si elle apporte des avantages à "*tel ou tel groupe*" limité d'entreprises ou de branches de production. L'analyse donne à penser qu'il y a une sorte de moment charnière, qui varie selon les cas, où la possibilité de bénéficier de la subvention en cause est considérée non plus comme étant limitée à "certaines entreprises" mais plutôt comme étant "*assez* largement disponible" dans toute une économie pour être non spécifique. Autrement dit, la question pertinente n'est pas de savoir si la possibilité de bénéficier de la subvention est simplement limitée, d'une certaine manière, mais plutôt si elle est *assez* limitée aux fins de l'article 2 de l'Accord SMC.

7.1238 Nous notons en outre qu'aucune des parties à la présente affaire, ni aucune tierce partie à la présente affaire, n'a mis en doute cette interprétation de l'article 2 de l'Accord SMC. Les Communautés européennes font valoir ce qui suit:

> "La question essentielle en l'espèce est, toutefois, de savoir si le financement au titre de l'ATP est spécifique à un groupe de branches de production ou à un groupe d'entreprises. Les Communautés européennes ont démontré que le financement au

---

[2837] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 119 et 122.
[2838] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1139.
[2839] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1142. (pas d'italique dans l'original)

> titre de l'ATP était limité au groupe de branches de production ou au groupe d'entreprises menant des activités de R&D relative à des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité". Autrement dit, le rapport ou le but commun, ou la similitude, entre les membres de ce groupe de branches de production ou de ce groupe d'entreprises est qu'ils mènent un type spécifique de R&D. Il est clair que le financement au titre de l'ATP est … disponible seulement pour le sous-ensemble de biens produits par les États-Unis qui peuvent être considérés comme des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité". Ce sous-ensemble représente une partie *assez limitée* de l'économie des États-Unis.
>
> Ainsi, l'ATP n'est pas une subvention qui est "*assez largement* disponible dans toute l'économie {des États-Unis} pour ne pas apporter des avantages à tel ou tel groupe limité de producteurs de certains produits" et, en conséquence, l'ATP est spécifique au sens de l'article 2.1 de l'Accord SMC."[2840]

7.1239 Dans le même ordre d'idée, les États-Unis font référence à une "limitation concernant le groupe qui est *assez restrictive* pour qu'elle soit "spécifique"".[2841]

7.1240 Eu égard à ce qui précède, nous considérons que le terme "groupe" figurant à l'article 2 de l'Accord SMC désigne un *groupe assez limité*. C'est ainsi que nous utilisons le terme "groupe" dans notre évaluation des arguments des Communautés européennes. La charge incombe aux Communautés européennes, en tant que partie plaignante, de démontrer que les subventions accordées à Boeing dans le cadre de l'ATP sont spécifiques au sens de l'article 2. Les Communautés européennes avancent trois arguments. Nous les examinons tour à tour.

> Les règles ATP font référence aux sociétés des États-Unis qui mènent des activités de recherche et développement concernant des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité"

7.1241 Les Communautés européennes soulignent que, d'après les règles ATP, le but du programme est d'"aider les entreprises des États-Unis à réaliser des activités de *recherche et développement concernant des technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité*".[2842] Pour les raisons suivantes, nous ne pensons pas que les entreprises ou branches de production des États-Unis qui mènent des activités de recherche et développement concernant des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité" constituent un groupe d'entreprises ou de branches de production assez limité au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

7.1242 Premièrement, il n'apparaît pas, à première vue, que la limitation du financement à la R&D concernant des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité" constitue une limitation notable à un quelconque groupe d'entreprises ou de branches de production aux États-Unis. Deuxièmement, il n'y a rien dans la disposition pertinente des règles ATP qui laisse penser que ce libellé a pour effet une limitation notable:

> "§ 295.1 But.
>
> a) Le but du programme Advanced Technology (ATP) est d'aider les entreprises des États-Unis à réaliser des activités de recherche et développement concernant des

[2840] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 48, paragraphes 177 et 178.
[2841] Réponse des États-Unis à la question n° 142, paragraphe 123.
[2842] Règles ATP, pièce EC-534, §§ 295.1(a), 295.6.

technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité. *Ces technologies sont*:

1) à haut risque, parce que *les difficultés techniques en rendent le succès incertain*;

2) à forte rentabilité, parce que, lorsqu'elles sont appliquées, elles *apportent des avantages considérables à l'économie des États-Unis*; et

3) émergentes et habilitantes, parce qu'elles offrent un *vaste champ d'application potentiel et forment une base technique importante pour des applications commerciales futures*."[2843]

7.1243 Dans le même ordre d'idées, d'autres dispositions des règles ATP donnent à penser que cette condition n'a pas pour effet de limiter le financement de la R&D à un groupe limité d'entreprises ou de branches de production. Par exemple, l'article 295.6, qui définit certains "critères d'admissibilité", dispose ce qui suit:

"… La technologie proposée doit être *hautement innovante.* La recherche doit être *ambitieuse* et comporter un *risque technique élevé*. Elle doit viser à *surmonter un ou plusieurs problème(s) important(s)* ou exploiter *une possibilité prometteuse*. L'impact de la technologie sur le plan technique doit être expliqué de façon adéquate. La recherche doit être très susceptible de faire progresser *l'état actuel des techniques* et d'enrichir de manière significative *la base de connaissances scientifiques et techniques des États-Unis.* …"[2844]

7.1244 Troisièmement, les éléments de preuve présentés au Groupe spécial en ce qui concerne la manière dont le financement au titre de l'ATP a été effectivement alloué confirme aussi que les sociétés des États-Unis qui mènent des activités de recherche concernant des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité" ne constituent pas un groupe limité d'entreprises ou de branches de production:

- Depuis que le programme a commencé à allouer des fonds à des projets en 1990, il a alloué des fonds à 768 projets touchant aux domaines des matériaux et substances chimiques de pointe, de la biotechnologie, de l'électronique, des matériels informatiques, des communications, des technologies de l'information et de la fabrication.[2845]

- Les 768 projets ATP comprennent 168 projets dans le domaine des matériaux et substances chimiques de pointe, 190 dans celui de la biotechnologie, 167 en matière d'électronique, de matériels informatiques et de communications, 156 dans le secteur des technologies de l'information et 87 concernant différents types de fabrication.[2846] Chacun de ces secteurs est potentiellement constitué de multiples branches de production et entreprises. Par exemple, le secteur de la fabrication couvre la fabrication dans le domaine de la santé, comme la radiologie numérique, et les domaines de la photonique, de

[2843] *Ibid.* (pas d'italique dans l'original)
[2844] *Ibid.* (pas d'italique dans l'original)
[2845] ATP Awards Summary Data – Awards 475 (Technology Area by Year), Factsheet 3.B1, Sept. 2004, pièce US-151.
[2846] ATP Awards Summary Data – Awards 475 (Technology Area by Year), Factsheet 3.B1, Sept. 2004, pièce US-151.

l'automobile et des technologies environnementales, parmi de nombreuses autres branches de production.

- Les technologies spécifiques qui ont résulté des projets ATP comprennent, entre autres choses, la biotechnologie animale et végétale, la construction automobile, les matériaux biomoléculaires et biomimétiques, les matériels informatiques, la biotechnologie diagnostique et thérapeutique, les technologies environnementales, l'imagerie et le traitement de l'image, le contrôle intelligent, la biologie marine, la manipulation des matériaux, les nanotechnologies, l'optique et la photonique et les semi-conducteurs.[2847]

- L'ATP a décaissé plus de 2,3 milliards de dollars de financement depuis 1990.[2848] Le montant total du financement au titre de l'ATP de 1990 à 2004, soit 2,3 milliards de dollars, a été de la même façon largement réparti: 488 millions de dollars ont été alloués à des projets concernant les matériaux et substances chimiques de pointe; 449 millions de dollars à la biotechnologie; 576 millions de dollars à l'électronique, aux matériels informatiques et aux communications; 504 millions de dollars aux technologies de l'information; et 252 millions de dollars à la fabrication.[2849]

7.1245 Quatrièmement, nous notons que ce libellé ne figure que dans les règles ATP. Comme cela est indiqué plus haut, la Loi ATP dispose en termes plus généraux que l'ATP a pour but:

> "… d'aider les entreprises des États-Unis à créer et appliquer les technologies génériques et les résultats de la recherche nécessaires pour --
>
> 1) commercialiser rapidement les nouvelles découvertes et technologies scientifiques importantes; et
>
> 2) perfectionner les technologies de fabrication.
>
> Le Secrétaire, agissant par l'intermédiaire du Directeur, garantira que le programme soit centré sur le renforcement de la position concurrentielle des États-Unis et de leurs entreprises, privilégie les découvertes et les technologies ayant un fort potentiel économique et *évite de conférer un avantage indu à des sociétés spécifiques*. …"[2850]

7.1246 En résumé, les éléments de preuve dont nous disposons nous amènent à conclure que la mention des "technologies émergentes et habilitantes à haut risque et forte rentabilité" dans les règles ATP n'a pas pour effet de limiter les subventions accordées au titre de l'ATP à un "groupe d'entreprises ou de branches de production" au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

> La Loi ATP fait référence à la "résolution des problèmes génériques de branches de production spécifiques"

7.1247 Les Communautés européennes affirment que la Loi ATP dit que le programme met l'accent "sur la résolution des problèmes génériques de *branches de production spécifiques* et sur le renforcement de la compétitivité de ces branches de production sur les marchés mondiaux".[2851] Elles

[2847] ATP Funded Technologies, pièce US-152.
[2848] Historical Statistics on Applications and Awards, Factsheet 3.A1 (Sept. 2004), pièce US-153.
[2849] ATP Awards Summary Data – Funding (Technology Area by Year), Factsheet 3.B2 (Sept. 2004), pièce US-168.
[2850] Loi ATP, pièce EC-532, § 278n(a). (pas d'italique dans l'original)
[2851] Loi ATP, pièce EC-532, § 278n(b)(1)(B).

affirment aussi, dans le même ordre d'idée, qu'aux termes de l'ATPA "ces branches de production spécifiques" concernent les domaines "des systèmes d'information à haute résolution, de la fabrication de pointe et des matériaux de pointe".[2852]

7.1248 Nous pensons que ces déclarations sont sorties de leur contexte. Premièrement, s'agissant de la référence à "la résolution des problèmes génériques de branches de production spécifiques", la partie pertinente de la disposition de la Loi ATP sur laquelle s'appuient les Communautés européennes est ainsi libellée:

> "Dans le cadre du programme établi à l'alinéa a) du présent article, et conformément à la mission et à la politique de l'Institut, le Secrétaire, agissant par l'intermédiaire du Directeur, et sous réserve des alinéas c) et d) du présent article, pourra —
>
> 1) aider les coentreprises de recherche et développement des États-Unis menées par la branche de production (ci-après dénommées dans le présent article "coentreprises") (qui pourront également inclure les universités et les organismes de recherche indépendants), y compris celles qui portent sur des projets collaboratifs de démonstration technologique qui développent et testent des prototypes d'équipement, et de procédés, au moyen de —
>
> A) la fourniture de conseils d'ordre organisationnel et technique; et
>
> B) la participation à ces coentreprises par le biais de dons, d'accords de coopération ou de contrats si le Secrétaire, agissant par l'intermédiaire du Directeur, détermine que la participation est appropriée, laquelle peut inclure i) le financement partiel du lancement, ii) une participation minoritaire au financement du coût de ces coentreprises pour une durée de cinq ans maximum, et iii) la mise à disposition, d'équipements, d'installations et d'employés,
>
> *à condition* que *l'accent soit mis* sur les domaines d'expertise scientifique ou technologique de l'Institut, *sur la résolution des problèmes génériques* de branches de production spécifiques et sur le renforcement de la compétitivité de ces branches de production sur les marchés mondiaux …" (pas d'italique dans l'original)

7.1249 Lorsqu'on lit cette disposition dans son intégralité, il est clair qu'elle ne limite pas le financement au titre de l'ATP à des "branches de production spécifiques", au sens de l'article 2 de l'Accord SMC ou d'une autre manière.

7.1250 Deuxièmement, l'ATPA n'indique pas que "les systèmes d'information à haute résolution, la fabrication de pointe et les matériaux de pointe" sont les "branches de production spécifiques" qui ont le droit de bénéficier du financement au titre de l'ATP. Il ressort clairement de la disposition citée par les Communautés européennes que ce sont des exemples des domaines de recherche qui sont financés par l'ATP. L'article 201 b) 1) F) dispose ce qui suit:

> "F) il est vital que la branche de production aux États-Unis parvienne à jouer un rôle moteur et acquière une capacité en matière de développement, de conception et de fabrication *dans des domaines tels que* les systèmes d'information à haute résolution, la fabrication de pointe et les matériaux de pointe."[2853]

[2852] ATPA, pièce EC-533, § 201(b)(1)(F).
[2853] ATPA, pièce EC-533, § 201(b)(1)(F).

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> Les huit projets en cause sont limités chacun à un groupe d'entreprises ou de branches de production

7.1251 Enfin, les Communautés européennes font valoir, à titre subsidiaire, que *chacun des huit projets* en cause était limité à un "groupe d'entreprises ou de branches production".

7.1252 De l'avis du Groupe spécial, la spécificité doit généralement être analysée au niveau du programme de subventions en vertu duquel des versements individuels sont accordés (dans les cas où la subvention prend la forme d'un versement et est accordée en vertu d'un programme plus large), et non pas au niveau de chaque versement individuel pris isolément, en l'absence d'une ou de plusieurs raisons expliquant pourquoi une analyse au niveau du programme tout entier n'est pas appropriée. Pour prendre un exemple simple, supposons que les pouvoirs publics octroient un don de 100 dollars à toutes les entreprises dans toutes les branches de production sur son territoire, y compris la société A. Cela apparaîtrait comme un exemple classique d'une subvention qui n'est pas spécifique au titre de l'article 2 de l'Accord SMC. Il semblerait absurde de dire que la subvention accordée à la société A est néanmoins spécifique au titre de l'article 2 parce que la possibilité de bénéficier de *cette* subvention-là, c'est-à-dire le *versement* en faveur de A pris isolément, était limité à une seule société – à savoir la société A.

7.1253 Le Groupe spécial *Japon – DRAM* a cherché à éviter d'interpréter l'article 2 de l'Accord SMC de manière à arriver à ce résultat:

> "... si l'autorité chargée de l'enquête devait se focaliser sur une *transaction donnée*, et que cette transaction découlait d'un *programme de soutien généralement offert* dont l'exécution normale se traduirait généralement par des contributions financières à des conditions prédéterminées (qui par conséquent n'étaient pas spécialement conçues pour la société bénéficiaire), cette transaction particulière ne deviendrait pas "spécifique" au sens de l'article 2.1 *simplement parce qu'elle était conclue pour une société spécifique*, à notre avis".[2854]

7.1254 Naturellement, le raisonnement qui précède ne s'applique que dans le cas où un versement individuel est effectué en vertu d'un programme de subventions général identifiable et découle de ce programme. Dans la mesure où la contribution financière n'est pas fournie dans le cadre d'un quelconque programme de subventions général identifiable, la spécificité doit alors nécessairement être analysée au niveau des versements individuels. En outre, comme cela est indiqué plus haut, il peut y avoir une ou plusieurs raisons pour lesquelles une analyse au niveau du programme tout entier n'est pas appropriée. À cet égard, les États-Unis conviennent qu'"il n'est pas vrai que la spécificité doive toujours être analysée au plus haut niveau d'agrégation des activités de l'autorité qui accorde la subvention" et qu'"il peut être approprié d'analyser la spécificité à un niveau inférieur".[2855] Ils font valoir qu'il s'agit d'un "examen basé sur les faits" et que "la partie plaignante doit fournir une base

[2854] Rapport du Groupe spécial *Japon – DRAM (Corée)*, paragraphe 7.374. (pas d'italique dans l'original) Dans l'affaire *Japon – DRAM (Corée)*, la question principale qui se posait s'agissant de l'article 2 était de savoir s'il était approprié d'analyser certaines transactions de restructuration de la dette d'Hynix au niveau de ces restructurations individuelles (auquel cas il allait de soi que les subventions étaient spécifiques à Hynix) ou plutôt au niveau de la législation-cadre générale. La Corée faisait valoir que la législation-cadre générale (le "CRPA") était le "programme pertinent" aux fins de l'analyse au titre de l'article 2 (ce qui, si c'était correct, aurait vraisemblablement abouti à une constatation selon laquelle la subvention accordée à Hynix n'était pas spécifique). La même question, faisant intervenir les mêmes transactions, a été traitée par le Groupe spécial *CE – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour DRAM.*

[2855] Réponse des États-Unis à la question n° 50, paragraphe 143.

motivée justifiant d'effectuer l'analyse à ce niveau".[2856] Les Communautés européennes semblent souscrire à ces propositions.[2857]

7.1255 Nous avons conclu plus haut que les Communautés européennes n'avaient pas démontré que l'ATP dans son ensemble était spécifique au titre de l'article 2 de l'Accord SMC. Par conséquent, nous considérons que la question pertinente est celle de savoir si les Communautés européennes ont fourni une ou plusieurs raisons justifiant d'examiner la spécificité au niveau des projets individuels en cause, et non pas au niveau de l'ATP tout entier. Ayant soigneusement examiné les éléments de preuve qui nous ont été présentés, nous concluons que les Communautés européennes n'ont pas indiqué de base justifiant de procéder ainsi dans le cas de l'ATP. Nous concluons donc qu'en l'absence de toute base motivée justifiant d'effectuer l'analyse de la spécificité au niveau des projets individuels, l'analyse de la spécificité doit être effectuée au niveau de l'ATP tout entier. Nous rappelons que nous avons déjà rejeté l'argument des Communautés européennes selon lequel l'ATP dans son ensemble était spécifique.

7.1256 En résumé, nous constatons que les Communautés européennes n'ont pas démontré que les subventions accordées à Boeing dans le cadre de l'ATP étaient spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

e) Conclusion

7.1257 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les versements que le DOC a faits aux coentreprises/consortiums auxquels Boeing participait par le biais du programme Advanced Technology constituent des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Toutefois, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que ces subventions étaient spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.**

8. Abandons/transferts de droits de propriété intellectuelle par la NASA/le DOD

a) Introduction

7.1258 Les Communautés européennes font valoir que la NASA et le DOD "transfèrent" à Boeing certains droits de brevet et droits d'utilisation des données. La portée de l'allégation des Communautés européennes est limitée aux droits de propriété intellectuelle sur la recherche menée *par Boeing* dans le cadre des contrats et accords de R&D qu'elle a conclus avec la NASA et le DOD. Les Communautés européennes font valoir que ce "transfert" de droits de propriété intellectuelle est une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC et est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Elles ne sont pas en mesure d'estimer la valeur de cette subvention alléguée mais elles estiment que la valeur de cinq des brevets "transférés" à Boeing est de 726 millions de dollars sur la période de 1997 à 2022 (c'est-à-dire la dernière année où l'un quelconque des cinq brevets estimés est en vigueur).[2858]

7.1259 Les États-Unis font valoir que la conservation par Boeing de certains droits de propriété intellectuelle au titre des contrats et accords de R&D de la NASA et du DOD n'est pas une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC et n'est pas spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

[2856] Réponse des États-Unis à la question n° 50, paragraphe 143.

[2857] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 50, paragraphe 185.

[2858] Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division, pièce EC-17; Estimates of Benefits from Patent Waivers/Transfers to Boeing/MD, pièce EC-20.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

b) Mesures en cause

7.1260 Il est indiqué dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes[2859] que la NASA accorde une subvention à Boeing en lui permettant "d'exploiter les résultats" de programmes de recherche "par des moyens comprenant mais pas exclusivement l'abandon de droits de brevet de valeur, ou la renonciation à de tels droits, l'octroi d'un accès aux données visées par des droits exclusifs limités ("LERD") ou d'un accès autrement exclusif ou anticipé à des données, secrets commerciaux et autres connaissances résultant de recherches financées par les pouvoirs publics", en "accordant à la branche de production LCA des États-Unis un accès exclusif ou anticipé à des données, secrets commerciaux et autres connaissances résultant de recherches financées par le gouvernement" et en "autorisant la branche de production LCA des États-Unis à exploiter les résultats de recherches financées par le gouvernement par des moyens comprenant mais pas exclusivement l'abandon de droits de brevet de valeur ou de droits d'utilisation des données en tant que tels ou la renonciation à de tels droits".

7.1261 S'agissant du DOD, il est indiqué, en des termes similaires, dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes[2860] que le DOD accorde une subvention à Boeing en lui permettant "d'exploiter les résultats" des recherches financées par le DOD "par des moyens comprenant mais pas exclusivement l'abandon de droits de brevet de valeur, l'octroi d'un accès exclusif ou anticipé à des données, secrets commerciaux et autres connaissances résultant de recherches financées par les pouvoirs publics ou la renonciation à de tels droits" et "en autorisant la branche de production des LCA des États-Unis à exploiter les résultats de recherches financées par les pouvoirs publics y compris, mais pas exclusivement, l'abandon de droits de brevet de valeur ou de droits d'utilisation des données en tant que tels ou la renonciation à de tels droits".

7.1262 Il est indiqué dans la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes que la NASA et le DOD accordent ce traitement à Boeing en vertu des lois, réglementations et autres mesures ci-après (dont certaines sont spécifiques à la NASA, certaines sont spécifiques au DOD, certaines concernent les brevets, et certaines concernent les droits d'utilisation des données):

- 35 U.S.C. §§ 200 *et seq.*;
- Memorandum to the Heads of Executive Departments and Agencies: Government Patent Policy (Mémorandum à l'intention des responsables des départements et organismes exécutifs: politique du gouvernement en matière de brevets), Pub. Papers 248 (18 février 1983);
- Décret n° 12591 (10 avril 1987);
- 14 CFR §§ 1245.100 *et seq.*;
- 14 CFR §§ 1274.911-1274.914;
- 48 CFR §§ 27.300 *et seq.*;
- 48 CFR §§ 27.400 *et seq.*;
- 48 CFR §§ 227.7100 *et seq.*;

[2859] WT/DS353/2, point 2 a), 2 f), 2 g), pages 6 et 9.
[2860] WT/DS353/2, point 3 a), 3 d), pages 10 et 12.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

- 48 CFR §§ 227.303 *et seq.*;

- *Requirements for Documentation, Approval, and Dissemination of NASA Scientific and Technical Information* (Prescriptions concernant la collecte, l'approbation et la diffusion des informations scientifiques et techniques de la NASA), article 4.5.7.1 (NPG 2200.2A).

7.1263 En réponse à une question du Groupe spécial, les Communautés européennes précisent qu'elles contestent tous les brevets transférés/abandonnés à Boeing au titre de tous les contrats et accords de R&D que Boeing a conclus avec la NASA et le DOD, y compris, mais pas exclusivement, ceux conclus dans le cadre des programmes de R&D spécifiques de la NASA et du DOD énumérés dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial. Selon elles:

> "... depuis le début du présent différend, les Communautés européennes contestent en tant que subvention spécifique l'octroi à Boeing par la NASA et le DOD de *tous* les brevets en vertu de *tous* les contrats de la NASA et du DOD, *même s'ils résultent de programmes qui ne sont pas spécifiquement contestés*".[2861]

7.1264 S'agissant de la répartition des "droits d'utilisation des données", la portée de l'allégation des Communautés européennes est limitée au traitement accordé en vertu des contrats et accords de R&D de la NASA avec Boeing qui comprennent des clauses relatives aux "données visées par des droits exclusifs limités" (LERD), et aux contrats et accords de R&D du DOD avec Boeing en vertu desquels le DOD n'a acquis que des droits "limités", "à des fins publiques" sur les données (par opposition aux "données visées par des droits illimités"). Les Communautés européennes ont expliqué qu'elles ne contestaient pas par ailleurs la répartition des droits d'utilisation des données en vertu des contrats et accords de R&D de la NASA ou du DOD avec Boeing:

> "Pour exposer les choses clairement, s'agissant de la NASA, les Communautés européennes ne contestent en tant que subvention que la protection des droits d'utilisation des données financées par les pouvoirs publics qui est assurée à Boeing en vertu des clauses relatives aux données visées par des droits exclusifs limités ("LERD") des programmes ACT, HSR, AST et Base R&T.[2862] Les États-Unis admettent que, s'agissant des LERD, "Boeing et d'autres contractants ont négocié pour limiter les *droits illimités par ailleurs que les pouvoirs publics des États-Unis auraient normalement* sur des données spécifiquement identifiées développées au cours des recherches faisant l'objet du contrat".'[2863] Par conséquent, la NASA fournit des "biens … autres qu'une infrastructure générale" au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) puisque les droits d'utilisation des données sont un type de droit de propriété intellectuelle que la NASA détiendrait normalement, mais qu'elle a accordé à Boeing au moyen des dispositions LERD.
>
> S'agissant de l'octroi de droits d'utilisation des données par le DOD, les Communautés européennes contestent la pratique qui consiste à accorder des droits d'utilisation des données à Boeing dans des cas où les pouvoirs publics ont financé, du moins en partie, la R&D qui a donné lieu à ces droits.[2864] Pendant la durée de

[2861] Réponse des Communautés européennes à la question n° 216, paragraphe 386. (pas d'italique dans l'original)

[2862] (*note de bas de page de l'original*) Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 838.

[2863] (*note de bas de page de l'original*) Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 352. (pas d'italique dans l'original)

[2864] (*note de bas de page de l'original*) Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 839.

> validité des droits d'utilisation des données, les pouvoirs publics "ne peuvent pas utiliser, ou autoriser des tiers à utiliser, à des fins commerciales des données techniques", alors que les droits accordés à Boeing sur ces données sont illimités.[2865],[2866]

7.1265 S'agissant des "secrets commerciaux", dont il apparaît qu'il s'agit d'une sous-catégorie de droits d'utilisation des données, la portée de l'allégation des Communautés européennes est limitée à la NASA.[2867]

c) Arguments des Communautés européennes

7.1266 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes font valoir que les transferts de droits de propriété intellectuelle de valeur, y compris des brevets, des droits sur des secrets commerciaux et des droits sur des données, à Boeing par la NASA et le DOD constituent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC. Selon les Communautés européennes, ces transferts constituent la fourniture de biens au sens de l'article 1.1 a) 1) iii). À cet égard, elles expliquent que le terme "biens" s'entend des "{p}ropriétés ou possessions", que les brevets et les autres droits en cause sont généralement considérés comme de la *propriété* intellectuelle et sont visés en tant que tels par l'Accord sur les ADPIC, et que la législation des États-Unis stipule expressément que les "brevets auront les caractéristiques d'une *propriété* mobilière".[2868] Les Communautés européennes font valoir, à titre subsidiaire, que ces transferts de droits de propriété intellectuelle constituent l'"abandon de recettes publiques" qui sont "normalement exigibles" au sens de l'article 1.1 a) 1) ii), étant donné que les entités faisant usage des droits de propriété intellectuelle des pouvoirs publics "devraient normalement payer des droits de licence pour un tel usage". Par exemple, lorsqu'une entité souhaite utiliser une technologie brevetée par la NASA ou le DOD, elle doit normalement négocier une licence exigeant, entre autres, le versement de redevances.[2869]

7.1267 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes répondent à l'argument des États-Unis selon lequel les transferts/abandons de droits de brevet et de droits d'utilisation des données par la NASA et le DOD ne constituent pas une contribution financière parce que, en vertu de la législation des États-Unis sur les brevets et le droit d'auteur, les droits conservés par le contractant et ses employés "leur appartiennent en premier lieu".[2870] S'agissant des droits de brevet, les Communautés européennes font valoir que, en vertu de la législation et de la réglementation applicables, les droits de brevet ne sont pas "garantis au contractant et à ses employés" et ne leur ont jamais "apparten{u} en premier lieu". Elles examinent les politiques et la pratique aussi bien de la NASA que du DOD afin de démontrer que, s'il n'y a pas abandon, c'est le gouvernement des États-Unis et non le contractant qui est titulaire du brevet.[2871] Elles font valoir qu'il en va de même pour les droits d'utilisation des données qu'elles contestent. À cet égard, elles précisent qu'elles contestent en tant que subvention uniquement la protection des droits d'utilisation des données financées par les pouvoirs publics assurée à Boeing en vertu des clauses relatives aux "données visées par des droits exclusifs limités" (LERD) dans le cas de la NASA, et la pratique du DOD qui consiste à

[2865] (*note de bas de page de l'original*) Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 839, citant 48 C.F.R. § 227.7103-5(b)(4), pièce EC-590; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 353.

[2866] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 546 et 547.

[2867] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 833.

[2868] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 841.

[2869] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 842.

[2870] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 324, 355 et 356.

[2871] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 538 à 541.

accorder des droits d'utilisation des données à Boeing dans des cas où les pouvoirs publics ont financé, du moins en partie, la R&D qui a donné lieu à ces droits.[2872]

7.1268 Concernant l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, les Communautés européennes font valoir que les "abandons/transferts de droits de propriété intellectuelle" de la NASA/du DOD confèrent des "avantages" à la division des LCA de Boeing. Elles font valoir: i) que les contributions financières "se rapportent, du moins en partie, à la production de tous les LCA de Boeing"; ii) que les contributions financières "confèrent à la division des LCA de Boeing des avantages à des conditions autres que celles du marché"; iii) que "Boeing n'est pas tenue de verser quoi que ce soit en échange" de ces abandons/transferts de droits de propriété intellectuelle; iv) que Boeing a acquis des "connaissances et une expérience" très utiles grâce à la R&D aéronautique; et v) que ce sont des droits que Boeing "ne pourrait pas obtenir sur le marché sans les acheter ou en acquérir la licence à la juste valeur marchande, et qui, par conséquent, représentent des droits de propriété "gratuits" pour Boeing".[2873]

7.1269 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes répondent aux arguments des États-Unis concernant l'avantage. Premièrement, elles font valoir qu'un Membre de l'OMC ne peut pas se soustraire à toutes les disciplines de l'Accord SMC simplement en affirmant, sans aucun élément à l'appui, que chaque aspect de ce contrat était fondé sur le marché et négocié dans des conditions de pleine concurrence.[2874] Deuxièmement, les politiques concernant l'octroi/l'abandon de droits de propriété intellectuelle, telles qu'adaptées pour des grandes entreprises comme Boeing, ont été mises en œuvre, du moins selon le Président des États-Unis, dans le but d'"améliorer la productivité de l'économie des États-Unis, de créer de nouveaux emplois et d'améliorer la position des États-Unis dans le commerce mondial"; elles n'ont *pas* été mises en œuvre parce que le gouvernement "avait du mal à trouver des contractants pour prendre l'argent public".[2875] Troisièmement, les Communautés européennes font valoir que la répartition des droits de propriété intellectuelle en vertu des contrats et accords de R&D de la NASA/du DOD s'écarte de la pratique commerciale normale parce que, "{e}n règle générale, lorsque des sociétés privées financent d'autres entités pour mener des recherches à leur place, elles conservent l'intégralité des droits sur toute propriété intellectuelle créée".[2876] À l'appui de cette affirmation, les Communautés européennes font référence à un article sur les droits de propriété intellectuelle et la recherche sur les cellules souches[2877] ainsi qu'à une déclaration de Mme Regina Dieu, conseillère juridique au service juridique chargé des achats industriels de Airbus SAS, qui déclare que lorsque Airbus finance un projet de R&D, elle est la seule titulaire à titre exclusif de toute la propriété intellectuelle créée ou acquise dans le cadre et au cours de l'exécution du projet de R&D.[2878] En outre, les Communautés européennes font référence[2879] à un article sur la recherche collaborative[2880], à un cours de formation de l'OMPI[2881]

[2872] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 546 et 547.
[2873] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 849 à 851.
[2874] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 549, 550 et 552.
[2875] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 551 et 559.
[2876] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 553.
[2877] Sean M. O'Connor, "Intellectual Property Rights and Stem Cell Research: Who Owns the Medical Breakthroughs?" 39 New Eng. L. Rev. 665 (2005), pièce EC-1212, page 669.
[2878] Declaration of Regina Dieu, 8 November 2007, pièce EC-1178.
[2879] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 553 à 556.
[2880] Rochelle Cooper Dreyfuss, "Collaborative Research: Conflicts on Authorship, Ownership and Accountability", 53 Vand. L. Rev. 1161 (2000), pièce EC-1228, page 1212.
[2881] WIPO-MOST, "Intermediate Training Course on Practical Intellectual Property Issues in Business", 13 November 2003, pièce EC 1229, pages 42 et 43.

et à un contrat conclu par Boeing avec le National Institute of Aviation Research de l'Université d'État de Wichita.[2882]

7.1270 Concernant la spécificité, les Communautés européennes font valoir que les abandons/transferts de droits de propriété intellectuelle de la NASA et du DOD sont spécifiques au sens de l'article 2.1 a) de l'Accord SMC. Elles font valoir que le fondement législatif des programmes de R&D de la NASA (dans le cadre desquels la propriété intellectuelle est créée) découle de la Loi sur l'espace, qui limite ces programmes aux branches de production qui peuvent répondre aux objectifs de cette loi. Par conséquent, les transferts de droits de propriété intellectuelle de la NASA, qui résultent tous de la R&D financée par la NASA, sont spécifiques aux entreprises qui prennent part à la R&D aéronautique et aérospatiale. De même, les transferts de droits de propriété intellectuelle du DOD résultent tous de la R&D financée par le DOD, qui est spécifique au groupe d'entreprises du secteur de la défense capables de mener ces activités spécialisées.[2883] Les Communautés européennes font aussi valoir que les transferts de droits de propriété intellectuelle sont spécifiques *de facto* au titre de l'article 2.1 c) de l'Accord SMC, du fait de la part des contrats de R&D de la NASA et du DOD obtenue par Boeing.[2884]

7.1271 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes répondent aux arguments concernant la spécificité présentés par les États-Unis à titre de réfutation en faisant le raisonnement selon lequel le fait que d'autres organismes publics des États-Unis suivent les mêmes pratiques que la NASA et le DOD en ce qui concerne la répartition des droits de propriété intellectuelle n'est pas pertinent. Elles font valoir qu'"{i}l est important de rappeler que l'article 2.1 a) prévoit deux options (comme l'indique l'utilisation de la conjonction "ou") au moyen desquelles le plaignant peut démontrer qu'il y a spécificité *de jure* – à savoir que le plaignant peut montrer *soit* que "l'autorité qui accorde la subvention … limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention" *soit* que "la législation en vertu de laquelle ladite autorité agit limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention". Les Communautés européennes expliquent que la "deuxième option ne fait toutefois pas référence à la "législation en vertu de laquelle le *programme de subventions* agit", mais fait plutôt référence à la "législation en vertu de laquelle l'*autorité qui accorde la subvention* agit". Elles rappellent que les "autorités qui accordent la subvention en cause en l'espèce sont la NASA et le DOD et {qu'}elles agissent en vertu de leurs propres ensembles de lois et réglementations, comme la Loi sur l'espace de la NASA".[2885]

d) Arguments des États-Unis

7.1272 Les États-Unis font valoir que les transferts/abandons de droits de brevet et d'utilisation des données de la NASA et du DOD ne constituent pas une contribution financière parce que, en vertu de la législation des États-Unis sur les brevets et le droit d'auteur, les droits conservés par le contractant et ses employés "leur appartiennent en premier lieu".[2886] Ainsi, la NASA et le DOD n'accordent aucune "contribution" à Boeing, qu'elle soit financière ou autre. Au contraire, c'est Boeing qui transfère certains droits de propriété intellectuelle à la NASA et au DOD en vertu des contrats et accords de R&D en cause lorsqu'elle octroie aux pouvoirs publics une licence sans redevance leur permettant d'utiliser toutes inventions et données produites dans le cadre du contrat ou de l'accord. Concernant les droits de brevet, les États-Unis font valoir que l'allégation des Communautés européennes selon laquelle le DOD et la NASA ont accordé une contribution financière en "transférant" ou en "abandonnant" des droits de brevet est infondée à plusieurs égards.

[2882] Contract Between Boeing Commercial Airplane Group Wichita Division and Wichita State University, Contract No. 000051728, 4 November 2002, pièce EC-1231.
[2883] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 852 et 853.
[2884] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 854 et 855.
[2885] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 577.
[2886] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 324, 355 et 356.

Fondamentalement, "c'est l'inventeur qui détient le droit de brevet en premier lieu", et le seul "transfert de droits" possible par l'effet du contrat va de l'inventeur aux pouvoirs publics et non l'inverse. En outre, les Communautés européennes font erreur en affirmant que l'attribution de droits de brevet en vertu d'un contrat public est la fourniture d'un bien au titre de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC ou l'abandon de recettes publiques normalement exigibles au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC.[2887] Concernant les droits d'utilisation des données, les États-Unis font valoir de la même manière qu'il ne peut pas y avoir "fourniture" aux fins de l'article 1.1 a) 1) iii) lorsque les pouvoirs publics confirment les droits de l'auteur des données et ne fournissent rien d'autre, et que, comme le DOD et la NASA ont simplement autorisé Boeing à conserver les droits de propriété intellectuelle auxquels elle avait droit en vertu de la loi générale sur le droit d'auteur, les organismes n'ont "abandonné aucune recette" au sens de l'article 1.1 a) 1) ii).[2888]

7.1273 Les États-Unis avancent à nouveau cet argument dans leur deuxième communication écrite, faisant valoir que "l'affirmation des CE selon laquelle les pouvoirs publics ont transmis des droits de propriété intellectuelle à Boeing est l'inverse de ce qui s'est réellement produit – à savoir que Boeing a transmis des droits de propriété intellectuelle aux pouvoirs publics".[2889] Les États-Unis réaffirment que les droits de propriété intellectuelle ne sont pas des biens au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC, de sorte que même s'il y avait "transfert" de droits de propriété intellectuelle par la NASA/le DOD à Boeing, ce "transfert" ne constituerait pas la fourniture de "biens" au sens de cette disposition.[2890]

7.1274 Concernant l'existence d'un avantage, les États-Unis font valoir dans leur première communication écrite que, même si le Groupe spécial conclut qu'il y a une contribution financière, "le traitement identifié par les CE ne confère pas d'avantage". Ils font valoir que la valeur des droits de brevet est incluse dans l'échange de valeur dont les pouvoirs publics et le contractant conviennent lors de la négociation du contrat initial.[2891] Ils font valoir en outre que "même si elles sont prises isolément, les clauses relatives aux brevets figurant dans les contrats des pouvoirs publics des États-Unis révèlent un équilibre global entre les parties".[2892] Les États-Unis contestent aussi le fait que les Communautés européennes ont tenté d'établir l'existence d'un avantage au titre de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC sur la base d'une analyse *a posteriori* de la valeur des droits de propriété intellectuelle dans le cadre de certains contrats et accords.[2893] Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément à l'appui de leur affirmation selon laquelle la répartition des droits de propriété intellectuelle en vertu des contrats et accords de R&D de la NASA et du DOD était contraire à ce que les acteurs du marché auraient négocié dans des conditions de pleine concurrence suivant des points de repère pertinents du marché.[2894]

7.1275 Concernant la spécificité, les États-Unis font valoir que les "transferts" de droits de propriété intellectuelle de la NASA/du DOD ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Selon eux, le traitement faisant l'objet de la plainte des Communautés européennes – c'est-à-dire la conservation par les titulaires d'un contrat avec la NASA de leurs droits de brevet – découle de la réglementation de la NASA en matière de passation des marchés et de la réglementation en matière d'abandon de brevets, qui sont elles-mêmes fondées sur la politique définie dans le Mémorandum du

[2887] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 317.
[2888] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 356.
[2889] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 100 à 105.
[2890] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 331; réponse des États-Unis à la question n° 127.
[2891] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 326 à 328.
[2892] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 326 à 329.
[2893] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 330 et 331.
[2894] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 106 et 107.

18 février 1983 et le Décret n° 12591 du Président. Les États-Unis expliquent que ces textes de référence "s'appliquent généralement à tous les départements et organismes fédéraux" et que "le traitement de fond" en question n'est pas spécifique à la R&D aéronautique et aérospatiale mais est "identique au traitement accordé à tous les contractants au titre des contrats de R&D des pouvoirs publics des États-Unis". De l'avis des États-Unis, rien dans l'article 2.1 a) ou b) n'indique que "l'utilisation de procédures spécifiques par un organisme remet en cause l'accessibilité générale du traitement de fond qu'il accorde". Les États-Unis font valoir que ce point s'applique avec d'autant plus de force au DOD.[2895] Ils répondent aussi aux arguments des Communautés européennes concernant la spécificité *de facto* en faisant valoir que celles-ci n'ont pas démontré que Boeing avait obtenu une part disproportionnée du financement de la R&D accordé par la NASA et le DOD.[2896] Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis réaffirment que "la loi et le Mémorandum présidentiel de 1983 permettent à *tous* les titulaires d'un contrat public de R&D de bénéficier de ce traitement, sans le limiter à une entreprise ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production spécifiques".[2897]

e) Évaluation par le Groupe spécial

i) Droits de brevet

7.1276 Le Groupe spécial ne juge pas nécessaire de régler la question de savoir si la répartition des droits de brevet en vertu des contrats et accords de R&D de la NASA/du DOD constitue une contribution financière qui confère un avantage au sens de l'article premier de l'Accord SMC parce que, selon lui, il est clair que la répartition des droits de brevet en vertu des contrats et accords de la NASA et du DOD n'est pas spécifique à un "groupe d'entreprises ou de branches de production" au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. La raison en est que la répartition des droits de brevet est uniforme en vertu de tous les contrats, accords et dons relatifs à la R&D des pouvoirs publics des États-Unis, en ce qui concerne tous les départements et organismes publics des États-Unis, pour toutes les entreprises de tous les secteurs. Dans tous les cas, le contractant/partenaire/bénéficiaire détient toutes les inventions (c'est-à-dire les droits de brevet) qu'il conçoit au cours des recherches financées par le gouvernement des États-Unis qu'il mène; le gouvernement obtient toutefois une licence sans redevance "pour l'utilisation par les pouvoirs publics/à des fins publiques" qui lui permet d'utiliser l'invention visée.

7.1277 Avant 1980, les États-Unis appliquaient une politique générale consistant à s'approprier tous les droits de brevet sur les inventions réalisées par des contractants en vertu de contrats de R&D financée par des fonds fédéraux (et à accorder ensuite des licences non exclusives à tout requérant, y compris le contractant, qui souhaitait utiliser l'invention visée).[2898] En 1980, le gouvernement des États-Unis a modifié sa politique régissant la répartition des droits de brevet en vertu des contrats de R&D financée par des fonds fédéraux et a commencé à accorder aux titulaires de contrats publics la titularité des brevets sur toutes les inventions qu'ils réalisaient grâce à un financement fédéral en vertu de contrats de R&D (les pouvoirs publics obtenant une licence limitée "d'utilisation par les pouvoirs publics" lui permettant d'utiliser l'invention visée sans devoir verser de redevances au contractant). À l'origine, la nouvelle politique s'appliquait uniquement aux organisations à but non lucratif et aux petites entreprises. La politique a été ensuite étendue de façon que le même traitement soit accordé à l'ensemble des titulaires de contrats publics, indépendamment de leur taille et de leur statut à but lucratif/non lucratif.

[2895] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 335 et 336.
[2896] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 338 et 339.
[2897] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 108.
[2898] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 806; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 314.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1278 La politique a été mise en œuvre au moyen d'un certain nombre d'instruments juridiques différents. Aux fins de la présente affaire, cinq instruments juridiques différents sont pertinents:

a) la loi appelée **Bayh-Dole Act**, qui a mis en œuvre la politique en 1980 et qui est codifiée dans 35 U.S.C. §§ 200-212 (sous le titre "Patent Rights in Inventions Made with Federal Assistance" (Droits de brevet sur les inventions réalisées avec une aide fédérale))[2899];

b) un **Mémorandum présidentiel** de 1983 à l'intention des responsables des départements et organismes exécutifs (intitulé "Government Patent Policy" (Politique du gouvernement en matière de brevets)) qui a élargi le champ d'application de la politique afin qu'elle englobe tous les titulaires de contrats publics, indépendamment de leur taille et de leur statut à but lucratif/non lucratif[2900];

c) un **Décret** de 1987 (intitulé "Facilitating access to science and technology" (Faciliter l'accès à la science et à la technologie)) dans lequel les termes du Mémorandum présidentiel de 1983 ont été finalement incorporés[2901];

d) le **règlement fédéral général** correspondant qui met en œuvre la Loi Bayh-Dole, le Mémorandum présidentiel de 1983 et le Décret de 1987, qui figure dans 48 C.F.R. §§ 27.300-27.306 (sous le titre "Patent Rights Under Government Contracts" (Droits de brevet dans le cadre des contrats publics))[2902];

e) le **règlement spécifique à la NASA** (intitulé "Patents and Other Intellectual Property Rights" (Brevets et autres droits de propriété intellectuelle), dont la sous-partie 1 est intitulée "Patent Waiver Regulations" (Règlement relatif à l'abandon des brevets)) figurant dans 14 C.F.R. §§ 1245, qui met en œuvre cette politique.[2903]

7.1279 La raison d'être des règles régissant la répartition des droits de brevet dans les contrats et accords de R&D financée par les pouvoirs publics des États-Unis est énoncé dans la **Loi Bayh-Dole** (qui s'applique uniquement aux organisations à but non lucratif et aux petites entreprises) à l'article intitulé "Politique et objectif" (article 200):

> "La politique et l'objectif du Congrès sont d'utiliser le système de brevets pour promouvoir l'utilisation d'inventions qui résultent de la recherche ou du développement financés par des fonds fédéraux; d'encourager au maximum la participation de petites entreprises aux efforts de recherche et développement financés par des fonds fédéraux; de promouvoir la collaboration entre les entreprises commerciales et les organisations à but non lucratif, y compris les universités; de faire en sorte que les inventions réalisées par des organisations à but non lucratif et par de petites entreprises soient utilisées de manière à promouvoir la libre concurrence et la libre entreprise sans entraver indûment la recherche et les découvertes futures; de promouvoir la commercialisation et la mise à disposition du public des inventions réalisées aux États-Unis par l'industrie et la main-d'œuvre de ce pays; de faire en sorte que le gouvernement obtienne des droits suffisants sur les inventions financées par des fonds fédéraux pour répondre à ses besoins et protéger le public contre la non-utilisation ou l'utilisation déraisonnable des inventions; et de

[2899] Pièce EC-558.
[2900] Pièce EC-560.
[2901] Pièce EC-561.
[2902] Pièce EC-559.
[2903] Pièce EC-572.

> réduire au minimum les coûts relatifs à l'administration des politiques dans ce domaine."

7.1280 Le **Mémorandum présidentiel** de 1983 qui a étendu le traitement prévu par la Loi Bayh-Dole à tous les contractants indépendamment de leur taille et de leur statut à but lucratif/non lucratif était accompagné d'une "note d'information" dans laquelle il était expliqué ce qui suit:

> "Les inventions développées au moyen d'un financement du gouvernement constituent une ressource nationale de valeur. Grâce à des incitations appropriées, le secteur privé poursuivra le développement commercial de bon nombre de ces inventions. Les nouveaux produits et procédés qui en résulteront amélioreront la productivité de l'économie des États-Unis, créeront de nouveaux emplois et amélioreront la position des États-Unis dans le commerce mondial. La politique définie par le Mémorandum vise à fournir de telles incitations."

7.1281 La partie pertinente du **Décret** de 1987 intitulé "Faciliter l'accès à la science et à la technologie" est ainsi libellée:

> "Article premier. Transfert de technologie financée par des fonds fédéraux.
>
> a) Le responsable de chaque département et organisme exécutif, dans la mesure permise par la loi, encouragera et facilitera la collaboration entre les laboratoires fédéraux, les pouvoirs publics des États et locaux, les universités et le secteur privé, en particulier les petites entreprises, afin de favoriser le transfert de technologie vers le marché.
>
> b) Le responsable de chaque département et organisme exécutif, dans la limite du total des fonds alloués et dans la mesure permise par la loi:
>
> ...
>
> 4) favorisera la commercialisation, en accord avec le Mémorandum que j'ai adressé aux responsables des départements et organismes exécutifs le 18 février 1983, des résultats brevetables de la recherche financée par des fonds fédéraux, en accordant à tous les contractants, quelle que soit leur taille, la titularité des brevets obtenus en totalité ou en partie grâce à des fonds fédéraux, en échange de leur utilisation, sans paiement de redevances, par ou au nom des pouvoirs publics."

7.1282 Le règlement d'application général et le règlement d'application spécifique à la NASA (c'est-à-dire les points d) et e) ci-dessus) énoncent la raison d'être de la répartition des droits de brevet en des termes similaires.

7.1283 Les règles régissant la répartition des droits de brevet en vertu des contrats et accords de R&D financée par les pouvoirs publics des États-Unis sont restées pour l'essentiel inchangées depuis l'adoption de la Loi Bayh-Dole.[2904]

7.1284 Les lois et réglementations des États-Unis susmentionnées donnent aux titulaires de contrats publics la possibilité de conserver la propriété, avec certaines limites, des inventions résultant d'un

[2904] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 319.

accord de financement conclu avec le gouvernement des États-Unis.[2905] Les contractants obtiennent les droits de brevet relatifs aux technologies "conçues ou effectivement mises en pratique pour la première fois au cours des travaux effectués" en vertu de "tout contrat, don ou accord de coopération conclu entre tout organisme fédéral … et tout contractant pour mener des travaux expérimentaux, de développement ou de recherche financés en totalité ou en partie par le gouvernement fédéral".[2906]

7.1285 Ces droits de brevet autorisent le contractant à empêcher toutes les autres entités d'exploiter les technologies revendiquées par le brevet et permettent à la société d'accorder une licence d'exploitation de la technologie en échange d'une compensation. Spécifiquement, un brevet des États-Unis donne le droit d'"empêcher des tiers de fabriquer, d'utiliser, d'offrir à la vente ou de vendre" l'invention aux États-Unis ou d'"importer" l'invention aux États-Unis, pendant un laps de temps limité (c'est-à-dire actuellement un minimum de 20 ans à compter de la date de la demande).[2907] En outre, en tant que titulaire du brevet, le contractant a aussi le droit de céder, ou de transmettre par voie successorale, le brevet et de conclure des contrats de licence avec des tiers. Une limitation est toutefois imposée au contractant qui accorde une licence exclusive à des tiers: "tous produits contenant l'invention visée ou fabriqués grâce à l'utilisation de celle-ci {doivent être} fabriqués pour l'essentiel aux États-Unis".[2908]

7.1286 Le gouvernement des États-Unis obtient "une licence libérée non exclusive, non transmissible et irrévocable pour mettre en pratique ou faire mettre en pratique pour le compte ou au nom des États-Unis toute invention visée à l'échelle mondiale".[2909] Les droits de brevet accordés au gouvernement prennent la forme d'une licence d'exploitation de l'invention pour toute "utilisation par les pouvoirs publics", ce qui inclut l'utilisation du brevet par tout titulaire d'un contrat public qui se livre à une "activité publique". Cette licence ne comprend pas le droit de développer une technologie brevetée aux fins de sa vente dans le commerce.[2910] Le gouvernement des États-Unis obtient aussi certains droits d'"intervention", disposition qui donne à l'organisme fédéral le pouvoir d'obliger le contractant, dans certaines circonstances limitées, à accorder une licence à des requérants à des conditions qui sont raisonnables dans ces circonstances, ou d'accorder la licence lui-même. Aucun département ou organisme gouvernemental des États-Unis n'a jamais exercé ces droits de retrait pour quelque brevet que ce soit au titre de quelque contrat que ce soit.[2911]

7.1287 La Loi sur l'espace dispose que toute invention réalisée en vertu d'un contrat conclu avec la NASA "sera la propriété exclusive des États-Unis, et, si une telle invention est brevetable, un brevet sera, par conséquent, délivré aux États-Unis" à moins que la NASA ne l'abandonne.[2912] Pour se conformer au **Mémorandum exécutif** susmentionné adopté en 1983 par le Président Reagan, la NASA a élaboré un règlement en vertu duquel elle abandonne généralement ses droits de brevet aux grandes entreprises telles que Boeing, s'agissant des inventions développées dans le cadre de la recherche qu'elle finance.[2913] En vertu de ce **règlement spécifique à la NASA**, celle-ci abandonne

[2905] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 810 (citant 35 U.S.C. § 202(a), pièce EC-558, et 48 C.F.R. § 27.302, pièce EC-559).
[2906] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 811 (citant 35 U.S.C. § 201 e) et b), pièce EC-558).
[2907] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 812 (citant 35 U.S.C. § 154(a)(2), pièce EC-562, et 35 U.S.C. § 271(a), pièce EC-563).
[2908] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 815 (citant 35 U.S.C. § 204, pièce EC-558).
[2909] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 813 (citant 35 U.S.C. § 202(c)(4), pièce EC-558, et 48 C.F.R. § 27.302(c), pièce EC-559).
[2910] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 813.
[2911] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 814.
[2912] 42 U.S.C. § 2457(a), pièce EC-571.
[2913] 14 C.F.R. §§ 1245.100 *et. seq.*, § 1245.103, pièce EC-572. Le règlement ne s'applique pas aux petites entreprises ni aux organisations à but non lucratif, qui sont régies par les dispositions de la loi des

ces droits pour, en partie, "faire en sorte que la nouvelle technologie soit exploitée très tôt, développée rapidement et demeure disponible à des fins commerciales ...".[2914] Le règlement relatif à l'abandon de brevets par la NASA permet de déposer des demandes d'abandon à deux moments: i) avant l'invention, en ce qui concerne toutes les inventions pouvant être réalisées en vertu d'un contrat; et ii) après la notification d'une invention, une fois l'invention réalisée.[2915]

7.1288 Lorsque la NASA abandonne des droits de brevet, elle procède officiellement à cet abandon au moyen d'un "instrument d'abandon", qui dispose, par exemple, ce qui suit:

> "{l'}Administrateur abandonne les droits de propriété du gouvernement des États-Unis aux États-Unis d'Amérique et dans les pays ci-après: …, et transmet par la présente au bénéficiaire de l'abandon le plein droit, la propriété et la jouissance de chaque invention qui peut être conçue ou mise effectivement en pratique pour la première fois au cours des travaux effectués en vertu du contrat indiqué plus haut ..."[2916]

7.1289 Le règlement établit la présomption générale qu'un abandon demandé en temps voulu sera accordé aux sociétés des États-Unis "à moins que le Conseil {des inventions et contributions de la NASA} n'estime que les intérêts des États-Unis seraient mieux servis par la restriction ou la suppression en totalité ou partie des droits du contractant" dans certaines situations énumérées.[2917] Le règlement évoque les situations dans lesquelles des brevets pourraient ne pas être abandonnés, y compris dans des cas où "le contractant n'est pas situé aux États-Unis ou n'a pas d'établissement aux États-Unis".[2918] Selon une étude du National Bureau of Economic Research (Bureau national de recherche économique), au début des années 1980, les "abandons {de brevet} étaient pour l'essentiel accordés automatiquement" par la NASA.[2919]

7.1290 Selon les États-Unis, les clauses relatives aux droits de brevet que la NASA et le DOD utilisent dans leurs contrats et accords de R&D sont "normalisées pour les deux organismes".[2920] La NASA applique des clauses différentes pour les grandes et moyennes entreprises, par opposition aux petites entreprises, universités et autres institutions de recherche, mais il y a des clauses types pour chaque groupe.[2921] Le règlement de la NASA en matière de passation des marchés exige l'insertion d'une des deux clauses différentes, 1852.227-70 (Nouvelle technologie) et 1852.227-71 (Demandes d'abandon des droits sur les inventions), dans les contrats conclus entre la NASA et les moyennes et

---

États-Unis sur les brevets relatives à la transmission de brevets par les pouvoirs publics (35 U.S.C. §§ 200-212, pièce EC-558). Voir aussi 14 C.F.R. § 1245.101, pièce EC-572.

[2914] 14 C.F.R. § 1245.103(a), pièce EC-572. Comme pour les brevets transmis en vertu de la législation des États-Unis en matière de brevets, les droits de brevet abandonnés par la NASA en vertu de son règlement ne sont pas illimités puisque la NASA conserve le droit d'exploiter pour elle-même la technologie brevetée ou de délivrer des licences obligatoires au moyen des droits d'"intervention".

[2915] 14 C.F.R. §§ 1245.104, 1245.105, pièce EC-572.

[2916] NASA, Instrument of Waiver (Domestic and Foreign Rights), Structures and Materials Technology for Aerospace Vehicles, pièce EC-1227.

[2917] 14 C.F.R. § 1245.104(b), pièce EC-572. Voir aussi § 1245.105(b)(1), pièce EC-572.

[2918] 14 C.F.R. § 1245.104(b)(1), pièce EC-572.

[2919] National Bureau of Economic Research, Evidence from Patents and Patent Citations on the Impact of NASA and other Federal Labs on Commercial Innovation, May 1997, pièce EC-574, page 8.

[2920] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 328.

[2921] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 328, note de bas de page 436.

grandes entreprises.[2922] Elles font partie des nombreuses clauses normalisées incorporées par référence dans les contrats et accords de R&D de la NASA.[2923]

7.1291 Contrairement à la NASA, le DOD n'a pas son propre règlement détaillé concernant les transferts de brevets à de grandes entreprises. Au lieu de cela, il s'appuie généralement sur la partie pertinente de la Loi Bayh-Dole et du Mémorandum exécutif de 1983 qui étend la politique aux grandes entreprises commerciales[2924] ainsi que sur le règlement général correspondant mettant en œuvre ces instruments.[2925] La disposition pertinente de la Loi Bayh-Dole est 35 U.S.C. § 202 a), étendue aux grandes entreprises par le Mémorandum exécutif de 1983, qui dispose qu'un contractant "peut … choisir de conserver la propriété de toute invention {financée par les pouvoirs publics}", à moins que le DOD ne décide de supprimer cette possibilité dans certaines circonstances.[2926] Le DOD peut décider de supprimer la possibilité de "choisir", par exemple, "dans des circonstances exceptionnelles où il est déterminé par l'organisme que la restriction ou la suppression du droit de conserver la propriété de toute invention visée permettra de mieux promouvoir la politique et les objectifs figurant dans le présent chapitre".[2927]

7.1292 Comme il est indiqué plus haut, d'après les États-Unis, les clauses relatives aux droits de brevet que la NASA et le DOD utilisent dans leurs contrats et accords de R&D sont "normalisées pour les deux organismes".[2928] Selon eux, le DOD utilise des clauses normalisées dans tous les contrats qu'il signe et des "clauses équivalentes" dans les accords.[2929] Cet aspect de la législation des États-Unis, ainsi que les termes du Mémorandum exécutif de 1983, est généralement mis en œuvre par le DOD au moyen de l'incorporation de certaines clauses contractuelles dans les contrats de R&D. Dans le cas des contrats de R&D conclus avec des moyennes ou grandes entreprises, le DOD utilise la clause type 52.227-12 (Patent Rights – Retention by the Contractor (Long Form) (Droits de brevet – Conservation par le contractant (forme longue)).[2930] Tout comme les dispositions relatives aux brevets des contrats de la NASA, ces dispositions font partie des nombreuses clauses normalisées incorporées par référence dans les contrats.[2931]

[2922] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 322.

[2923] Voir, par exemple, NASA Contract NAS1-18889 with Boeing Commercial Airplanes for Research and Development in Advance Technology Composite Aircraft Structures, 12 May 1989, pièce EC-329, page 10, incorporant la clause numéro 18-52.227-70 du Supplément du FAR de la NASA intitulée "New Technology (APR 1988)".

[2924] Les dispositions de la loi des États-Unis sur les brevets concernant les "droits de brevet sur les inventions réalisées avec une aide fédérale", codifiées dans 35 U.S.C. §§ 200-212, s'appliquent à tout "organisme fédéral". 35 U.S.C. § 201(a), pièce EC-558. Un "organisme fédéral" est défini comme étant "tout organisme exécutif défini à l'article 105 du titre 5 et les départements militaires définis par l'article 102 du titre 5". *Id.* Par ailleurs, l'article 102 du titre 5 dispose que les départements militaires sont constitués par l'Armée de terre, la Marine et l'Armée de l'air. 5 U.S.C. § 102, pièce EC-581.

[2925] 48 C.F.R. §§ 27.300-27.306, pièce EC-559. Ces dispositions, qui font partie du Federal Acquisition Regulation ("FAR") System (système de réglementation des achats fédéraux), s'appliquent à "tous les organismes exécutifs" qui sont définis comme incluant le DOD. 48 C.F.R. § 1.101 (but du FAR), pièce EC-582; 48 C.F.R. § 2.101 (définissant l'expression "organisme exécutif"), pièce EC-583.

[2926] 35 U.S.C. §§ 200-212, "Patent Rights in Inventions Made with Federal Assistance", § 202(a), pièce EC-558.

[2927] 35 U.S.C. § 202(a), pièce EC-558.

[2928] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 328.

[2929] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 338.

[2930] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 321.

[2931] Voir, par exemple, Air Force Contract F33615-91-C-5716 with Boeing regarding Design and Manufacturing of Low Cost Composite Fuselage, 24 July 1991, pièce EC-507, page 27 (incorporant par référence la clause contractuelle FAR n° 18-52.227-12 intitulée "Patent Rights – Retention by the Contractor (Long Form) (JUN 1989)").

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1293 De l'avis du Groupe spécial, le règlement spécifique à la NASA destiné à mettre en œuvre cette politique applicable à l'ensemble du gouvernement des États-Unis ne peut pas, aux fins de l'article 2 de l'Accord SMC, être analysé séparément du cadre politique et juridique plus général qu'il met en œuvre. Il y a un certain nombre de problèmes avec l'approche des Communautés européennes consistant à restreindre l'analyse de la spécificité à la mesure au moyen de laquelle la NASA met en œuvre cette politique applicable à l'ensemble du gouvernement des États-Unis. Premièrement, l'approche de la spécificité défendue par les Communautés européennes donnerait lieu à des résultats anormaux. Par exemple, si l'autorité accordant la subvention instituait une subvention largement disponible au moyen d'un seul texte législatif, selon l'approche des Communautés européennes, cette subvention ne serait pas spécifique au sens de l'article 2. Cependant, si l'autorité accordant la subvention instituait exactement la même subvention largement disponible, mais l'accordait à chaque branche de production en adoptant des textes législatifs distincts, cela donnerait lieu à une constatation de spécificité si le plaignant identifiait la mesure contestée comme étant un seul de ces textes législatifs. Comme les États-Unis l'indiquent dans leurs communications, les Communautés européennes confondent peut-être la "question relative à un élément d'une allégation (le point de savoir si une mesure est une subvention) et celle concernant les éléments de preuve (ce qu'il faut montrer pour établir le bien-fondé de l'allégation)".[2932] L'approche défendue par les Communautés européennes implique que l'analyse de la spécificité dépend de la manière dont la partie plaignante choisit de définir la mesure qu'elle conteste.

7.1294 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que, à supposer pour les besoins de l'argumentation[2933] que la répartition des droits de brevet en vertu des contrats et accords de R&D de

---

[2932] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 34, paragraphe 116.

[2933] Dans l'affaire *Chine – Publications et produits audiovisuels*, l'Organe d'appel a donné les indications ci-après concernant l'utilisation de suppositions pour les besoins de l'argumentation (*arguendo*) par les groupes spéciaux:

> "Nous observons que le recours à une supposition *arguendo* est une technique juridique qu'une personne chargée d'une tâche juridictionnelle peut utiliser pour rendre plus simple et plus efficace la prise de décisions. Si des groupes spéciaux et l'Organe d'appel peuvent choisir d'employer cette technique dans des circonstances particulières, elle n'offre peut-être pas toujours une base solide pour fonder des conclusions juridiques. L'utilisation de la technique peut compromettre une formulation claire du droit de l'OMC pertinent et créer des difficultés pour la mise en œuvre. Le recours à cette technique peut aussi être problématique pour certains types de questions juridiques, par exemple les questions qui touchent à la compétence d'un groupe spécial ou les questions préliminaires dont dépend la teneur d'une analyse ultérieure."
>
> Rapport de l'Organe d'appel *Chine – Publications et produits audiovisuels*, paragraphe 213.

Nous avons eu recours à la supposition, pour les besoins de l'argumentation, selon laquelle la répartition des droits de brevet est une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC et nous sommes passés directement à la question de la spécificité au titre de l'article 2 de l'Accord SMC pour les raisons ci-après. Premièrement, la question de savoir si la répartition des droits de brevet en vertu des contrats et accords de R&D de la NASA/du DOD avec Boeing constitue une contribution financière, que ce soit sous la forme de la fourniture de biens au sens de l'article 1.1 a) 1) iii) de l'Accord SMC ou sous une autre forme, peut s'avérer ardue; en revanche, la question de savoir si la subvention alléguée est spécifique est plus simple. (Sur la question de savoir si la répartition des droits de brevet en vertu de contrats et accords de R&D de la NASA/du DOD avec Boeing implique une contribution financière sous la forme de la "fourniture" de "biens" ou sous une autre forme, voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 841 et 842; la première communication écrite des États-Unis, paragraphes 317 à 325 et 331; la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 536 à 548; la réponse des États-Unis à la question n° 127 et les observations y relatives des Communautés européennes; la déclaration orale de l'Australie, paragraphes 28

RCC supprimés, comme indiqué [***]

la NASA/du DOD avec Boeing implique une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC, les Communautés européennes n'ont pas démontré qu'une telle subvention était spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

ii) Droits d'utilisation des données et secrets commerciaux

7.1295 Le Groupe spécial va maintenant examiner l'argument des Communautés européennes selon lequel la répartition des droits d'utilisation des données (y compris les secrets commerciaux) constitue une subvention spécifique. Nous commencerons par une explication des types de "droits d'utilisation des données" contestés par les Communautés européennes dans le présent différend, à savoir le traitement des "données visées par des droits exclusifs limités" et des données visées par des droits gouvernementaux "limités". Nous examinerons ensuite si les Communautés européennes ont fourni des éléments de preuve de ce traitement hors du contexte des huit programmes de R&D de la NASA et des 23 programmes RDT&E du DOD qu'elles ont contestés. Nous examinerons ensuite s'il est possible d'analyser le traitement des LERD et des droits gouvernementaux "limités" d'utilisation des données accordé à Boeing au titre des programmes contestés et de constater qu'il constitue une contribution financière distincte additionnelle vu que nous avons déjà constaté que les versements et l'accès aux installations accordés à Boeing au titre du même ensemble de contrats et d'accords constituaient des subventions sur la base, entre autres, du traitement des LERD et des données visées par des droits gouvernementaux "limités" qui est contesté.

7.1296 En règle générale, les contractants sont propriétaires de toutes les données techniques (c'est-à-dire des droits d'utilisation des données) produites au moyen d'un financement des pouvoirs publics des États-Unis et peuvent les utiliser à leurs propres fins commerciales. Comme pour les brevets, le gouvernement des États-Unis obtient une "licence" sans redevance[2934] qui lui permet d'utiliser les données techniques et scientifiques produites grâce à un financement public au cours des travaux de recherche réalisés. Une publication du DOD citée par les deux parties au présent différend donne l'explication ci-après:

> "Les "objets de propriété intellectuelle à fournir" font référence à l'obligation contractuelle de livrer un objet de propriété intellectuelle qui a un contenu et un format prédéterminés. Le gouvernement peut être propriétaire du support physique livré sur lequel figure l'objet de propriété intellectuelle, mais il ne sera généralement pas titulaire des droits de propriété intellectuelle. Les "droits de licence" font référence à la capacité du gouvernement d'utiliser, de reproduire, de modifier et de communiquer l'objet de propriété intellectuelle fourni. ... En règle générale, en vertu de contrats publics, le contractant développeur est autorisé à conserver la propriété des données techniques et des logiciels informatiques qu'il a développés; et le

---

à 34; la communication écrite du Canada, paragraphes 3 à 9.) En d'autres termes, nous avons eu recours à cette supposition pour les besoins de l'argumentation afin de "rendre plus simple et plus efficace" notre prise de décisions. Deuxièmement, ayant constaté que la subvention alléguée n'est pas spécifique au titre de l'article 2, notre recours à cette supposition pour les besoins de l'argumentation ne crée aucun problème ni difficulté du point de vue de la "mise en œuvre" des recommandations et décisions de l'ORD. Troisièmement, la question de savoir si la répartition des droits de brevet constitue ou non une subvention ne "touche{} {pas} à la compétence" du Groupe spécial. Enfin, le fond de notre analyse au titre de l'article 2 ne dépend pas du point de savoir si les mesures en cause sont qualifiées à juste titre de subventions au sens de l'article premier.

[2934] Voir, par exemple, la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 216, expliquant qu'au titre de ses contrats de R&D la NASA obtient "une licence libérée irrévocable lui permettant d'utiliser les données et toutes inventions développées dans le cadre du contrat"; première communication écrite des États-Unis, section VI.C, intitulée "The Allocation of *License Rights* to Data Under NASA and DoD Contracts is Not a Financial Contribution, Does Not Convey a Benefit, and is Not Specific" (La répartition des *droits de licence* relatifs aux données en vertu de contrats de la NASA et du DoD n'est pas une contribution financière, ne transmet pas d'avantage et n'est pas spécifique).

> gouvernement obtient seulement une licence d'exploitation de ces données techniques et logiciels informatiques. Le DOD n'est pas "propriétaire" des données techniques et logiciels informatiques inclus dans les objets fournis, même si le Département a payé 100 pour cent des coûts de développement. La portée de la licence dépend de la nature des données techniques et des logiciels informatiques, de la source relative de financement du développement et des négociations menées entre les parties."[2935]

7.1297 Il apparaît que le **Décret** de 1987, mentionné plus haut, énonce la raison d'être des règles régissant la répartition des droits d'utilisation des données en vertu des contrats et accords des pouvoirs publics des États-Unis. Comme il est indiqué plus haut dans le contexte de l'examen des droits de brevet, le Mémorandum présidentiel de 1983 qui a élargi le champ d'application de la politique définie dans la Loi Bayh-Dole afin qu'elle englobe tous les titulaires de contrats publics des États-Unis, indépendamment de leur taille et de leur statut à but lucratif/non lucratif, a été finalement incorporé dans la législation au moyen du Décret de 1987 intitulé "Faciliter l'accès à la science et à la technologie". Le champ d'application de ce décret n'était pas limité aux droits de brevet. Il établissait aussi une politique analogue en ce qui concerne les droits d'utilisation des données. Sa partie pertinente est libellée comme suit:

> "Article premier. Transfert de technologie financée par des fonds fédéraux.
>
> a) Le responsable de chaque département et organisme exécutif, dans la mesure permise par la loi, encouragera et facilitera la collaboration entre les laboratoires fédéraux, les pouvoirs publics des États et locaux, les universités et le secteur privé, en particulier les petites entreprises, afin de favoriser le transfert de technologie vers le marché.
>
> b) Le responsable de chaque département et organisme exécutif, dans la limite du total des fonds alloués et dans la mesure permise par la loi:
>
> ...
>
> 6) coopérera, suivant les lignes directrices fournies par le Bureau de la politique fédérale des marchés publics, avec les responsables d'autres départements et organismes concernés afin d'élaborer une politique uniforme permettant aux titulaires de contrats fédéraux de conserver les droits sur les logiciels, dessins industriels et autres données techniques produits au moyen de dons et de contrats fédéraux, en contrepartie de leur utilisation, sans paiement de redevance, par ou au nom des pouvoirs publics."

7.1298 Les "droits d'utilisation des données" s'appliquent à ce qu'on appelle les "données techniques". Les "données techniques" s'entendent des "renseignements enregistrés (quelle que soit la forme ou méthode de l'enregistrement) de nature scientifique ou technique (y compris les bases de données informatiques et la documentation relative aux logiciels informatiques)".[2936]

7.1299 Les dispositions régissant les droits d'utilisation des données sont énoncées dans différentes dispositions du *Federal Acquisition Regulation* (Règlement sur les achats fédéraux) et d'autres lois,

---

[2935] Office of the Under Secretary of Defense for Acquisition, Technology and Logistics, Intellectual Property: Navigating Through Commercial Waters, Issues and Solutions When Negotiating Intellectual Property With Commercial Companies, 15 October 2001 ("Guide du DOD sur la propriété intellectuelle"), pièce EC-557, pages 1-3 et 1-4.

[2936] Voir, par exemple, 48 C.F.R. § 52.227-14(a) ("Rights in Data—General"), pièce US-103.

réglementations et politiques des États-Unis.[2937] L'article 52.227-14 b) ("Rights in Data—General – Allocation of Rights" (Droits sur les données – Généralités – Répartition des droits)) du Règlement sur les achats fédéraux dispose que "le gouvernement disposera de droits illimités sur les données produites pour la première fois au cours de l'exécution du présent contrat ..." et que "{l}e contractant aura le droit de ... utiliser, communiquer à des tiers, reproduire, distribuer ou publier toutes données produites pour la première fois ou utilisées spécifiquement par le contractant au cours de l'exécution du présent contrat ...".

7.1300 Généralement, toute donnée fournie dans le cadre d'un contrat de R&D financé uniquement par les pouvoirs publics est une "donnée visée par des droits illimités". Cela signifie que la licence acquise par le gouvernement des États-Unis donne à celui-ci des "droits illimités" pour utiliser les données techniques "comme il l'entend, aussi bien au sein qu'en dehors du gouvernement", c'est-à-dire pour les "utiliser, divulguer, reproduire, élaborer des travaux dérivés, distribuer des exemplaires au public, les exécuter en public et les présenter au public, de quelque manière et dans quelque but que ce soit, et inciter ou autoriser des tiers à le faire".[2938]

7.1301 Dans le cas où le contractant "apporte des ressources"[2939] à un projet, le gouvernement des États-Unis peut accepter d'abandonner ou de limiter certains des droits dont il disposerait normalement au titre de la licence leur accordant des "droits illimités". De ce fait, en vertu de la réglementation générale sur les acquisitions, "la source des fonds" utilisés pour produire les données détermine, en premier lieu, la portée de la licence obtenue par le gouvernement des États-Unis en ce qui concerne les droits d'utilisation des données. Le gouvernement des États-Unis peut obtenir des "droits limités" sur les données qui représentent des secrets commerciaux ou sont commerciales ou financières et confidentielles ou secrètes, "dans la mesure où ces données concernent des éléments, composants ou procédés développés avec des fonds privés". Ainsi, les données visées par des "droits limités" désignent des données produites avec des "fonds privés", c'est-à-dire sans financement des pouvoirs publics en vertu d'un contrat. Les pouvoirs publics peuvent explicitement passer un contrat pour la fourniture de ces données exclusives, même s'ils n'acquièrent que des "droits limités" sur ces données. Dans les cas où les pouvoirs publics acquièrent des données visées par des "droits limités", ils peuvent utiliser les données à des fins internes propres, mais ils ne peuvent pas les diffuser en dehors des pouvoirs publics sans le consentement exprès des contractants.

7.1302 Dans certains de ses contrats (apparemment dans le cadre des programmes ACT, HSR, AST et Base R&T), la NASA a eu recours à une clause spéciale relative aux "données visées par des droits exclusifs limités" ("LERD"). Les clauses limitaient les "droits illimités" par ailleurs sur les données que le gouvernement des États-Unis aurait normalement eus sur les données produites dans le cadre des activités de recherche contractuelles.[2940] Les clauses LERD accordaient aux sociétés des États-Unis le droit exclusif d'exploiter des technologies fondamentales développées dans le cadre de certains contrats avec la NASA pendant une période d'au moins cinq ans à compter de la date à laquelle les données étaient notifiées. Les technologies étaient qualifiées de "sensibles" et protégées au moyen de restrictions LERD s'il était jugé qu'elles affectaient la position concurrentielle de la branche de production des États-Unis.[2941] Les contrats de la NASA qui contenaient des clauses LERD

[2937] Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial (WT/DS353/2), les Communautés européennes font référence au "48 CFR §§ 27.400 *et seq.*". Dans leurs communications, les parties ont fait référence à de nombreuses autres dispositions des lois, réglementations et politiques des États-Unis concernant les droits d'utilisation des données.

[2938] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 350.

[2939] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 351.

[2940] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 546 (approuvant l'explication figurant dans la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 352).

[2941] Voir plus haut la note de bas de page 2545.

concernaient des "situation{s} de financement conjoint", c'est-à-dire que les contractants "affectaient une partie importante de leurs propres ressources aux activités de recherche visées par les contrats".

7.1303 S'agissant de la protection de ce qu'on appelle les "secrets commerciaux", lorsque des contractants produisent lors de l'exécution d'un contrat avec la NASA des données techniques qui constituent des renseignements commerciaux secrets, ces données peuvent bénéficier de la protection des "secrets commerciaux" si elles sont le produit d'un "partage des coûts".[2942] Le règlement de la NASA dispose que "{l}ors de l'exécution d'un contrat, don ou arrangement de coopération, donnant habituellement lieu à un partage des coûts[2943], le "contractant, le bénéficiaire ou le partenaire peut produire des données techniques qui constituent des renseignements commerciaux secrets". Si ces données sont correctement signalées par leur auteur, la NASA accepte de les protéger contre toute divulgation tant qu'elles demeurent des renseignements commerciaux secrets. En outre, la Loi sur l'espace dispose que, si des employés de la NASA produisent des renseignements qui constituent un secret commercial dans le cadre de travaux de recherche conjoints menés avec un contractant, ces travaux pourront être protégés pour une période maximale de cinq ans.[2944] Plusieurs accords de la NASA au titre de la Loi sur l'espace conclus avec Boeing (dans le cadre desquels Boeing a apporté une partie de ses propres ressources pour financer les projets) prévoyaient des dispositions visant "à garder confidentielles toutes données produites pendant deux à cinq ans, au minimum".[2945]

7.1304 S'agissant du DOD, lorsque des données techniques de valeur sont produites dans le cadre de travaux de recherche qui sont "financés conjointement" par le DOD et le contractant, le gouvernement des États-Unis "peut {en général} communiquer ou divulguer" les données en dehors du gouvernement uniquement "à des fins publiques", ce qui constitue des "droits à des fins publiques". Le gouvernement des États-Unis peut toutefois "utiliser, modifier, communiquer, reproduire, exécuter, présenter ou divulguer" ces données financées conjointement "au sein du gouvernement sans restriction". La durée de validité de ces "droits à des fins publiques" est négociable, la période de référence étant de cinq ans, sous réserve de négociations entre les parties. Le règlement du DOD dispose que "{d}es périodes plus longues devraient être négociées lorsqu'une période de cinq ans ne laisse pas suffisamment de temps pour appliquer les données à des fins commerciales". Pendant la durée de validité des "droits à des fins publiques", le gouvernement des États-Unis "ne peut pas utiliser, ou autoriser des tiers à utiliser, à des fins commerciales des données techniques assorties de droits à des fins publiques". Le contractant peut toutefois utiliser ces données à ses propres fins pendant cette période ou accorder à des tiers des licences les concernant.[2946]

7.1305 En l'espèce, les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément de preuve d'un tel traitement hors du contexte des huit programmes de R&D de la NASA et des 23 éléments de projet de R&D du DOD qu'elles ont contestés. Cela soulève la question de savoir s'il est possible d'analyser le traitement des LERD et des droits gouvernementaux "limités" d'utilisation des données accordé à Boeing au titre des programmes contestés et de constater qu'il constitue une contribution financière distincte additionnelle, compte tenu des constatations du Groupe spécial selon lesquelles les

[2942] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 343.

[2943] Les Communautés européennes interprètent ce libellé comme prévoyant la protection des secrets commerciaux même dans les cas où il n'y a *pas* partage des coûts; d'après les Communautés européennes, l'expression "donnant habituellement lieu à un partage des coûts" s'applique uniquement au troisième élément énuméré, c'est-à-dire "accords de coopération" et pas aux deux premiers éléments, c'est-à-dire "contrat, don". Voir la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 543.

[2944] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 835 et 836 (citant le document Requirements for Documentation, Approval, and Dissemination of NASA Scientific and Technical Information (STI), NPR 2200.2A, 12 August 2004, pièce EC-587, section 4.5.7.1.2.)

[2945] Voir plus haut la note de bas de page 2545.

[2946] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 819 (citant 48 C.F.R. §§ 227.7100-227.7103-17, pièce EC-590, § 227.7103-4(a)(1)). Voir aussi la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 353.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

versements et l'accès aux installations accordés à Boeing au titre du même ensemble de contrats et d'accords constituent des subventions en raison, entre autres, du traitement des LERD et des données visées par des droits gouvernementaux "limités" qui est contesté.

7.1306 Le Groupe spécial a posé plusieurs questions aux Communautés européennes sur ce point pour tenter de comprendre comment il se pouvait que la répartition des droits de propriété intellectuelle au titre des contrats de R&D de la NASA/du DOD constitue une contribution financière distincte additionnelle compte tenu du fait que les Communautés européennes avaient déjà contesté les versements faits à Boeing au titre de ces mêmes contrats et accords. La question n° 28 posée aux Communautés européennes se lit comme suit:

> "Les Communautés européennes font valoir que le "financement direct de la R&D" et le soutien dont elles allèguent que Boeing a bénéficié au titre des programmes de R&D de la NASA et du DOD en cause constituent des subventions au motif que Boeing "n'est pas tenue de verser quoi que ce soit en échange" de ces contributions financières. Selon les Communautés européennes, étant donné que Boeing n'est "pas tenue de verser quoi que ce soit en échange" de ce financement et de ce soutien, la totalité de ces contributions financières accordées à la division des LCA de Boeing peut être considérée comme conférant des avantages. Les Communautés européennes allèguent aussi que l'acquisition/la conservation par Boeing des droits sur la propriété intellectuelle qu'elle crée dans le cadre de ces programmes de R&D de la NASA/du DOD constitue une subvention additionnelle. Cela ne revient-il pas à comptabiliser deux fois les subventions accordées à Boeing au titre des programmes de R&D de la NASA/ du DOD en cause?"

7.1307 Le Groupe spécial a demandé des explications supplémentaires aux Communautés européennes. Les questions n° 218 et 219 posées aux Communautés européennes se lisent comme suit:

> "218. Au paragraphe 103 de leurs observations sur la réponse des CE à la question n° 1, les États-Unis font valoir que "{s'}agissant des brevets délivrés à la suite de travaux réalisés dans le cadre de contrats relatifs aux huit programmes de la NASA et aux 23 éléments de projet RDT&E du DOD énumérés dans leur première communication écrite, le traitement des droits de brevet par les CE donne lieu à une double comptabilisation car elles traitent la valeur des travaux de recherche et la valeur de tous droits de brevet en résultant comme étant distinctes l'une de l'autre alors que, en réalité, elles découlent de la même transaction". Qu'en pensent les Communautés européennes?
>
> 219. Supposons que les pouvoirs publics et une entreprise concluent un contrat, en vertu duquel les pouvoirs publics acceptent de verser 100 dollars au contractant pour qu'il mène certaines activités de R&D et en vertu duquel les pouvoirs publics acceptent en outre d'abandonner tous droits de propriété intellectuelle en résultant au contractant. Supposons que la valeur des droits de propriété intellectuelle en résultant soit estimée à 50 dollars. Dans quelles circonstances un groupe spécial pourrait-il conclure qu'il y avait deux contributions financières et que le montant total de la subvention était de 150 dollars?"

7.1308 Le Groupe spécial a également posé une question à l'Australie en vue de clarifier sa position sur ce point. La question n° 13 posée à l'Australie se lit comme suit:

> "Au paragraphe 24 de sa déclaration orale, l'Australie indique qu'elle partage l'avis des Communautés européennes selon lequel le traitement du fruit de la R&D au titre

RCC supprimés, comme indiqué [***]

de l'*Accord SMC* "peut être distinct de la question du financement" accordé à Boeing par les pouvoirs publics des États-Unis pour mener des activités de R&D. Au paragraphe 29 de sa déclaration orale, l'Australie indique que le traitement des droits de propriété intellectuelle dans le cadre d'un contrat public "ne constitue pas nécessairement une contribution financière additionnelle (en plus du financement accordé par les pouvoirs publics)". Au paragraphe 32 de sa déclaration orale, l'Australie fait valoir que "{l}a contribution financière serait limitée à l'aide octroyée par le biais d'un financement des pouvoirs publics" pour les activités de R&D. Au paragraphe 33 de sa déclaration orale, l'Australie indique qu"{i}l se pouvait que le traitement des droits de propriété intellectuelle dans le cadre d'un contrat particulier des pouvoirs publics soit considéré comme une contribution financière additionnelle'.

a) La position de l'Australie est-elle que le traitement des droits de propriété intellectuelle dans le cadre d'un contrat public de R&D peut constituer une contribution financière "additionnelle" "en plus" du financement public accordé au contractant en vertu du contrat, ou la position de l'Australie est-elle que la contribution financière "serait limitée à l'aide octroyée par le biais d'un financement des pouvoirs publics"?

b) Si la position de l'Australie est que le traitement des droits de propriété intellectuelle dans le cadre d'un contrat public de R&D peut, dans certaines circonstances, constituer une contribution financière "additionnelle" "en plus" du financement accordé par les pouvoirs publics au contractant, veuillez indiquer quelles sont ces circonstances. Par exemple, supposons que les pouvoirs publics et une entreprise concluent un contrat, en vertu duquel les pouvoirs publics acceptent de verser 100 dollars au contractant pour qu'il mène certaines activités de R&D, et acceptent en outre d'abandonner tous droits de propriété intellectuelle en résultant au contractant. Supposons que la valeur des droits de propriété intellectuelle en résultant soit estimée à 50 dollars. Dans quelles circonstances un groupe spécial pourrait-il conclure qu'il y avait deux contributions financières et que le montant total de la subvention était de 150 dollars?"

7.1309 Comme il ressort clairement de l'orientation générale des questions que nous avons posées aux Communautés européennes et à l'Australie, nous avons beaucoup de mal à admettre le principe voulant que les versements et l'accès aux installations, équipements et employés accordés par la NASA/le DOD à Boeing en vertu de contrats et accords de R&D puissent être traités comme une seule contribution financière, et que la conservation par Boeing de certains droits de propriété intellectuelle sur les résultats de la recherche qu'elle mène en vertu de ces mêmes contrats puisse être traitée comme une contribution financière additionnelle distincte. Il nous semble qu'il va de soi que ce type d'analyse donne lieu à une double comptabilisation. Pour dire les choses quelque peu différemment, ce type d'analyse est une tentative visant à traiter la répartition des droits de propriété intellectuelle en vertu des contrats et accords de R&D de la NASA/du DOD à la fois comme une condition à laquelle d'autres contributions financières (c'est-à-dire les versements et l'accès aux installations, équipements et employés) sont accordées dans le but de montrer que ces autres contributions financières confèrent un avantage, et ensuite comme une contribution financière additionnelle distincte. Afin d'éviter tout malentendu, nous soulignons que nous ne sommes pas face à une situation dans laquelle les pouvoirs publics font des versements à une entreprise pour qu'elle mène des activités de R&D et transfèrent en outre à cette entreprise les droits de propriété intellectuelle qui résultent d'activités de recherche menées au moyen d'un financement différent; au contraire, nous sommes face ici à une situation dans laquelle la propriété intellectuelle en cause résulte de la R&D qui a été réalisée par l'entreprise au moyen du financement public qu'elle a reçu.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1310 Ayant examiné attentivement les réponses apportées par les Communautés européennes et l'Australie à nos questions, nous constatons qu'il n'y a aucune explication claire quant à la façon dont les versements et l'accès aux installations, équipements et employés accordés à Boeing en vertu de contrats et accords de R&D pourraient être traités comme une seule contribution financière, et à la façon dont la conservation par Boeing de certains droits de propriété intellectuelle sur les résultats de la recherche qu'elle mène en vertu de ces mêmes contrats pourrait être considérée comme une contribution financière additionnelle distincte.

7.1311 En conséquence, nous constatons que les Communautés européennes n'ont pas démontré que la répartition des droits d'utilisation des données en vertu des contrats et accords de R&D de la NASA/du DOD constituait une contribution financière additionnelle distincte au titre de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC.

f) Conclusion

7.1312 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que la répartition des droits de propriété intellectuelle en vertu des contrats et accords de R&D de la NASA/du DOD avec Boeing constituait une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.**

9. Remboursements de la NASA/du DOD pour la recherche-développement indépendante (R&DI) et les soumissions et propositions (S&P)

a) Introduction

7.1313 Les Communautés européennes font valoir que la NASA et le DOD remboursent tous deux à Boeing sa propre R&D indépendante ("R&DI") relative aux LCA qui n'est liée à aucun contrat spécifique, ainsi que la R&D effectuée par Boeing lorsqu'elle soumissionne pour des contrats de R&D de la NASA/du DOD (coûts de soumissions et propositions, ou "S&P"). Les Communautés européennes font valoir que les remboursements R&DI/S&P de la NASA/du DOD sont des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC et sont spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Les Communautés européennes estiment que la NASA/le DOD ont accordé 5,9 milliards de dollars de remboursements R&DI/S&P à Boeing au cours de la période de 1991 à 2006, et font valoir que 3,1 milliards de dollars devraient être traités comme étant une subvention accordée à la division des LCA de Boeing.[2947]

7.1314 Les États-Unis font valoir que les remboursements R&DI/S&P de la NASA/du DOD à Boeing ne sont pas une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC et ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. De plus, ils font valoir que les Communautés européennes ont surestimé le montant d'une éventuelle subvention. À cet égard, ils indiquent que l'estimation du montant de la subvention faite par les Communautés européennes suppose que 100 pour cent de la R&DI réalisée par Boeing et remboursée par la NASA et le DOD au titre de contrats de R&D avec partage des coûts avec IDS était relative aux LCA.

b) Mesures en cause

7.1315 La demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes[2948] dit que la NASA et le DOD subventionnent Boeing en "accordant des remboursements au titre de NASA Independent Research & Development, and Bid & Proposal Reimbursements". La demande indique que la NASA et le DOD accordent ce traitement à Boeing en

[2947] NASA/DOD IR&D/B&P Subsidies to Boeing LCA Division, pièce EC-24, page 1.
[2948] WT/DS353/2, points 2 c) et 3 a) ii), pages 9 et 11.

vertu des lois, réglementations et autres mesures ci-après (dont certaines sont spécifiques à la NASA et d'autres au DOD):

- 14 CFR § 1274.204(g);
- 10 U.S.C. § 2372;
- 48 CFR § 31.205-18;
- 48 CFR § 231.205-18;
- 48 CFR §§ 9904.420 *et seq.*;
- *Department of Defense Directive Regarding IR&D, Number 3204.1* (10 May 1999) (Directive n° 3204.1 du Département de la défense concernant la R&DI (10 mai 1999));
- *DOD Appropriations Acts* (Lois sur l'ouverture de crédits du DOD).

7.1316 Conformément au programme R&DI/S&P, tel qu'il a été élaboré en vertu de lois et de réglementations fédérales[2949], la NASA et le DOD paient aux contractants du secteur aérospatial et de la défense, y compris Boeing, leurs dépenses de recherche et développement indépendante et leurs coûts de soumissions et propositions.[2950] Les dépenses de R&DI/S&P s'entendent de l'argent dépensé pour: i) la recherche fondamentale, ii) la recherche appliquée, iii) le développement, et iv) les systèmes et autres études relatives à la formulation de concepts.[2951] Les coûts de S&P s'entendent des coûts supportés pour l'élaboration, la présentation et le soutien de soumissions et propositions (sollicitées ou non) en relation avec des contrats publics ou non publics potentiels.[2952] Ces versements sont effectués au titre de certains contrats publics de R&D (contrats d'achat "fondés sur les coûts"), même si les versements R&DI et S&P ne sont pas liés au contrat sous-jacent.[2953] Ces dépenses sont plutôt traitées comme des remboursements de "coûts" indirects ordinaires (par exemple les frais généraux). La maîtrise des activités de R&DI revient avant tout aux contractants, qui sont libres de déterminer à la fois le montant et l'objet de leurs activités de R&DI.[2954] La législation fédérale prescrit que la réglementation relative à la R&DI "ne peut pas inclure de dispositions qui porteraient atteinte à la liberté du contractant de choisir les technologies sur lesquelles portera son programme de

[2949] Independent Research and Development and Bid and Proposal Costs: Payments to Contractors, 10 U.S.C. § 2372, pièce EC-594; Independent Research and Development and Bid and Proposal Costs: Payments to Contractors, 10 U.S.C. § 2372 (version en vigueur pour les exercices 1993 et 1994), pièce EC-595; Independent Research and Development, 10 U.S.C. § 2372 (version en vigueur pour les exercices 1991 et 1992), pièce EC-596; Independent Research and Development and Bid and Proposal Cost Federal Acquisition Rule, 48 C.F.R. § 31.205-18, pièce EC-597; Independent Research and Development and Bid and Proposal Cost Defense Acquisition Rule, 48 C.F.R. § 231.205-18, pièce EC-598.

[2950] Le fondement législatif de ce financement découle des NASA Appropriations Acts, pièce EC-285, et des DOD Appropriations Acts, pièce EC-403.

[2951] 48 C.F.R. § 31.205-18, pièce EC-597, § 31.205-18(a) (définissant l'expression "recherche et développement indépendante (R&DI)"); Defense Contract Audit Agency Contract Audit Manual, DCAAM 7640.1, Chapter 7, 23 February 2006, pièce EC-599, paragraphe 7-1501.

[2952] 48 C.F.R. § 31.205-18, pièce EC-597, § 31.205-18(a) (définissant l'expression "coûts de soumissions et propositions (S&P)"); Defense Contract Audit Agency Contract Audit Manual, DCAAM 7640.1, Chapter 7, 23 February 2006, pièce EC-599, paragraphe 7-1501.

[2953] Voir CRA International, The United States Independent Research & Development (IR&D) and Bid & Proposal (B&P) Reimbursement Program and Its Benefits to The Boeing Company, December 2006, pièce EC-5, pages 3 et 4, et 11 à 13.

[2954] DOD Independent Research & Development, Program Report, May 2002, pièce EC-602, page 1.

recherche et développement indépendante".[2955] Les contractants conservent les droits sur la propriété intellectuelle résultant de leur recherche et développement indépendante, et ces droits n'incluent aucun droit revenant aux pouvoirs publics.[2956]

7.1317 Le *Defense Federal Acquisition Regulation* (Règlement sur les achats fédéraux en matière de défense) impose diverses limitations aux contractants importants comme Boeing[2957] en ce qui concerne l'admissibilité des coûts de R&DI/S&P pour le DOD. Entre autres choses, les coûts de R&DI/S&P des contractants importants se limitent à ceux qui concernent des projets présentant un "intérêt potentiel" pour le DOD.[2958] En application de la loi, le DOD considère que les activités visant à "{r}enforcer{} la base technologique … des États-Unis" et à "{a}ccroître la compétitivité industrielle des États-Unis" sont des activités de R&D qui présentent un "intérêt potentiel".[2959]

7.1318 En vertu des Cost Accounting Standards (normes de comptabilité analytique (CAS)) qui régissent le remboursement des coûts de R&DI/S&P, et qui sont présentées plus en détail plus loin, les dépenses de R&DI/S&P doivent être imputées entre les branches de l'entreprise en fonction du rapport d'avantage ou de causalité entre les coûts de R&DI et ces branches. Si un coût a un rapport d'avantage avec plusieurs branches de l'entreprise, il sera imputé à toutes ces branches en proportion. Dans un tel cas, le gouvernement des États-Unis ne rembourse que la partie visée des coûts totaux.[2960]

c) Arguments des Communautés européennes

7.1319 S'agissant de l'existence d'une contribution financière, les Communautés européennes font valoir dans leur première communication écrite que "les remboursements R&DI et S&P transfèrent directement des fonds de la NASA et du DOD à Boeing. Ces transferts constituent des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'*Accord SMC*".[2961] Selon elles, ces remboursements sont des "dons purs et simples".[2962] Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes tentent de réfuter l'argument des États-Unis selon lequel les remboursements R&DI/S&P de la NASA/du DOD n'entrent pas dans le champ de l'article 1.1 a) 1) parce qu'ils sont des éléments du prix versé à Boeing en vertu de contrats de R&D qui sont des "achats de services". Elles font

[2955] Independent Research and Development and Bid and Proposal Costs: Payments to Contractors, 10 U.S.C. § 2372, pièce EC-594, paragraphe f).

[2956] Michael E. Davey et Dahlia Stein, Congressional Research Service Report for Congress, DOD's Independent Research and Development Program: Changes and Issues, 17 December 1993, pièce EC-604, page 20.

[2957] L'expression "contractant important" s'entend de "tout contractant dont les branches visées ont imputé un total de plus de 11 000 000 de dollars à titre de coûts de R&DI/S&P à des contrats visés pendant l'exercice précédent". Independent Research and Development and Bid and Proposal Cost Defense Acquisition Rule, 48 C.F.R. § 231.205-18(a)(iii), pièce EC-598. L'expression "contrat visé" dans cette disposition s'entend d'"un contrat principal {ou d'un sous-contrat} du DOD d'un montant dépassant le seuil d'achat simplifié, à l'exception d'un contrat à prix fixe sans incitations liées aux coûts". *Ibid*., paragraphe (a)(i). L'expression "branche visée" s'entend d'"une division de produits du contractant qui a imputé plus de 1 100 000 dollars à titre de coûts de recherche et développement indépendante et de soumissions et propositions (R&DI/S&P) à des contrats visés pendant l'exercice précédent". *Ibid*., paragraphe (a)(ii).

[2958] Independent Research and Development and Bid and Proposal Cost Defense Acquisition Rule, 48 C.F.R. § 231.205-18, pièce EC-598, paragraphe (c)(iii).

[2959] Independent Research and Development and Bid and Proposal Costs: Payments to Contractors, 10 U.S.C. § 2372, pièce EC-594, paragraphe (g); Independent Research and Development and Bid and Proposal Cost Defense Acquisition Rule, 48 C.F.R. § 231.205-18, pièce EC-598, paragraphe (c)(iii)(B); Department of Defense Directive Regarding IR&D, Number 3204.1, 10 May 1999, pièce EC-600, paragraphe 4.1; Defense Contract Audit Agency Contract Audit Manual, DCAAM 7640.1, Chapter 7, 23 February 2006, pièce EC-599, section 7-1503.

[2960] Cost Accounting Standard 420, 48 C.F.R. § 9904.420, pièce US-1287, alinéa (e).

[2961] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 875.

[2962] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 880.

valoir, entre autres choses, que "le simple fait que les titulaires d'un contrat public peuvent comptabiliser le remboursement R&DI en tant que "partie du prix d'achat d'un bien ou service", et que le gouvernement des États-Unis approuve cette pratique, ne signifie pas qu'ils font, en fait, partie du prix d'achat d'un bien ou service". Selon les Communautés européennes, les remboursements R&DI/S&P paient Boeing pour le même type d'activité, qu'ils soient ou non "ajoutés" à un contrat qui concerne l'achat de biens ou services.[2963]

7.1320 S'agissant de l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, les Communautés européennes font valoir que "les subventions au titre du programme R&DI/S&P de la NASA et du DOD" confèrent des "avantages" à la division des LCA de Boeing. Les Communautés européennes font valoir: i) que les contributions financières "se rapportent, au moins en partie, à la production de tous les LCA de Boeing"; ii) que les contributions financières "confèrent à Boeing des avantages à des conditions autres que celles du marché"; iii) que "Boeing n'est pas tenue de verser quoi que ce soit en échange" de ce financement au titre du programme R&DI/S&P; iv) que les remboursements R&DI/S&P sont des "dons purs et simples qui remboursent à Boeing les dépenses de R&DI et S&P qu'elle a déjà engagées pour améliorer, développer et produire sa ligne complète de produits LCA", et représentent donc essentiellement de l'argent "gratuit" pour Boeing; et v) qu'il va "de soi que de tels remboursements ne sont pas disponibles sur le marché".[2964]

7.1321 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes répondent aux arguments des États-Unis concernant l'existence d'un avantage.[2965] Elles soulignent que les types de coûts de R&D qui peuvent être remboursés au titre de la R&DI/S&P incluent les coûts relatifs à des projets de R&D qui "accroissent la compétitivité industrielle des États-Unis" ou "renforcent la base technologique des États-Unis". Selon les Communautés européennes, il "ne fait aucun doute qu'une entité opérant conformément à des considérations commerciales ne consentirait *pas*, et ne chercherait certainement *pas* activement, à rembourser les coûts supportés de manière indépendante par des sociétés parce que ces coûts "{a}ccroi{ssent} la compétitivité industrielle des États-Unis" ou "{r}enforc{ent} la base technologique ... des États-Unis"". Les Communautés européennes font valoir que cela "est particulièrement vrai compte tenu du caractère global des marchés technologiques, où la position des États-Unis par rapport à d'autres pays n'a pas d'importance pour une société qui peut obtenir des technologies partout dans le monde". Elles expliquent que lorsque Boeing choisit ses propres fournisseurs, elle les sélectionne en fonction de la technologie, des capacités et du prix qu'ils offrent, et *non* parce qu'ils sont situés à l'intérieur ou à l'extérieur des États-Unis, *ni* parce que l'achat de biens ou services à ces fournisseurs les rendrait plus compétitifs par rapport à d'autres fournisseurs. Selon les Communautés européennes, les remboursements des coûts internes d'une société au motif que ces coûts "{a}ccroi{ssent} la compétitivité industrielle des États-Unis" ou "{r}enforc{ent} la base technologique ... des États-Unis" sont complètement étrangers aux transactions commerciales dans lesquelles une rémunération adéquate a été négociée.

7.1322 Les Communautés européennes répondent également à l'argument des États-Unis selon lequel les prescriptions applicables en matière de comptabilité des coûts de R&DI/S&P prévoient que Boeing et les autres titulaires d'un contrat public qui ont plusieurs branches doivent imputer les coûts des projets de R&DI/S&P apportant des avantages à plusieurs branches à toutes ces branches au prorata, de telle sorte que les pouvoirs publics ne remboursent pas au contractant la partie imputée à ses branches commerciales. Les Communautés européennes font valoir: i) que cela n'exclut pas nécessairement la possibilité que des dépenses de R&DI/S&P que Boeing considérait initialement comme n'ayant qu'une pertinence militaire (et qui avaient donc été imputées entièrement à des contrats d'IDS avec le DOD et la NASA) puissent apporter des avantages imprévus à la division des

[2963] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 589 à 592.
[2964] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 878 à 880.
[2965] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 594 à 614.

LCA de Boeing au cours des années suivantes; et ii) que le Groupe spécial ne peut pas être certain que Boeing impute effectivement ses coûts de R&DI/S&P de cette manière.[2966]

7.1323 Les Communautés européennes estiment que les remboursements R&DI/S&P de la NASA/du DOD sont spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Elles font valoir que les remboursements R&DI/S&P ne sont autorisés que pour les entreprises des "industries de la défense et de l'aérospatiale" s'appuyant sur la recherche qui concluent des contrats avec la NASA et le DOD, et sont capables de mener les activités suivantes: i) recherche fondamentale, ii) recherche appliquée, iii) développement, et iv) systèmes et autres études relatives à la formulation de concepts.[2967] De plus, s'agissant du DOD, la possibilité pour les "contractants importants" de recevoir des remboursements R&DI/S&P est limitée expressément à certains projets, à savoir ceux qui présentent "un intérêt potentiel pour le DOD".[2968] S'agissant de la NASA, seules les entités qui soutiennent la mission de la NASA peuvent conclure des contrats avec elle et, par conséquent, se faire rembourser leurs dépenses de R&DI/S&P.[2969] Les Communautés européennes font valoir que les remboursements R&DI/S&P de la NASA/du DOD sont également spécifiques *de facto* parce qu'en pratique de nombreux titulaires d'un contrat public ne sont pas admissibles au bénéfice des remboursements R&DI/S&P de la NASA ou du DOD. À cet égard, elles affirment que Boeing et quelques autres contractants des secteurs de la défense et de l'aérospatiale ont reçu une part dominante et disproportionnée des remboursements R&DI/S&P.[2970] Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes répondent aux contre-arguments des États-Unis sur la spécificité en faisant le raisonnement selon lequel il n'est pas pertinent que d'autres organismes publics des États-Unis suivent les mêmes pratiques concernant les remboursements R&DI/S&P. Elles font valoir qu'il "n'est tout simplement pas contesté que les "autorités qui accordent la subvention" en cause, en ce qui concerne la contestation des remboursements R&DI/S&P, sont la NASA et le DOD", et que les États-Unis ne contestent pas le fait que si un contractant ne reçoit *pas* de contrats de la NASA ou du DOD, il ne recevra *pas* de remboursement R&DI/S&P de la NASA ou du DOD. Les Communautés européennes indiquent que l'"autorité qui accorde la subvention" n'est "pas le gouvernement des États-Unis dans son intégralité" et qu'en conséquence la mesure dans laquelle d'autres "autorités qui accordent des subventions" aux États-Unis suivent des pratiques semblables, ou différentes, est dénuée de pertinence pour une analyse de la spécificité concernant les subventions octroyées par les autorités qui accordent la subvention que sont la NASA et le DOD.[2971]

d) Arguments des États-Unis

7.1324 Dans leur première communication écrite, les États-Unis font valoir que les remboursements R&DI/S&P de la NASA/du DOD ne sont pas des "dons". Ils font plutôt partie du prix versé pour l'achat de biens ou services en vertu de contrats publics. Dans la mesure où ils sont effectués dans le cadre d'un contrat public concernant des services, ces remboursements n'entrent pas dans le champ de l'article 1.1 a) 1) de l'Accord SMC parce qu'ils font tout simplement partie du prix versé à Boeing en vertu de contrats d'achat de R&D qui sont des "achats de services".[2972]

7.1325 Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont pas démontré que les remboursements R&DI/S&P apportaient un avantage à la division des LCA de Boeing. Le principal argument des États-Unis, tel qu'il est exposé dans leur deuxième communication écrite, leurs

[2966] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 608 et 609.
[2967] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 881.
[2968] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 883.
[2969] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 884.
[2970] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 886 à 889.
[2971] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 617. Voir aussi les paragraphes 618 et 619.
[2972] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 284.

déclarations orales et leurs réponses aux questions, est que les prescriptions applicables en matière de comptabilité des coûts de R&DI/S&P prévoient que Boeing et les autres titulaires d'un contrat public qui ont plusieurs branches doivent imputer les coûts des projets de R&DI/S&P apportant des avantages à plusieurs branches à toutes ces branches au prorata, de telle sorte que les pouvoirs publics ne remboursent pas au contractant la partie imputée à ses branches commerciales.

7.1326 S'agissant de la spécificité, les États-Unis font valoir que la réglementation en matière de R&DI et S&P n'impose aucune limitation en ce qui concerne les branches de production ou les entreprises qui peuvent demander le remboursement des coûts de R&DI ou S&P à titre de frais généraux imputables à des contrats fondés sur les coûts. Les seules prescriptions à respecter pour obtenir un remboursement spécifique sont que la société ait un contrat fondé sur les coûts avec un organisme public des États-Unis, et que la société ait effectivement engagé des dépenses pour des activités de recherche et développement ou de soumissions et propositions qui ne sont exigées pour l'exécution d'aucun autre contrat et qui sont imputables, raisonnables et pas inadmissibles pour d'autres raisons.[2973] Les États-Unis font valoir en outre que même si les remboursements R&DI et S&P se limitaient aux "industries de la défense et de l'aérospatiale", cette catégorie de branches de production est trop large pour être qualifiée de "groupe d'entreprises ou de branches de production" au sens de l'article 2[2974], et que Boeing n'a pas reçu une part disproportionnée des remboursements R&DI/S&P.[2975]

7.1327 Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis réaffirment que "le traitement des coûts de R&DI n'est pas limité à des branches de production particulières, parce que 48 C.F.R. § 31.205-18 (dont les CE reconnaissent qu'il s'agit de la "règle relative aux achats fédéraux en matière de R&DI/S&P") prescrit à *tous* les organismes publics d'inclure les coûts de R&DI/S&P dans le prix d'achat pour les contrats fondés sur les coûts conclus avec *tous* les contractants".[2976] Les États-Unis font valoir que, selon l'article 2.1 a), une subvention alléguée n'est spécifique que si l'autorité qui accorde la subvention ou la législation en vertu de laquelle elle agit "limite à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention". S'agissant de la R&DI et des S&P, la "législation en vertu de laquelle l'autorité qui accorde la subvention agit" aux fins de l'article 2.1 a) est, comme les Communautés européennes le reconnaissent, 48 C.F.R. § 31.205-18. Cette disposition fait partie du chapitre 1 du Titre 48 du Code of Federal Regulations, lequel renferme le Federal Acquisition Regulation (Règlement sur les achats fédéraux) ("FAR") qui s'applique à tous les organismes publics des États-Unis. Elle s'applique donc "à tous les achats, par tous les organismes publics, auprès de tous les contractants", et ne limite pas à une entreprise ou à une branche de production ou à un groupe d'entreprises ou de branches de production spécifique la possibilité de bénéficier de la subvention. Les États-Unis indiquent que ces dispositions "constituent le seul fondement autorisant la NASA à rembourser les coûts de R&DI et de S&P".[2977]

e) Évaluation par le Groupe spécial

i) Façon dont le Groupe spécial comprend la nature de l'allégation des Communautés européennes et la portée des mesures en cause

7.1328 Bien que les Communautés européennes formulent cette allégation en parlant de remboursements R&DI/S&P de "la NASA/du DOD", elles estiment[2978] que le DOD contribue pour 95 pour cent aux versements faits à Boeing, et la NASA pour seulement 5 pour cent. Il apparaît donc

[2973] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 304.
[2974] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 306 et 307.
[2975] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 308 et 309.
[2976] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 89.
[2977] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 91.
[2978] Réponse des Communautés européennes à la question n° 29, paragraphe 98.

que l'allégation des Communautés européennes vise essentiellement les remboursements R&DI/S&P du DOD.

7.1329 Il apparaît que l'allégation des Communautés européennes a trait aux remboursements R&DI/S&P de la NASA et du DOD à la branche militaire de Boeing, c'est-à-dire IDS, qui sont effectués dans le cadre de contrats d'achat fondés sur les coûts passés avec IDS. Avec leur première communication écrite, les Communautés européennes ont présenté un rapport détaillé établi par CRA International et intitulé "The United States Independent Research & Development (IR&D) and Bid & Proposal (B&P) Reimbursement Program and Its Benefits to The Boeing Company" (le programme de remboursement des coûts de la recherche et développement indépendante (R&DI) et des soumissions et propositions (S&P) des États-Unis et ses avantages pour la société Boeing).[2979] Ce rapport de 86 pages présente de façon détaillée le programme R&DI/S&P (y compris son histoire, sa structure administrative et ses règles et règlements), ainsi que ses incidences sur la branche de production et sur Boeing en particulier. Comme il n'existe pas de renseignements à la disposition du public sur le montant des remboursements R&DI/S&P faits aux différents contractants militaires, ce rapport élabore et applique également une méthode permettant d'estimer la valeur des remboursements R&DI faits à la société Boeing. Il importe de noter que l'estimation de CRA, sur laquelle les Communautés européennes se fondent, repose sur l'hypothèse selon laquelle

> "la totalité des remboursements R&DI de Boeing résultent de contrats exécutés par l'unité de la défense et de l'espace de Boeing, maintenant appelée Integrated Defense Systems (IDS)".[2980]

7.1330 Enfin, la portée de l'allégation des Communautés européennes se limite aux "*remboursements* R&DI/S&P *en relation avec les technologies* à double usage *applicables aux aéronefs commerciaux de Boeing*".[2981] Plus particulièrement, les Communautés européennes affirment que les remboursements R&DI/S&P "se rapportent, *au moins en partie*, à *la production de tous les LCA de Boeing* et qu'ils confèrent à la division des LCA de Boeing des avantages à des conditions autres que celles du marché".[2982] Elles affirment que les remboursements R&DI/S&P "*remboursent à Boeing les dépenses de R&DI et S&P* qu'elle a déjà engagées *pour améliorer, développer et produire sa ligne complète de produits LCA*".[2983] Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes indiquent clairement que:

> "… les remboursements R&DI et S&P en cause dans le présent différend *se limitent à ceux qui apportent des avantages à la division des aéronefs commerciaux de Boeing*. Les Communautés européennes ne contestent pas en tant que subvention l'intégralité du système de remboursements R&DI/S&P de la NASA et du DOD, ni tous remboursements R&DI/S&P qui aboutissent légitimement à des progrès concernant

[2979] CRA International, The United States Independent Research & Development (IR&D) and Bid & Proposal (B&P) Reimbursement Program and Its Benefits to The Boeing Company, December 2006, pièce EC-5.

[2980] *Ibid*., page 31.

[2981] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 871 (pas d'italique dans l'original); CRA International, The United States Independent Research & Development (IR&D) and Bid & Proposal (B&P) Reimbursement Program and Its Benefits to The Boeing Company, December 2006, pièce EC-5, page 26.

[2982] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 878. (pas d'italique dans l'original)

[2983] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 880. (pas d'italique dans l'original)

> *exclusivement la technologie militaire et spatiale* et à des produits achetés par la NASA et le DOD".[2984]

7.1331 Donc, le Groupe spécial croit comprendre que les mesures contestées par les Communautés européennes sont les remboursements par la NASA et le DOD, dans le cadre de contrats d'achat avec partage des coûts passés avec IDS, des dépenses de R&DI/S&P qui "se rapportent à la production de … LCA de Boeing", c'est-à-dire qui "remboursent à Boeing les dépenses de R&DI et S&P … engagées pour améliorer, développer et produire sa ligne … de produits LCA".

ii) Question de savoir si les Communautés européennes ont établi l'existence des mesures qu'elles contestent

7.1332 La législation des États-Unis prescrit à Boeing d'imputer une partie des coûts de tous projets de R&DI/S&P apportant des avantages à la fois à sa branche militaire (IDS) et à sa branche commerciale (la division des LCA de Boeing) à chacune de ces branches au "prorata". Selon le Groupe spécial, ce fait signifie que les Communautés européennes n'ont pas établi l'existence de la mesure qu'elles contestent, à savoir le remboursement par la NASA et le DOD, dans le cadre de contrats d'achat avec partage des coûts passés avec IDS, des dépenses de R&DI/S&P qui "se rapportent à la production de … LCA de Boeing", c'est-à-dire qui "remboursent à Boeing les dépenses de R&DI et S&P … engagées pour améliorer, développer et produire sa ligne … de produits LCA".

7.1333 Dans son rapport de 86 pages, CRA International ne dit pas grand-chose au sujet des prescriptions relatives à la comptabilité des coûts de R&DI/S&P qui s'appliquent aux contractants militaires, tels que Boeing, qui ont à la fois une branche militaire et une branche commerciale. Dans le cadre de son examen des règles et règlements du programme R&DI/S&P, CRA International se borne à faire observer ce qui suit:

> **"3.4.4 Normes de comptabilité analytique (CAS)**
>
> La norme CAS 420 prévoit des critères et instructions détaillés pour l'imputation des coûts de R&DI/S&P aux contrats d'une société donnée. Le règlement a pour objectif de faire en sorte que toutes les imputations des coûts de R&DI/S&P à des contrats publics soient effectuées suivant une méthode cohérente et équitable qui rend compte avec exactitude de la fraction de ces coûts qui sont supportés par chaque unité d'entreprise et, en conséquence, par chaque contrat visé."[2985]

7.1334 Dans leur première communication écrite, les États-Unis expliquent comment fonctionnent les prescriptions relatives à la comptabilité des coûts de R&DI/S&P:

> "Les CE ne comprennent pas non plus que même si une recherche est qualifiée à juste titre de R&DI, elle ne sera pas admissible au bénéfice d'un remboursement par les pouvoirs publics des États-Unis à moins qu'elle soit transmise aux pouvoirs publics dans le cadre d'un contrat fondé sur les coûts. En vertu des normes CAS, les dépenses de R&DI sont imputées aux branches de l'entreprise en fonction du rapport d'avantage et de causalité existant entre les coûts de R&DI et ces branches. Si un coût a un rapport d'avantage avec plusieurs branches de l'entreprise, il sera imputé à toutes ces branches en proportion.

[2984] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 602. (pas d'italique dans l'original)

[2985] CRA International, The United States Independent Research & Development (IR&D) and Bid & Proposal (B&P) Reimbursement Program and Its Benefits to The Boeing Company, December 2006, pièce EC-5, page 23.

> Ce principe a plusieurs conséquences. Si IDS menait des activités de recherche qui s'appliquaient uniquement aux aéronefs civils, Boeing ne serait pas autorisée à en imputer le coût aux contrats publics d'IDS, parce qu'IDS mène uniquement des activités militaires et spatiales pour les pouvoirs publics. Boeing serait tenue d'imputer le coût total de la R&D à BCA. Comme BCA n'a pas de contrat fondé sur les coûts avec les pouvoirs publics, ces coûts seraient transmis aux clients commerciaux de BCA et ne feraient pas l'objet d'un remboursement par les pouvoirs publics.
>
> Deuxièmement, si un projet de R&DI militaire "apportait directement des avantages aux activités relatives aux LCA de Boeing", comme les CE le soutiennent à tort, Boeing serait tenue d'imputer ce coût à IDS et à BCA "en fonction du rapport d'avantage et de causalité entre les coûts de R&DI et S&P et les objectifs des coûts finals". Donc, la partie de ce projet de R&DI se rapportant à BCA ne serait pas imputée à IDS, et ne ferait pas l'objet d'un remboursement dans le cadre d'un contrat d'IDS fondé sur les coûts. La partie imputée à BCA ne pourrait pas être incluse dans un contrat fondé sur les coûts parce que BCA n'a pas de tels contrats. Cette partie du coût serait plutôt transmise à des clients commerciaux au moyen des frais généraux de BCA. Ainsi, la recherche "à double usage" incluse dans les coûts de R&DI ne sera remboursée qu'en proportion de l'avantage militaire de la recherche."[2986]

7.1335 Dans leur deuxième communication écrite, les États-Unis présentent cet argument, non pas en ce qui concerne l'existence d'un avantage pour la division des LCA de Boeing, mais plutôt en tant que question liminaire concernant l'"*existence de la mesure contestée*". Sous le titre "Les CE n'ont pas établi que les remboursements R&DI ou S&P du DoD ou de la NASA visaient la recherche relative aux aéronefs civils gros porteurs"[2987], les États-Unis font valoir que les Communautés européennes "n'ont fourni aucun élément de preuve crédible indiquant que la NASA ou le DoD incluaient bel et bien la recherche relative aux aéronefs civils gros porteurs dans les remboursements R&DI et S&P".[2988] Les États-Unis résument de nouveau les règles de comptabilité applicables des pouvoirs publics des États-Unis qui régissent l'imputation des coûts de R&DI/S&P aux différentes "branches" des titulaires d'un contrat public (telles que la division des LCA de Boeing et IDS au sein de Boeing)[2989], ainsi que les propres règles de comptabilité de Boeing.[2990] En réponse à l'argument des Communautés européennes selon lequel la R&D visant à "{r}enforcer la base technologique des États-Unis" et à "{a}ccroître la compétitivité industrielle des États-Unis" peut être traitée comme une dépense de R&DI, les États-Unis soulignent qu'il existe d'autres types de R&D qui peuvent être remboursés, mais que:

> "… le point essentiel est que *dans la mesure où cette recherche a apporté des avantages aux activités relatives aux aéronefs civils gros porteurs de Boeing, elle doit être imputée à ces activités, et n'est pas admissible au bénéfice d'un remboursement R&DI ou S&P par le DoD*. Donc, rien n'étaye l'allégation des CE selon laquelle les remboursements R&DI pour les projets concernant le "renforcement de la base technologique" ou la "compétitivité industrielle" réduisent les coûts de la division des aéronefs civils gros porteurs".[2991]

7.1336 Les États-Unis concluent que:

[2986] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 294 à 296.
[2987] Deuxième communication écrite des États-Unis, section V.A.
[2988] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 78.
[2989] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 80.
[2990] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 81.
[2991] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 82. (pas d'italique dans l'original)

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> "… les éléments de preuve montrent que la législation des États-Unis n'autorise pas Boeing à utiliser les remboursements R&DI ou S&P pour financer la recherche relative aux aéronefs civils gros porteurs ou pour financer la part de la recherche commune qui est imputable aux aéronefs civils gros porteurs".[2992]

7.1337 Dans leur deuxième déclaration orale, les États-Unis analysent cette question en ce qui concerne l'existence d'un avantage, mais leur argument semble de nouveau concerner l'existence même de la mesure contestée:

> "Nous avons démontré que la réglementation du DoD interdisait effectivement la conduite qui, d'après les allégations des CE, est une subvention. Autrement dit, dans les cas où les dépenses de R&DI ou S&P se rapportent à la fois à des transactions militaires et à des transactions civiles, le DoD ne remboursera que la part de ces dépenses correspondant aux transactions militaires.
>
> Le spécialiste des CE en matière de R&DI, M. Keevan, est d'accord avec cette évaluation. En particulier, il convient que, si une application civile connue existe au moment où une dépense de R&DI est engagée pour une technologie militaire, la réglementation du DoD prescrit l'imputation d'une part proportionnée de cette dépense aux transactions civiles de Boeing.
>
> …
>
> … la réglementation du DoD prescrit clairement le résultat dont les CE disent qu'il ne confère aucun avantage aux aéronefs civils gros porteurs – le partage proportionnel de toute R&DI "à double usage" entre les activités civiles et militaires de la société."[2993]

7.1338 Les États-Unis ont fourni au Groupe spécial le texte complet des normes CAS pertinentes.[2994] La disposition fait partie du Règlement sur les achats fédéraux (FAR). L'article 9904.420 ("Norme CAS 420") est intitulé "Accounting for independent research and development costs and bid and proposal costs" (comptabilité des coûts de recherche et développement indépendante et de soumissions et propositions). Il renferme des paragraphes portant sur son "but", les "définitions", les "prescriptions fondamentales", les "techniques d'application" et les "illustrations".

7.1339 S'agissant du "but", le paragraphe 9904.420-20 dispose ce qui suit:

> "La présente norme CAS a pour but d'établir des critères pour le cumul des coûts de recherche et développement indépendante et des coûts de soumissions et propositions et pour l'imputation de ces coûts aux objectifs des coûts en fonction du rapport d'avantage ou de causalité existant entre ces coûts et les objectifs des coûts. L'application constante de ces critères améliorera l'imputation des coûts."

7.1340 Le paragraphe 9904.420-30 définit un certain nombre de concepts importants, y compris les suivants: "imputer", "coût de soumission et proposition", "unité d'entreprise", "recherche et développement indépendante", et "branche".

[2992] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 84.

[2993] Déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphes 72, 73 et 77.

[2994] 48 C.F.R. § 9904.420-40(e), pièce US-131; Cost Accounting Standard 420, 48 C.F.R. § 9904.420, pièce US-1287.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1341 Le paragraphe 9904.420-40 énonce certaines "prescriptions fondamentales", y compris les suivantes:

> "d) Les groupes de coûts de R&DI et S&P d'un siège central seront imputés aux branches en fonction du rapport d'avantage ou de causalité existant entre les coûts de R&DI et S&P et les branches relevant de ce siège central.
>
> e) Les groupes de coûts de R&DI et S&P d'une unité d'entreprise seront imputés aux objectifs des coûts finals de cette unité en fonction du rapport d'avantage ou causalité existant entre les coûts de R&DI et S&P et les objectifs des coûts finals."

7.1342 Le paragraphe 9904.420-50 explique certaines des "techniques d'application":

> "e) Les coûts des projets de R&DI et S&P accumulés au niveau du siège central seront imputés à ses branches comme suit:
>
> 1) Les coûts des projets qui peuvent être rattachés à une ou plusieurs branches spécifiques seront imputés à ces branches.
>
> 2) Les coûts de tous les autres projets de R&DI et S&P seront imputés à toutes les branches sur la même base que celle que la société utilise pour imputer ses dépenses résiduelles conformément à l'article 9904.403; à condition, toutefois, que dans les cas où une branche particulière tire des coûts de R&DI ou S&P un avantage notablement supérieur ou inférieur à celui qui ressortirait de l'imputation de ces coûts à la branche sur ladite base, le gouvernement et le contractant pourront s'accorder sur une imputation spéciale des coûts de R&DI ou S&P à cette branche, qui sera proportionnelle aux avantages tirés. Le montant d'une imputation spéciale à une branche en vertu d'un tel accord sera exclu des groupes de coûts de R&DI et S&P à imputer à d'autres branches et les données de base relatives à cette branche seront exclues de la base utilisée pour imputer ces groupes de coûts.
>
> f) Les coûts des projets de R&DI et S&P cumulés au niveau d'une unité d'entreprise seront imputés aux objectifs des coûts comme suit:
>
> 1) Dans les cas où les coûts d'un projet de R&DI ou S&P apportent des avantages à plus d'une branche de l'organisation, les montants à imputer à chaque branche seront déterminés conformément à l'alinéa e) du présent paragraphe."

7.1343 En plus de fournir au Groupe spécial la réglementation applicable en matière de R&DI/S&P, les États-Unis ont également présenté deux déclarations faites par des responsables de Boeing sur le même point.

7.1344 Premièrement, les États-Unis ont présenté une "déclaration sous serment" de M. David Ramey, Directeur des activités commerciales de la société Boeing.[2995] S'agissant des règles de comptabilité en matière de R&DI/S&P qui régissent l'imputation des coûts dans les entreprises ayant plusieurs branches, M. Ramey dit ce qui suit:

[2995] Déclaration sous serment de David Ramey, pièce US-1340.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

"1. … J'ai personnellement connaissance de la manière dont la société comptabilise les activités et les coûts facturés au gouvernement des États-Unis au titre de ses contrats avec la NASA et le DOD.

2. Alors que la branche BCA et la branche IDS doivent toutes deux tenir une comptabilité de leurs divers coûts – y compris les coûts de recherche et développement indépendante – en conformité avec les normes comptables générales (qui font l'objet d'un audit par diverses autorités fiscales et autorités de surveillance des valeurs mobilières), la branche IDS de Boeing doit également se conformer aux normes CAS du gouvernement des États-Unis. Ces règles sont énoncées dans le Règlement sur les achats fédéraux, qui est codifié dans le volume 48 du Code of Federal Regulations des États-Unis, et précisées davantage dans le Defense Contract Audit Agency (DCAA) Contract Audit Manual {Manuel d'audit des contrats de l'Agence d'audit des contrats de défense}.

3. Les règles CAS prescrivent, entre autres choses, que les dépenses de R&DI doivent être imputées à diverses branches (c'est-à-dire IDS et BCA) en fonction du "rapport d'avantage ou de causalité" avec l'activité de la branche. En pratique, Boeing met en œuvre cette règle de comptabilité de la manière suivante: 1) les coûts d'un projet de R&DI défini, planifié et exécuté par une seule branche à l'avantage de ses propres activités sont supportés entièrement par cette branche; et 2) les coûts d'un projet de R&DI défini et planifié par chaque branche à l'avantage de leurs activités respectives, et exécuté par {Phantom Works} au nom des deux branches sont cumulés dans le "groupe commun à toute l'entreprise" et imputés aux deux branches sur la base de la valeur ajoutée relative de chacune d'elles. Ces affectations sont réexaminées tous les ans, et s'il est déterminé qu'un projet de R&DI d'IDS a une valeur prospective pour BCA {c'est-à-dire la division des LCA de Boeing}, il sera reclassé dans le groupe commun à toute l'entreprise.

4. Cette méthode est spécifiquement prévue dans 48 CFR § 9904.420-50 et a été approuvée par le DOD. Notre respect de cette méthode est vérifié régulièrement par les responsables de la passation des contrats, les responsables de la gestion des contrats et la DCAA, et fait finalement l'objet d'un examen par l'inspecteur général du DOD. Le non-respect est passible de sanctions graves, y compris le non-versement des fonds, le recouvrement par les pouvoirs publics des coûts inadmissibles, des poursuites en vertu de la False Claims Act (Loi sur les allégations fallacieuses) et une interdiction de passer des contrats avec les pouvoirs publics dans le futur."

7.1345 Deuxièmement, les États-Unis ont présenté une autre "déclaration sous serment", de M. David C. Bullock, Vice-Président et directeur financier du Département ingénierie, opérations et technologie de la société Boeing.[2996] Dans sa déclaration sous serment, M. Bullock indique ce qui suit en ce qui concerne l'unité Phantom Works (recherche expérimentale) de Boeing:

"{D}ans les cas où Phantom Works effectue de la recherche et développement indépendante (R&DI) qui est applicable à de multiples activités commerciales, les coûts de cette R&D sont imputés, en vertu de la réglementation des États-Unis, aux activités commerciales qui en tirent avantage; toute partie imputée aux activités relatives aux aéronefs civils de Boeing est couverte entièrement par les recettes commerciales de la société (et n'est pas remboursée en tant que frais généraux dans le cadre des contrats fondés sur les coûts passés par la société avec les pouvoirs publics des États-Unis)."

[2996] Déclaration sous serment de David C. Bullock, pièce US-1284.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1346 Au vu de l'importance manifeste de ces prescriptions en matière de comptabilité analytique, la question détaillée ci-après a été posée aux États-Unis dans le cadre de la troisième série de questions:

> "362. Le Groupe spécial croit comprendre qu'en vertu des règles de comptabilité des pouvoirs publics des États-Unis, les coûts de R&DI et S&P ne peuvent être imputés à une "branche" d'un contractant que s'ils ont un "rapport d'avantage et de causalité" avec cette branche. (Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 80, citant 48 C.F.R. § 9904-420-40 (pièce US-131); 48 C.F.R. § 9904.418-40(c) (pièce US-1141))
>
> a) Que signifie l'expression "rapport d'avantage et de causalité" dans ce contexte?
>
> b) Comment Boeing détermine-t-elle si des coûts de R&DI et S&P supportés par IDS ont un "rapport d'avantage et de causalité" sur la branche des LCA de Boeing?
>
> c) Les États-Unis indiquent que les coûts de R&DI et S&P "peuvent" être imputés à la branche des LCA de Boeing "uniquement si" ils ont un rapport d'avantage et de causalité avec cette branche. Cela signifie-t-il que Boeing n'est pas tenue d'imputer les coûts de R&DI/S&P à sa branche des LCA même dans les cas où il existe un "rapport d'avantage et de causalité"?
>
> d) Boeing est-elle incitée sur le plan financier à n'imputer qu'une petite partie de ses coûts de R&DI/S&P à ses activités relatives aux LCA?"

7.1347 Dans leur réponse à cette question, les États-Unis ont confirmé, entre autres choses, que les "coûts avaient habituellement un rapport d'avantage avec une branche s'ils faisaient progresser l'une des activités de cette branche".[2997] Ils ont confirmé ce qui suit: "Déterminer si les coûts de R&DI et S&P supportés par IDS ont un "rapport d'avantage et de causalité" avec les aéronefs civils gros porteurs de Boeing fait partie de la prescription imposant à Boeing d'avoir un système de comptabilité et des mesures de contrôle internes connexes pour assurer le respect de la norme CAS".[2998] Les États-Unis ont indiqué en outre ce qui suit:

> "Le processus d'examen de la R&DI de Boeing n'entraîne pas de nouvelle imputation rétroactive des coûts de R&DI lorsqu'une branche décide qu'elle est intéressée par un projet de R&DI mené par une autre. Parfois, cette pratique permettra à IDS d'utiliser les résultats d'un projet de R&DI financé en tout ou partie par BCA, et parfois BCA tirera avantage d'un projet de R&DI financé en tout ou partie par IDS. Étant donné que la technologie civile est habituellement en avance sur la technologie militaire dans les domaines où il existe un chevauchement, le flux net de BCA vers IDS sera vraisemblablement plus élevé, en volume, que celui d'IDS vers BCA."[2999]

Les États-Unis ont réaffirmé ce qui suit:

> "le règlement sur les achats fédéraux permet l'imputation des coûts de R&DI et S&P à une seule branche, c'est-à-dire IDS ou BCA, si et seulement si ils n'ont un rapport d'avantage ou de causalité qu'avec cette branche. À l'inverse, si les coûts de R&DI et S&P n'ont pas de rapport d'avantage ou de causalité avec une branche particulière, le

[2997] Réponse des États-Unis à la question n° 362, paragraphe 191.
[2998] Réponse des États-Unis à la question n° 362, paragraphe 192.
[2999] Réponse des États-Unis à la question n° 362, paragraphe 194.

> règlement interdit l'imputation d'une partie quelconque des coûts à cette branche. Si un projet de R&DI se rattache à plus d'une branche spécifique de Boeing (par exemple BCA et une autre branche), le coût du projet, conformément à la norme CAS 420-50(e)(2), doit être "imputé à toutes les branches sur la même base que celle que la société utilise pour imputer ses dépenses résiduelles conformément à l'article 9904.403 …"[3000] … dès qu'il existe un rapport d'avantage et de causalité, l'imputation est obligatoire".[3001]

7.1348 Les Communautés européennes ne contestent pas que la réglementation applicable prescrit à Boeing d'imputer la R&DI/S&P dont tirent avantage ses branches militaire et commerciale à ces deux branches au prorata. Elles présentent plutôt les deux arguments suivants.

7.1349 Premièrement, les Communautés européennes font valoir que cela n'exclut pas nécessairement la possibilité que des dépenses de R&DI/S&P que Boeing considérait initialement comme n'ayant qu'une pertinence militaire (et qui avaient donc été imputées entièrement à des contrats d'IDS avec le DOD et la NASA) puissent apporter des avantages imprévus à la division des LCA de Boeing au cours des années suivantes. Les Communautés européennes présentent la déclaration d'expert de M. William T. Keevan, expert en comptabilité de la R&DI/S&P, à l'appui de cette position.[3002] Dans sa déclaration d'expert, M. Keevan souscrit à l'affirmation des États-Unis selon laquelle s'il existe une application civile prévue au moment où une dépense de R&DI relative à une technologie militaire est engagée, la réglementation du DOD prescrit l'imputation d'une part proportionnelle de cette dépense aux transactions civiles de Boeing. Toutefois, M. Keevan explique qu'une telle imputation ne se fera pas si les utilisations civiles sont "inconnues" ou "imprévues" au moment où la recherche est menée, et qu'il "est déterminé ultérieurement qu'elle a produit des renseignements ou des résultats utiles pour ses activités relatives aux aéronefs commerciaux".[3003] Toutefois, ce n'est que dans une telle situation d'"utilisation imprévue" qu'IDS serait remboursée du coût intégral de la R&D apportant des avantages à la fois à IDS et à la branche commerciale de Boeing. À notre avis, cet argument de l'"utilisation imprévue" n'est pas suffisant pour établir l'existence de la mesure.

7.1350 Deuxièmement, les Communautés européennes font valoir que le Groupe spécial ne peut pas être certain que Boeing impute effectivement ses coûts de R&DI/S&P de cette manière. En particulier, elles font valoir ce qui suit:

> "… dans la mesure où Boeing adopte une position dans le cadre de ses propres procédures comptables qui est compatible avec les arguments présentés dans le présent différend, alors non seulement n'imputera-t-elle *pas* la technologie ayant potentiellement un double usage financée par Boeing IDS aux objectifs des coûts finals de Boeing Commercial, mais elle *imputera* la technologie ayant potentiellement un double usage financée par Boeing Commercial aux objectifs des coûts finals de Boeing IDS".[3004]

7.1351 Les "arguments présentés dans le présent différend" par les États-Unis sont qu'il existe très peu d'activités de R&D du DOD ayant réellement ou potentiellement des applications "à double usage"; en d'autres termes, les États-Unis font valoir qu'il existe très peu d'activités de R&D du DOD

[3000] (*Note de bas de page de l'original*) 48 C.F.R. § 9904.420-50(e)(2), pièce US-131.

[3001] Réponse des États-Unis à la question n° 362, paragraphe 195.

[3002] William T. Keevan, "Independent Research & Development Reimbursements: Commentary on Selected Issues Raised by the United States' First Written Submission in DS353", November 2007, pièce EC-1179.

[3003] *Ibid*., page 5.

[3004] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 609.

ayant trait aux LCA. À notre avis, ce second argument des Communautés européennes n'est pas suffisant pour établir l'existence de la mesure. On ne peut pas présumer que Boeing ne respecte pas les prescriptions applicables en matière de comptabilité analytique. En outre, même si le Groupe spécial suppose que Boeing ne respecte pas les prescriptions applicables en matière de comptabilité analytique, cela ne change pas le fait que le gouvernement des États-Unis a adopté ces prescriptions juridiques. Ainsi que le Groupe spécial *États-Unis – Restrictions à l'exportation* l'a fait observer:

> "… l'existence d'une contribution financière des *pouvoirs publics* doit être prouvée par référence à l'action des *pouvoirs publics*. Déterminer s'il existe une contribution financière conformément à l'alinéa iv) uniquement par référence à la *réaction des entités touchées* signifierait en pratique que le critère qui s'appliquerait au titre de cette disposition serait différent de celui qui est prévu aux alinéas i) à iii), qui suppose que c'est en premier lieu *l'action des pouvoirs publics qui est prise en compte*. De même, nous ne voyons pas comment la réaction d'*entités privées* face à une mesure donnée des pouvoirs publics peut servir *de base pour établir le respect par un Membre des obligations conventionnelles qu'il a contractées dans le cadre de l'OMC*".[3005]

7.1352 Les prescriptions relatives à la comptabilité analytique examinées plus haut sont les mêmes pour les coûts de R&DI et les coûts de S&P.[3006] Eu égard aux éléments de preuve présentés au Groupe spécial concernant les règles comptables relatives aux coûts de R&DI/S&P, nous concluons que les Communautés européennes n'ont pas établi l'existence de la mesure qu'elles contestent. Plus particulièrement, nous concluons que les Communautés européennes n'ont pas établi que la NASA et le DOD remboursaient, dans le cadre de contrats d'achat avec partage des coûts passés avec IDS, les dépenses de R&DI/S&P qui: "se rapport{aient} à la production de … LCA de Boeing", c'est-à-dire qui "rembours{aient} à Boeing les dépenses de R&DI et S&P ... engagées pour améliorer, développer et produire sa ligne ... de produits LCA".[3007]

7.1353 Pour ces raisons, le Groupe spécial conclut que les Communautés européennes n'ont pas démontré l'existence de la mesure contestée.[3008]

f) Conclusion

7.1354 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que la NASA/le DOD remboursaient à Boeing les dépenses de R&DI/S&P qui se rapportaient à la production de LCA de Boeing, et qu'elles n'ont donc pas établi l'existence des mesures qui, d'après leurs allégations, constituaient une subvention spécifique au titre des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.**

[3005] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Restrictions à l'exportation*, paragraphe 8.34.

[3006] Voir, par exemple, la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 611 ("… les normes CAS en cause en l'espèce sont celles qui concernent "{l}a comptabilité des coûts de recherche et développement indépendante et les coûts des propositions et soumissions", et il n'existe généralement pas de différence entre les normes comptables pour les coûts de R&DI et les coûts de S&P").

[3007] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 871, 878 et 880; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 602.

[3008] Selon le Groupe spécial, le fait que les Communautés européennes n'ont pas établi que la NASA/le DOD remboursaient à Boeing les dépenses de R&DI/S&P qui "se rapport{aient} à la production de … LCA de Boeing" pourrait, à titre subsidiaire, être analysé par rapport au fait que les Communautés européennes n'ont pas démontré qu'une quelconque partie de la subvention alléguée devrait être imputée à la division des LCA de Boeing.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

10. Dons pour la formation des travailleurs au 787 octroyés par le Département du travail (DOL)

a) Introduction

7.1355 En 2004, le Département du travail ("DOL") a accordé un don de 1,5 million de dollars à un groupe d'entités appelé le "Partenariat de la triade". Les Communautés européennes allèguent que le don accordé par le DOL avait pour but de couvrir les coûts de la formation des travailleurs actuels et futurs en vue du développement et de la production du 787, et elles l'appellent le "don pour la formation des travailleurs au 787". Les Communautés européennes font valoir que ce don est une subvention spécifique au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC et elles imputent le montant entier du don (c'est-à-dire 1,5 million de dollars) à la division des LCA de Boeing.

7.1356 Les États-Unis ne nient pas que le DOL a effectué le don, ni qu'il s'agit d'une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Toutefois, ils font valoir que le don est une subvention accordée à l'Edmonds Community College, et non à Boeing. À cet égard, les États-Unis contestent que le don ait eu pour but de former les travailleurs au 787 et ils l'appellent le "don accordé à l'Edmonds Community College". De plus, les États-Unis contestent que la subvention soit spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

b) Les mesures en cause

7.1357 En 2004, le DOL a accordé un don de 1,5 million de dollars à un groupe d'entités appelé le "Partenariat de la triade". Ces entités comprennent notamment les entités suivantes: Edmonds Community College, Everett Community College, Snohomish Workforce Development Council, Snohomish Economic Development Council, Boeing, et d'autres industries d'amont du comté de Snohomish dans le secteur de la construction aérospatiale.[3009] L'argent a été reçu, et utilisé, par l'Edmonds Community College. Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial[3010], les Communautés européennes indiquent ce qui suit:

> "Le Département du travail des États-Unis transfère des ressources économiques à la branche de production LCA des États-Unis à des conditions plus favorables que celles qui sont offertes sur le marché ou autrement que dans des conditions de libre concurrence, dans le cadre de l'Aerospace Industry Initiative, qui fait partie de la High Growth Training Initiative du Président, en vertu de la Workforce Investment Act, Pub. L. No. 105-220 (1998), en accordant à l'Edmonds Community College (État de Washington) des fonds pour la formation de travailleurs de l'industrie aérospatiale en rapport avec le Boeing 787."

c) Question de savoir si une subvention existe au sens de l'article premier de l'Accord SMC

i) Arguments des Communautés européennes

7.1358 Les Communautés européennes font valoir que le "financement octroyé par le DOL à la triade et à Boeing" pour former les travailleurs au 787 constitue un transfert direct de fonds et, en particulier, un don au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC.[3011]

7.1359 S'agissant de l'existence d'un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC, les Communautés européennes font valoir que les "dons pour la formation des travailleurs au 787

[3009] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 410.
[3010] Document WT/DS353/2, point 5, page 13.
[3011] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 910.

octroyés par le DOL" confèrent des "avantages" à la division des LCA de Boeing. Les Communautés européennes font valoir: i) que les contributions financières "se rapportent à la production du 787"; ii) que les contributions financières "confèrent des avantages à la division des LCA de Boeing à des conditions autres que celles du marché"; iii) que "Boeing n'est pas tenue de verser quoi que ce soit en échange de ces dons pour la formation des travailleurs octroyés par le DOL"; et iv) qu'"il ne fait aucun doute que sur le marché, Boeing supporterait le coût entier de la formation de ses travailleurs affectés au 787".[3012]

ii) Arguments des États-Unis

7.1360 Les États-Unis font valoir que le don constitue une contribution financière, mais pas pour le programme du 787 de Boeing, comme le soutiennent les Communautés européennes, parce qu'il a été accordé à l'Edmonds Community College, et non à Boeing.[3013]

7.1361 Les États-Unis font également valoir que Boeing n'a tiré aucun avantage du don accordé par le Département du travail parce que non seulement le don a été accordé à l'Edmonds Community College et non pas à Boeing, mais il n'a pas été effectivement utilisé pour former les employés de Boeing. À cet égard, la description que font les Communautés européennes du don octroyé à l'Edmonds Community College comme étant des "dons pour la formation des travailleurs" qui "ont trait expressément à la formation des travailleurs affectés au 787" est inexacte.[3014]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.1362 Les deux parties conviennent que la mesure contestée octroie une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC. Plus particulièrement, les deux parties conviennent que la mesure contestée comporte une contribution financière sous la forme d'un don au sens de l'article 1.1 a) 1) i) de l'Accord SMC et que cette contribution financière confère un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Le Groupe spécial ne voit aucune raison d'être en désaccord et fait observer que le financement a été qualifié de "don" par le Département du travail lui-même.[3015]

7.1363 Selon le Groupe spécial, la question de savoir si la subvention devrait être imputée en totalité ou en partie à la division des LCA de Boeing concerne le montant de la subvention plutôt que l'existence d'une contribution financière ou d'un avantage au sens de l'article premier de l'Accord SMC.[3016] Si le Groupe spécial constate que la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC, il examinera les arguments et les éléments de preuve des parties sur cette question. Toutefois, si le Groupe spécial constate que la subvention n'est pas spécifique au sens de l'article 2, alors il ne sera pas nécessaire qu'il examine la question de savoir quelle part de la subvention (non spécifique) devrait être imputée à la division des LCA de Boeing.

d) Question de savoir si la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC

i) Arguments des Communautés européennes

7.1364 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes présentent deux arguments à l'appui de leur position selon laquelle la subvention est spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Premièrement, elles font valoir que le don octroyé à la triade (qu'elles mentionnent au

[3012] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 913 à 915.
[3013] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 413.
[3014] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 414 à 416.
[3015] Voir, par exemple, Edmonds Community College Grant Notification, pièce EC-622, page 1 ("Le bénéficiaire au titre de ce projet est approuvé à hauteur de 1 475 045 dollars, ainsi qu'il est spécifié dans l'énoncé des travaux annexé, avec une tranche additionnelle de 725 045 dollars").
[3016] Voir plus haut les paragraphes 7.35 et 7.36 du présent rapport.

pluriel en écrivant "dons", même s'il apparaît qu'il n'y a eu qu'un seul don) est spécifique en raison du groupe limité d'entités, y compris Boeing, qui font partie du Partenariat de la triade. Les Communautés européennes expliquent que de nombreuses publications gouvernementales, ainsi que la notification de l'octroi du don, indiquent clairement que le don accordé au Partenariat de la triade est utilisé pour former les travailleurs en rapport avec la chaîne d'approvisionnement du Boeing 787, et que le partenaire clé dans le projet est la société Boeing. À titre d'exemple, la proposition de don présentée par le Partenariat de la triade indique que l'"objectif principal de cet effort de formation est de former la main-d'œuvre nécessaire aux constructeurs aérospatiaux pour fabriquer le Boeing 7E7", y compris "Boeing et les fournisseurs aérospatiaux de Boeing". À cet égard, les dons visent l'industrie aérospatiale, et apportent des avantages à Boeing en particulier, et l'Énoncé des travaux, par exemple, indique que les dons seront utilisés pour répondre aux besoins particuliers de Boeing.[3017] Deuxièmement, les Communautés européennes affirment que le "don est également spécifique au sens de l'article 2.1 a) parce qu'il fait partie d'un programme plus général des pouvoirs publics qui visent uniquement certaines branches de production, y compris l'industrie aérospatiale".[3018]

7.1365 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes répondent aux arguments des États-Unis selon lesquels le programme plus général des pouvoirs publics dont fait partie le don octroyé à la triade – c'est-à-dire la High Growth Job Training Initiative – n'est pas spécifique. Les Communautés européennes font valoir que les États-Unis ne comprennent pas que la mesure en cause est le don de 1,5 million de dollars accordé par le DOL à l'Edmonds Community College, et non la totalité de la High Growth Job Training Initiative. Selon les Communautés européennes, le fait demeure que "le don en cause était expressément limité à l'industrie aérospatiale (c'est-à-dire Boeing et les fournisseurs aérospatiaux de Boeing), et qu'il est donc spécifique *de jure* en vertu de l'article 2.1 a) de l'*Accord SMC*".[3019]

ii) Arguments des États-Unis

7.1366 Dans leur première communication écrite, les États-Unis présentent deux arguments concernant la spécificité. Premièrement, ils font valoir que même si le don octroyé à la triade est analysé séparément du programme plus général dont il fait partie, il "n'est pas spécifique à l'industrie aérospatiale ou à Boeing". Au contraire, les seuls bénéficiaires de ce don pourraient s'étendre bien au-delà de l'industrie aérospatiale ou de Boeing.[3020] Deuxièmement, les États-Unis font valoir que les dons du Département du travail qui sont accordés au titre de la High Growth Job Training Initiative ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2.1. Pour commencer, ils ne sont pas spécifiques au sens de l'article 2.1 a) parce qu'ils ne sont pas expressément limités à "certaines entreprises". Ces dons sont en fait "largement disponibles" dans 14 secteurs industriels qui recouvrent une partie importante de l'économie des États-Unis, tels que les soins de santé, les services financiers, les technologies de l'information, l'énergie, l'industrie manufacturière, le commerce de détail et le transport. À l'intérieur de ces secteurs, les dons peuvent être utilisés à diverses fins dans de nombreux sous-secteurs. Les dons ne sont aucunement spécifiques *de jure* à Boeing ou à l'industrie aérospatiale.[3021]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.1367 Les Communautés européennes font valoir que le don octroyé à la triade est spécifique en raison du groupe limité d'entités, y compris Boeing, qui font partie du Partenariat de la triade. Si la question pertinente aux fins de l'article 2 était celle de savoir si le don octroyé à la triade serait spécifique s'il était examiné séparément du programme plus général High Growth Job Training

[3017] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 916 et 919.
[3018] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 917.
[3019] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 628 et 629.
[3020] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 419 à 421.
[3021] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 417.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Initiative en vertu duquel il a été accordé, la réponse serait sûrement affirmative. Entre autres choses, il est indiqué dans la liste des bénéficiaires de la High Growth Job Training Initiative que la "branche de production visée" par le don octroyé à la triade est l'"industrie aérospatiale".[3022] Toutefois, le don en cause a été accordé en vertu d'un programme plus général. À cet égard, nous faisons observer que la demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes indique que l'octroi du don à l'Edmonds Community College a été effectué dans le cadre de l'Aerospace Industry Initiative, "qui fait partie de la High Growth Training Initiative du Président".[3023] Ainsi, pour établir la spécificité, nous estimons que les Communautés européennes doivent soit présenter une explication motivée indiquant pourquoi il n'est pas approprié d'analyser la spécificité au niveau du programme plus général, soit démontrer que le programme plus général (c'est-à-dire la "High Growth Job Training Initiative") est spécifique. Les propos des Communautés européennes selon lesquels "la mesure en cause est le don de 1,5 million de dollars accordé par le DOL à l'Edmonds Community College, et non la totalité de la High Growth Job Training Initiative" ne sont pas une explication motivée suffisante pour examiner le don octroyé à la triade séparément. Par conséquent, nous passons à la question de savoir si le programme High Growth Job Training Initiative est spécifique.

7.1368 Selon le Groupe spécial, les Communautés européennes n'ont pas établi *prima facie* que la "High Growth Job Training Initiative" était spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Même s'il est vrai que le programme "vise uniquement certaines branches de production, y compris l'industrie aérospatiale"[3024], les branches de production "visées" sont trop vastes (par exemple, l'une des 14 "branches de production" est l'"industrie de fabrication de pointe") pour étayer une constatation de spécificité.

7.1369 Le fondement législatif de la High Growth Job Training Initiative est 29 U.S.C. § 2916a. La partie pertinente du texte législatif dispose ce qui suit:

> "1) Généralités
>
> Le Secrétaire du travail utilisera les fonds disponibles au titre de la section 1356(s)(2) du titre 8 pour accorder des dons aux entités répondant aux conditions requises pour fournir une formation professionnelle et des activités connexes à des travailleurs dans le but de les aider à obtenir un emploi ou un meilleur emploi *dans les industries et les secteurs économiques définis en vertu de l'alinéa 4) dont il est prévu qu'ils connaîtront une croissance importante* et il veillera à ce que la formation professionnelle et les activités connexes financées par ces dons soient coordonnées avec le système d'investissement dans les ressources humaines de la fonction publique.
>
> 2) Utilisation des fonds
>
> A) Formation fournie
>
> Les fonds prévus au titre de la présente section peuvent être utilisés pour fournir des services de formation professionnelle et des activités connexes qui sont conçues pour aider les travailleurs (au chômage ou employés) à acquérir les aptitudes et les compétences nécessaires pour obtenir un emploi ou un avancement professionnel *dans les branches de production et les secteurs économiques déterminés conformément à l'alinéa 4).*

[3022] High Growth Job Training Initiative Grantee List, pièce US-171, page 6.
[3023] Document WT/DS353/2, point 5, page 13.
[3024] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 917.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

B) Amélioration des programmes de formation et de l'information

Afin de faciliter la fourniture des services de formation professionnelle décrits au sous-alinéa A), les fonds prévus au titre de la présente section peuvent être utilisés pour aider à élaborer et à mettre en œuvre des activités types telles que l'élaboration de programmes d'études appropriés pour développer des compétences de base et former les travailleurs, l'identification et la diffusion de l'information sur l'orientation professionnelle et les aptitudes, et l'amélioration de la coordination entre les activités des établissements à cycle court et instituts techniques et les activités des entreprises et du système d'investissement dans les ressources humaines de la fonction publique afin de répondre aux besoins de formation *des branches de production et des secteurs économiques déterminés conformément à l'alinéa 4)*.

3) Entités répondant aux conditions requises

Les dons au titre de la présente section peuvent être accordés à des partenariats d'entités du secteur privé et du secteur public, lesquels peuvent comprendre:

A) des organisations commerciales ou des organisations à but non lucratif liées aux entreprises, telles que les associations professionnelles;

B) des fournisseurs de services d'éducation et de formation, y compris les établissements universitaires à cycle court et autres organismes similaires; et

C) des entités participant à l'application du système d'investissement dans les ressources humaines établi en vertu du titre I de la Workforce Investment Act de 1998 {29 U.S.C. 2801 *et seq.*}, et des organismes de développement économique.

4) Branches de production et secteurs économiques à forte croissance

Aux fins de la présente section, le Secrétaire du travail, en consultation avec les conseils de l'investissement dans les ressources humaines des États, déterminera *les branches de production et les secteurs économiques dont il est prévu qu'ils connaîtront une croissance importante, en tenant compte des facteurs appropriés, tels que les branches de production et les secteurs--*

A) dont il est prévu qu'ils créeront un nombre important de nouveaux emplois dans l'économie;

B) qui font l'objet d'une transformation résultant de la technologie et de l'innovation, laquelle nécessite l'acquisition de nouvelles compétences par les travailleurs;

C) qui constituent des activités commerciales nouvelles et émergentes dont il est prévu qu'elles connaîtront une croissance; ou

D) qui ont une incidence importante sur l'ensemble de l'économie ou sur la croissance d'autres branches de production et secteurs économiques.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

5) Répartition équitable

Lorsqu'il accordera des dons au titre de la présente section, le Secrétaire du travail veillera à ce que ces dons soient répartis équitablement entre diverses régions géographiques. …"[3025]

7.1370 Le programme est géré par l'Administration de l'emploi et de la formation (ETA) du Département du travail. Conformément au texte législatif reproduit ci-dessus, l'ETA a déterminé 14 "branches de production et secteurs économiques à forte croissance" différents. Il s'agit des branches et secteurs suivants: industrie de fabrication de pointe, industrie aérospatiale, industrie automobile, biotechnologie, construction, énergie, services financiers, technologie géospatiale, soins de santé, sécurité intérieure, hôtellerie, restauration et cafés, technologies de l'information, commerce de détail et transport.[3026]

7.1371 En vertu de la High Growth Job Training Initiative, le Département du travail a accordé 156 dons totalisant plus de 288 millions de dollars à des entités relevant des 14 secteurs visés par l'initiative.[3027] Les bénéficiaires de ces dons comprennent des systèmes d'investissement dans les ressources humaines au niveau des États et au niveau local; des établissements universitaires à cycle court; des associations et organisations de soins de santé; des associations professionnelles relevant de certaines branches de production: information et technologie géospatiale, nanotechnologies, industrie manufacturière, industrie automobile et construction; et des organismes s'occupant de main-d'œuvre, d'emploi et de développement local au niveau des États et au niveau local, entres autres organismes.[3028]

7.1372 Les projets financés par les dons recouvrent des domaines divers: alphabétisation, arts du bâtiment, difficultés rencontrées par le personnel chargé des soins de longue durée, soins palliatifs, formation minière, logistique de la chaîne d'approvisionnement, formation de personnes handicapées à des fins d'emploi dans le secteur des services financiers, développement de la main-d'œuvre dans le secteur des biotechnologies, acquisition des compétences nécessaires au travail dans les ateliers d'usinage, fabrication des produits alimentaires et des boissons et technologie des systèmes intégrés.[3029]

7.1373 La pièce US-171 présente les données ci-après concernant la ventilation des dons financés au titre du programme High Growth Job Training Initiative:

"Branche de production visée"	**Nombre de dons**
Industrie de fabrication de pointe	31
Industrie aérospatiale	7
Industrie automobile	12
Biotechnologies	17
Construction/Métiers spécialisés	9
Énergie	11
Services financiers	5
Industrie géospatiale	6
Soins de santé	29

[3025] 29 U.S.C. § 2916a, pièce US-1294. (pas d'italique dans l'original)
[3026] The President's High Growth Job Training Initiative Fact Sheet, pièce US-170.
[3027] High Growth Job Training Initiative Grantee List, pièce US-171.
[3028] High Growth Job Training Initiative Grantee List, pièce US-171.
[3029] High Growth Job Training Initiative Grantee List, pièce US-171.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

"Branche de production visée"	Nombre de dons
Hôtellerie, restauration et cafés	4
Technologies de l'information	3
Commerce de détail	3
Transport	4

7.1374 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que la subvention était spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

e) Conclusion

7.1375 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que le versement effectué par le Département du travail à l'Edmonds Community College au titre de la High Growth Job Training Initiative est une subvention. Toutefois, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que la subvention était spécifique au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.**

11. Subventions FSC/ETI et au titre des lois successives

a) Introduction

7.1376 Les Communautés européennes font valoir que les "subventions FSC/ETI et au titre des lois successives" sont des subventions au sens de l'article premier de l'Accord SMC et sont spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC. Les Communautés européennes estiment que le montant de la subvention accordée sous la forme d'allégements fiscaux FCS/ETI à la division des LCA de Boeing jusqu'en 2006 inclusivement s'élève à 2,199 milliards de dollars.

7.1377 Les États-Unis admettent que les mesures en cause sont des subventions au sens de l'article premier et sont spécifiques au sens de l'article 2. Les États-Unis acceptent également l'estimation des Communautés européennes selon laquelle le montant de la subvention accordée sous la forme d'allégements fiscaux FCS/ETI à la division des LCA de Boeing jusqu'en 2006 inclusivement s'élève à 2,199 milliards de dollars. Toutefois, les États-Unis contestent l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle Boeing continuera de recevoir des avantages FSC/ETI après 2006.

b) Mesures en cause

7.1378 Les Communautés européennes qualifient les mesures en cause de "subventions FSC/ETI et au titre des lois successives". Dans leur description de ces mesures, les Communautés européennes analysent les dispositions initiales du Code des impôts des États-Unis relatives aux sociétés de ventes à l'étranger, de la *Loi de 2000 portant abrogation des dispositions relatives aux FSC et régissant l'exclusion des revenus extraterritoriaux*, de la *Loi de 2004 sur la création d'emplois* et de la *Loi de conciliation de 2005 destinée à empêcher des hausses d'impôts*.[3030,3031]

[3030] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 923 à 945.

[3031] Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial dans le présent différend, les Communautés européennes font observer ce qui suit:

> "Le gouvernement des États-Unis transfère des ressources économiques à la branche de production LCA des États-Unis par le biais du système fiscal fédéral, et en particulier au moyen des mesures fiscales suivantes:

RCC supprimés, comme indiqué [***]

i) Dispositions du Code des impôts des États-Unis relatives aux sociétés de ventes à l'étranger[3032]

7.1379 Une société de ventes à l'étranger ("FSC") était une société créée, installée et maintenue dans un pays étranger ou dans une possession des États-Unis hors du territoire douanier des États-Unis qui remplissaient les conditions requises, conformément aux prescriptions expresses énoncées aux articles 921 à 927 du Code des impôts des États-Unis.[3033] Elle bénéficiait d'une exonération d'impôt aux États-Unis pour une partie de ses "revenus du commerce extérieur", qui s'entendaient des revenus bruts imputables aux "recettes brutes d'exportation". On entendait par "recettes brutes d'exportation" les recettes brutes de n'importe quelle FSC provenant de transactions remplissant les conditions requises, qui donnaient généralement lieu à la vente ou à la location-vente de "biens d'exportation".[3034] Une partie des "revenus du commerce extérieur" était réputée être des "revenus de source étrangère n'ayant pas de lien effectif avec des activités commerciales ou industrielles aux États-Unis" et n'y était donc pas imposée. Cette partie non imposée était désignée par l'expression "revenus du commerce extérieur exonérés". La partie restante était imposable du chef de la FSC. Les dividendes que la FSC versait à l'actionnaire (d'ordinaire le "fournisseur apparenté") sur les revenus exonérés et non exonérés remplissaient généralement les conditions requises pour bénéficier d'une déduction intégrale pour dividendes distribués. Outre l'exonération d'impôt sur le revenu d'une partie des revenus du commerce extérieur des FSC, la mesure FSC autorisait également les sociétés mères américaines de FSC à différer le paiement de l'impôt sur certains "revenus du commerce extérieur" qui seraient normalement assujettis à une imposition immédiate et à ne pas payer d'impôt sur les dividendes distribués par leurs FSC liés aux "revenus du commerce extérieur".

---

a. articles 921 à 927 de l'Internal Revenue Code (avant abrogation) et mesures connexes établissant un traitement fiscal spécial pour les "sociétés de ventes à l'étranger" ("FSC");

b. FSC Repeal and Extraterritorial Income Exclusion Act de 2000, Pub. L. No. 106-519; et

c. American Jobs Creation Act de 2004, Pub. L. No. 108-357."

Demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes, document WT/DS353/2, page 13 (23 janvier 2006).

[3032] Les Communautés européennes estiment que "les dispositions juridiques de base constitutives de la mesure FSC sont les articles 245 c), 921 à 927, et 951 e) du Code des impôts des États-Unis". Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 923, note de bas de page 1615. Une description détaillée des dispositions FSC figure dans le rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC*, paragraphes 2.1 à 2.8 et 7.95 à 7.97 et dans le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC*, paragraphes 11 à 18.

[3033] Pièce EC-623. Une FSC devait satisfaire à certaines prescriptions en matière de présence à l'étranger. Par exemple, elle devait avoir un bureau hors du territoire douanier des États-Unis, lequel devait être doté de moyens lui permettant de réaliser des opérations commerciales pour le compte de la FSC. En outre, pour qu'une FSC, autre qu'une petite FSC, soit considérée comme ayant des recettes brutes d'exportation pour l'année d'imposition, sa gestion pendant cette année devait être assurée hors des États-Unis et elle ne pouvait tirer des recettes brutes d'exportation de n'importe quelle transaction que si les processus économiques relatifs à cette transaction se déroulaient en dehors des États-Unis.

[3034] À certaines exceptions près, les biens d'exportation s'entendaient comme suit:

- biens détenus en vue de la vente ou de la location-vente;
- biens fabriqués, produits, cultivés ou extraits aux États-Unis;
- par une personne autre qu'une FSC;
- biens vendus, en location-vente ou loués en vue d'être utilisés, consommés ou écoulés hors des États-Unis; et
- dont la valeur loyale et marchande imputable à des produits importés ne dépassait pas 50 pour cent.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

ii) Loi de 2000 portant abrogation des dispositions relatives aux FSC et régissant l'exclusion des revenus extraterritoriaux[3035]

7.1380 Le 15 novembre 2000, les États-Unis ont adopté la *Loi de 2000 portant abrogation des dispositions relatives aux FSC et régissant l'exclusion des revenus extraterritoriaux* ("Loi ETI") en réponse aux constatations formulées au sujet des dispositions FSC par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – FSC*.[3036] La Loi ETI i) a abrogé les dispositions du Code des impôts des États-Unis relatives à l'imposition des FSC, sous réserve de certaines dispositions transitoires et clauses d'exemption pour antériorité et ii) a introduit une exclusion des "revenus extraterritoriaux" du champ de l'impôt sur le revenu.

7.1381 Premièrement, la Loi ETI spécifiait que, d'une manière générale, les modifications qu'elle apportait "s'appliqu{aient} aux transactions effectuées après le 30 septembre 2000". En outre, aucune nouvelle FSC ne pouvait être créée après cette date. Toutefois, dans le cas d'une FSC existant à la date du 30 septembre 2000, l'article 5 c) 1) de la Loi ETI disposait que les modifications apportées par la Loi ne s'appliquaient à aucune transaction réalisée au cours d'opérations commerciales ou industrielles normales dans laquelle intervenait une FSC, si la transaction avait lieu: i) avant le 1er janvier 2002; ou ii) après le 31 décembre 2001, conformément à un contrat irrévocable conclu entre la FSC (ou une personne qui lui était liée) et une personne non liée, qui était entré en vigueur le 30 septembre 2000.

7.1382 Deuxièmement, la Loi ETI autorisait l'exclusion de certains revenus d'un "contribuable" américain du champ de l'impôt. Ces revenus – "revenus extraterritoriaux" qui étaient des "revenus du commerce extérieur remplissant les conditions requises" – ne pouvaient être perçus, pour ce qui était des biens, que dans des transactions portant sur des biens de commerce extérieur remplissant les conditions requises. La Loi ETI définissait les "revenus extraterritoriaux" comme étant le revenu brut d'un contribuable imputable à des "recettes brutes du commerce extérieur", c'est-à-dire des recettes brutes générées par certaines transactions remplissant les conditions requises qui consistaient en la vente ou la location-vente de "biens de commerce extérieur remplissant les conditions requises" non destinés à une utilisation aux États-Unis. Aux fins de la Loi ETI, l'expression "revenus du commerce extérieur remplissant les conditions requises" désignait, pour toute transaction, le montant du revenu brut dont l'exclusion entraînait une réduction des revenus imposables du contribuable provenant de cette transaction dans une proportion de: i) 30 pour cent des revenus tirés par le contribuable d'une transaction consistant en la vente ou la location-vente à l'étranger; ii) 1,2 pour cent des recettes brutes du commerce extérieur tirées par le contribuable de la transaction; ou iii) 15 pour cent des revenus du commerce extérieur tirés par le contribuable de la transaction, la valeur la plus grande étant retenue. L'expression "biens de commerce extérieur remplissant les conditions requises" désignait les biens: "A) fabriqués, produits, cultivés ou extraits aux États-Unis ou hors des États-Unis; B) détenus essentiellement en vue d'être vendus, mis en location-vente ou loués, au cours d'opérations commerciales ou industrielles normales, pour être utilisés, consommés ou cédés directement hors des États-Unis; et C) dont 50 pour cent au plus de la valeur loyale et marchande étaient imputables: i) à des articles fabriqués, produits, cultivés ou extraits hors des États-Unis, et ii) aux coûts directs de la main-d'œuvre (déterminés conformément aux principes énoncés à l'article 263A)) employée hors des États-Unis".

[3035] FSC Repeal and Extraterritorial Income Exclusion Act of 2000, United States Public Law 106-519, 114 Stat. 2423 (2000). Pièce EC-625. Une description détaillée des dispositions de cette loi figure dans le rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphes 2.1 à 2.8, et le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphes 12 à 14.

[3036] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC*, paragraphe 8.1 a); rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC*, paragraphes 177 a) et 178.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1383 Les définitions données dans la Loi ETI des biens de commerce extérieur remplissant les conditions requises et des recettes brutes du commerce extérieur – qui déterminaient les revenus qui constituaient des revenus extraterritoriaux, des revenus du commerce extérieur et des revenus du commerce extérieur remplissant les conditions requises – énonçaient donc au moins deux prescriptions auxquelles il devait être satisfait pour qu'un contribuable puisse remplir les conditions requises pour être exclu du champ de l'impôt: i) une prescription selon laquelle un bien produit aux États-Unis ou hors des États-Unis devait être détenu essentiellement en vue d'être vendu, mis en location-vente ou loué, au cours d'opérations commerciales ou industrielles normales, pour être utilisé, consommé ou cédé directement hors des États-Unis; et ii) une prescription selon laquelle 50 pour cent au plus de la valeur loyale et marchande de ces biens pouvaient être imputables à des articles fabriqués, produits, cultivés ou extraits hors des États-Unis et aux coûts directs de la main-d'œuvre employée hors des États-Unis.

iii) Loi de 2004 sur la création d'emplois[3037]

7.1384 Le 22 octobre 2004, les États-Unis ont adopté la *Loi de 2004 sur la création d'emplois* ("AJCA") en réponse aux constatations formulées par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*.[3038] L'article 101 de l'AJCA ("Abrogation de l'exclusion des revenus extraterritoriaux") a abrogé les dispositions de l'article 114 du Code des impôts relatives à l'exclusion des revenus extraterritoriaux du champ de l'impôt sur les revenus. Cette abrogation est entrée en vigueur le 31 décembre 2004. Toutefois, une "règle transitoire pour 2005 et 2006", énoncée à l'article 101 d) de l'AJCA, autorisait les contribuables américains à demander 80 pour cent des avantages fiscaux ETI en ce qui concerne certaines transactions effectuées en 2005 et 60 pour cent des avantages fiscaux ETI en ce qui concerne certaines transactions effectuées en 2006. Outre cette règle transitoire limitée dans le temps, l'AJCA a exempté indéfiniment pour antériorité le régime ETI en ce qui concerne certaines transactions. En particulier, l'article 101 f) ("Contrats irrévocables") de l'AJCA disposait que l'article 101 ne s'appliquait à aucune transaction réalisée au cours d'opérations commerciales ou industrielles normales qui avait lieu conformément à un contrat irrévocable i) entre le contribuable et une personne non liée et ii) qui était déjà en vigueur le 17 septembre 2003, et en toutes circonstances par la suite. Par ailleurs, l'article 101 de l'AJCA n'a pas abrogé l'article 5 c) 1) de la Loi ETI, qui exemptait indéfiniment pour antériorité les subventions FSC en ce qui concerne certaines transactions effectuées en vertu de contrats irrévocables en vigueur le 30 septembre 2000.[3039]

iv) Loi de conciliation de 2005 destinée à empêcher des hausses d'impôts[3040]

7.1385 Le 17 mai 2006, les États-Unis ont adopté la *Loi de conciliation de 2005 destinée à empêcher des hausses d'impôts* ("TIPRA") en réponse aux constatations formulées par le Groupe spécial et l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*.[3041] L'article 513 de la TIPRA est intitulé "Abrogation du dégrèvement FSC/ETI relatif aux contrats irrévocables". L'article 513 a) de la TIPRA ("Dispositions FSC") abroge la disposition de l'article 5 c) 1) B) de la Loi ETI qui autorisait la prolongation des avantages FSC en ce qui concerne les transactions ayant lieu conformément à un contrat irrévocable en vigueur le 30 septembre 2000. L'article 513 b) de la TIPRA ("Dispositions ETI") abroge les dispositions de l'article 101 f) de l'AJCA qui autorisaient la

[3037] American Jobs Creation Act of 2004, Pub. L. No. 108-357, § 101. Pièce EC-626. Les dispositions de l'AJCA sont décrites d'une manière plus détaillée dans le rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, paragraphes 2.13 à 2.17.

[3038] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 9.1 a), 9.1 b) et 9.1 e); rapport de l'Organe d'appel *États-Unis* – FSC *(article 21:5 – CE)*, paragraphes 256 b), 256 f) et 257.

[3039] Voir plus haut le paragraphe 7.1381.

[3040] Tax Increase Prevention and Reconciliation Act of 2005, Pub. L. No. 109-222, § 513, pièce EC 627.

[3041] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, paragraphe 8.1; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, paragraphe 100 b).

prolongation des avantages fiscaux ETI en ce qui concerne les transactions ayant lieu conformément à un contrat irrévocable en vigueur le 17 septembre 2003. L'article 513 c) de la TIPRA dispose que "{l}es modifications apportées par le présent article s'appliquent aux années d'imposition commençant après la date d'adoption de la présente loi".

c) Question de savoir si une subvention spécifique existe au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC

i) Arguments des Communautés européennes

7.1386 Les Communautés européennes font valoir que "{l}e gouvernement des États-Unis accorde des contributions financières aux sociétés admissibles au bénéfice du régime fiscal FSC/ETI, y compris par le biais des dispositions transitoires et des clauses d'exemption pour antériorité connexes figurant dans des lois successives" et que ces contributions financières sont visées par l'article 1.1 a) 1) ii) ("des recettes publiques normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues") de l'Accord SMC.[3042]

7.1387 Les Communautés européennes estiment, à cet égard, que la mesure FSC prévoit trois exonérations d'impôt qui fonctionnent conjointement pour soustraire de l'imposition des revenus qui seraient normalement imposés en l'absence de la mesure FSC. Premièrement, celle-ci exempte les FSC du paiement des impôts sur une partie de leurs revenus du commerce extérieur. Deuxièmement, la mesure FSC autorise les sociétés mères américaines de FSC à différer le paiement des impôts sur certains revenus du commerce extérieur. Troisièmement, la mesure FSC autorise les sociétés mères américaines de FSC à ne pas payer d'impôt sur les dividendes distribués par leurs FSC liés aux "revenus du commerce extérieur". Ces trois exonérations, considérées ensemble, donnent donc lieu à l'abandon de recettes qui sont normalement exigibles parce qu'en l'absence de la mesure FSC l'impôt exigible des FSC et de leurs sociétés mères américaines serait plus élevé.[3043]

7.1388 Les Communautés européennes estiment que l'exclusion des "revenus du commerce extérieur remplissant les conditions requises" du champ de l'impôt au titre de la mesure ETI soustrait également certains revenus des contribuables américains du champ de l'impôt. En vertu de la mesure ETI, seuls les "revenus du commerce extérieur remplissant les conditions requises" d'un contribuable américain ne sont pas imposables. Ces "revenus du commerce extérieur remplissant les conditions requises" sont déterminés d'après des prescriptions qualitatives et quantitatives très sélectives, telles que les prescriptions relatives à l'"utilisation à l'extérieur des États-Unis" et la "limitation concernant les articles étrangers/la main-d'œuvre étrangère". En l'absence de la mesure ETI, les contribuables américains seraient tenus d'inclure dans leurs revenus ces "revenus du commerce extérieur remplissant les conditions requises" et donc de payer des impôts sur ces derniers. La mesure ETI aboutit donc à l'abandon de recettes qui sont normalement exigibles parce qu'en l'absence de cette mesure l'impôt exigible des sociétés américaines serait plus élevé.[3044]

7.1389 Les Communautés européennes font valoir que la Loi ETI et l'AJCA prolongent les subventions FSC et ETI en ce qui concerne les transactions fondées sur certains contrats irrévocables préexistants et que la TIPRA n'a pas complètement mis fin à ce flux de subventions. Ainsi, les dispositions transitoires et les clauses d'exemption pour antériorité de la Loi ETI et de l'AJCA continuent d'accorder des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC sur la base des mesures FSC et ETI initiales.[3045]

[3042] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 952.
[3043] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 953.
[3044] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 954.
[3045] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 956.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1390 Les Communautés européennes font valoir que les allégements fiscaux FSC/ETI, y compris leur prolongation par des dispositions transitoires et des clauses d'exemption pour antériorité, confèrent des avantages à la division des LCA de Boeing au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. Les allégements fiscaux se rapportent à la production des LCA de Boeing et apportent des avantages à la division des LCA de Boeing à des conditions autres que celles du marché. Comme Boeing n'est pas tenue de verser quoi que ce soit en échange de ces allégements fiscaux FSC/ETI, la totalité des contributions financières accordées à la division des LCA de Boeing peut être considérée comme conférant des avantages.[3046]

7.1391 Les Communautés européennes font valoir que les mesures FSC et ETI, y compris leur prolongation par des lois successives, sont réputées être spécifiques au sens de l'article 2.3 de l'Accord SMC parce que ces mesures sont des subventions prohibées subordonnées en droit aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.[3047]

ii) Arguments des États-Unis

7.1392 Les États-Unis "ne contestent pas que les avantages FSC/ETI sont une contribution financière qui confère un avantage et est spécifique".[3048]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.1393 Avant de procéder à une évaluation de la question de savoir si les mesures en cause sont des subventions spécifiques, le Groupe spécial juge utile de présenter sa conception de la nature des allégations formulées par les Communautés européennes[3049] et de la portée des mesures contestées par les Communautés européennes.

7.1394 Premièrement, s'agissant de la nature des allégations présentées par les Communautés européennes, le Groupe spécial observe qu'elles concernent les subventions FSC/ETI telles qu'elles sont utilisées par une entité particulière, Boeing. Les Communautés européennes affirment que "{g}râce aux exonérations d'impôt et exclusions du champ de l'impôt relatives aux sociétés de ventes à l'étranger ("FSC") et aux revenus extraterritoriaux ("ETI"), *Boeing a reçu plus de 2 milliards de dollars de subventions spécifiques*".[3050] Les Communautés européennes allèguent également que les allégements fiscaux FSC et ETI confèrent des avantages *à la division des LCA de Boeing* au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC. En réponse à une question du Groupe spécial, les Communautés européennes expliquent que "leur contestation du régime FSC/ETI prolongé ne vise pas à obliger les États-Unis à supprimer tous les effets prolongés du régime en général, mais seulement *l'avantage revenant à Boeing/McDonnell Douglas et les effets défavorables ainsi causés*".[3051] Les allégations des Communautés européennes portent donc sur les exonérations d'impôt et exclusions du champ de l'impôt FSC et ETI en ce qui concerne Boeing spécifiquement.[3052]

7.1395 Deuxièmement, s'agissant de la portée des mesures contestées, le Groupe spécial observe que, dans leur analyse juridique des raisons pour lesquelles ces mesures constituent des subventions, les

[3046] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 959.
[3047] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 962.
[3048] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 422.
[3049] Les Communautés européennes formulent des allégations en ce qui concerne les subventions FSC/ETI et au titre des lois successives en vertu de l'article 3 de l'Accord SMC, d'une part, et des articles 5 et 6, d'autre part.
[3050] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 921. (pas d'italique dans l'original)
[3051] Réponse des Communautés européennes à la question n° 59, paragraphe 207. (pas d'italique dans l'original)
[3052] Voir aussi plus haut le paragraphe 7.150.

Communautés européennes désignent les mesures par les termes "le régime fiscal FSC/ETI, y compris … les dispositions transitoires et les clauses d'exemption pour antériorité connexes figurant dans des lois successives"[3053], "les allégements fiscaux FSC/ETI, y compris leur prolongation par des dispositions transitoires et des clauses d'exemption pour antériorité"[3054] et "les mesures FSC et ETI, y compris leur prolongation par des lois successives".[3055] Ainsi qu'il a été noté ci-dessus, en décrivant le contexte factuel de leurs allégations, les Communautés européennes résument les dispositions du Code des impôts des États-Unis relatives aux sociétés de ventes à l'étranger, la Loi ETI, l'AJCA et la TIPRA. Nous jugeons que les déclarations ci-après des Communautés européennes sont particulièrement instructives pour comprendre comment l'allégation juridique des Communautés européennes se rattache à chacune de ces différentes mesures.

7.1396 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes indiquent ce qui suit:

> "La Loi ETI et l'AJCA prolongent ces subventions FSC et ETI en ce qui concerne les transactions fondées sur certains contrats irrévocables préexistants et la TIPRA n'a pas complètement mis fin au flux de ces subventions. Ainsi, les dispositions transitoires et les clauses d'exemption pour antériorité de la Loi ETI et de l'AJCA continuent d'accorder des contributions financières sur la base des mesures FSC et ETI initiales au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'*Accord SMC*".[3056]

7.1397 Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes font référence aux "allégements fiscaux relatifs aux sociétés de ventes à l'étranger ("FSC") et aux revenus extraterritoriaux ("ETI"), tels qu'ils ont été prolongés par la Loi de 2000 portant abrogation des dispositions relatives aux FSC et régissant l'exclusion des revenus extraterritoriaux ("Loi ETI"), la Loi de 2004 sur la création d'emplois ("AJCA") et la Loi de conciliation de 2005 destinée à empêcher des hausses d'impôts ("TIPRA")".[3057]

7.1398 Dans leur déclaration à la deuxième réunion du Groupe spécial, les Communautés européennes expliquent qu'elles "ne contestent pas la "TIPRA" en tant que mesure distincte, et n'ont aucun intérêt à le faire étant donné que la TIPRA abroge effectivement certains aspects des mesures FSC/ETI. Elles contestent plutôt les mesures FSC/ETI énumérées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial, dans la mesure où elles ont accordé et, malgré la TIPRA, continuent d'accorder des subventions à Boeing".[3058]

7.1399 En somme, nous croyons comprendre que: i) les allégations des Communautés européennes portent, d'une part, sur les avantages fiscaux dont Boeing a bénéficié, d'après les allégations, au titre de la législation initiale relative au traitement des sociétés de ventes à l'étranger et de la Loi ETI et, d'autre part, sur la prolongation de ces avantages fiscaux au titre des dispositions transitoires et des clauses d'exemption pour antériorité figurant dans la Loi ETI et l'AJCA; et ii) les Communautés européennes invoquent la TIPRA en tant qu'élément de preuve indiquant que les subventions accordées au titre des clauses d'exemption pour antériorité de la Loi ETI et de l'AJCA prévues dans les "contrats irrévocables" n'ont pas été complètement abrogées.

[3053] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 952.
[3054] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 959.
[3055] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 962.
[3056] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 955. (pas d'italique dans l'original)
[3057] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 631.
[3058] Communautés européennes, déclaration non confidentielle à la deuxième réunion du Groupe spécial avec les parties, paragraphe 78. Ainsi, au lieu de formuler une *allégation* au sujet de la TIPRA, il apparaît que les Communautés européennes analysent cette mesure uniquement dans le but de court-circuiter l'argument selon lequel les mesures en cause ont été abrogées.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1400 Il n'est pas contesté que pendant la période de 1989 à 2006 Boeing a bénéficié d'exonérations d'impôt et exclusions du champ de l'impôt au titre de la législation FSC et ETI, y compris au titre des dispositions transitoires et des clauses d'exemption pour antériorité des lois successives. Le Groupe spécial note que les parties conviennent que ces exonérations d'impôt et exclusions du champ de l'impôt accordées à Boeing sont des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC, qui confèrent un avantage au sens de l'article 1.1 b) et sont spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

7.1401 S'agissant de l'existence d'une subvention au titre de l'article premier, le Groupe prend également note des constatations formulées à ce sujet par les Groupes spéciaux et l'Organe d'appel dans les affaires *États-Unis – FSC*, *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)* et *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*.

7.1402 Premièrement, le Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – FSC* a formulé des constatations concernant les articles 921 à 927 du Code des impôts et les mesures connexes établissant un traitement fiscal spécial pour les FSC.[3059] Le Groupe spécial a constaté que certaines "exonérations prévues par le régime FSC dont les Communautés européennes font état" étaient des contributions financières au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC parce qu'elles comportaient l'abandon de recettes qui étaient normalement exigibles[3060] et conféraient un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[3061] L'Organe d'appel a confirmé les constatations du Groupe spécial selon lesquelles les exonérations FSC étaient des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) ii).

7.1403 Deuxièmement, le Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)* a formulé des constatations en ce qui concerne la Loi ETI. Le Groupe spécial a constaté que l'exclusion du revenu brut de certains "revenus extraterritoriaux" qui était prévue par la Loi ETI donnait lieu à une contribution financière sous la forme de l'abandon de recettes publiques normalement exigibles au sens de l'article 1.1 a) 1) ii)[3062] et que cette contribution financière conférait un avantage, de telle sorte qu'il existait une subvention au sens de l'article 1.1.[3063] L'Organe d'appel a confirmé la constatation du Groupe spécial selon laquelle la mesure ETI comportait une contribution financière du fait de l'abandon de recettes publiques normalement exigibles.[3064]

7.1404 Troisièmement, dans l'affaire *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, le Groupe spécial a constaté qu'en adoptant l'article 101 de l'AJCA, les États-Unis ont prolongé les subventions FSC et ETI prohibées par les dispositions transitoires et des clauses d'exemption pour antériorité énoncées dans ledit article.[3065] L'Organe d'appel a confirmé cette constatation.[3066]

7.1405 S'agissant de la spécificité, nous notons en outre qu'en plus de l'accord des parties sur cette question, l'article 2.3 de l'Accord SMC dispose que les subventions qui sont subordonnées aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3 de l'Accord SMC seront réputées être spécifiques. Dans les affaires *États-Unis – FSC*, *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)* et *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, il a été constaté que les subventions FSC/ETI en cause étaient subordonnées aux exportations. De plus, le présent Groupe spécial constate ci-dessous[3067] que les mesures en cause sont

[3059] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC*, paragraphe 11.
[3060] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC*, paragraphe 7.102.
[3061] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC*, paragraphe 7.103.
[3062] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 8.43.
[3063] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 8.48.
[3064] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 106.
[3065] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, paragraphe 7.65.
[3066] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, paragraphe 96.
[3067] Voir plus loin les paragraphes 7.1450 à 7.1464.

subordonnées aux exportations. En conséquence, nous concluons qu'en l'espèce elles sont spécifiques au sens de l'article 2 de l'Accord SMC.

7.1406 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les exonérations d'impôt et exclusions du champ de l'impôt accordées à Boeing au titre de la législation FSC et ETI, y compris les dispositions transitoires et les clauses d'exemption pour antériorité de la Loi ETI et de l'AJCA, constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC.

d) Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing

i) Arguments des Communautés européennes

7.1407 Les Communautés européennes estiment que le montant de la subvention accordée sous la forme d'allégements fiscaux à la division des LCA de Boeing FCS/ETI jusqu'en 2006 inclusivement s'élève à 2,199 milliards de dollars.[3068]

7.1408 Les Communautés européennes font valoir que la TIPRA[3069] abroge certains aspects de l'exemption pour antériorité des allégements fiscaux FSC et ETI pour les exercices fiscaux commençant après 2006, mais ne met pas fin au flux de tous les avantages FSC/ETI après 2006. En se fondant sur un mémoire du Bureau du Conseiller principal de l'Administration fiscale[3070], les Communautés européennes affirment que Boeing continuera de retirer des avantages des mesures FSC/ETI. En particulier, Boeing continuera de recevoir certains avantages FSC/ETI dans la mesure où elle comptabilise des revenus après 2006 qui i) proviennent d'une commande ferme ou d'une option exercée avant la fin de 2006, dans les cas où ii) cette commande ou cette option exercée résulte d'un contrat irrévocable qui remplit les conditions requises au regard de la "règle relative aux contrats irrévocables FSC" de la Loi ETI ou de la "règle relative aux contrats irrévocables ETI" de l'AJCA.[3071] Bien que les contributions financières découlant des mesures FSC/ETI continuent d'exister après 2006, les Communautés européennes n'ont pas été en mesure de fournir une estimation de la valeur future de ces subventions pour la division des LCA de Boeing.[3072]

7.1409 Les Communautés européennes estiment que rien n'étaye l'argument des États-Unis selon lequel Boeing ne tirera pas avantage des subventions FSC/ETI après 2006. La déclaration figurant dans le rapport annuel de 2006 de Boeing invoquée par les États-Unis[3073] ne détermine pas ce que Boeing peut faire ou non à compter du 1er janvier 2007 en ce qui concerne les allégements fiscaux FSC/ETI. Premièrement, la déclaration selon laquelle "2006 sera la dernière année pour comptabiliser tous avantages fiscaux liés aux exportations" est fondée sur le texte de la TIPRA et ne tient pas compte des incidences du mémoire de décembre 2006 de l'Administration fiscale qui a interprété la TIPRA comme n'abrogeant les règles relatives aux contrats irrévocables FSC/ETI que prospectivement. Deuxièmement, le rapport des vérificateurs et les certifications du directeur général/directeur financier se limitent aux faits "importants" ou aux "circonstances dans lesquelles ces déclarations ont été faites". En d'autres termes, les déclarations faites dans le rapport annuel ne

[3068] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 957; International Trade Resources LLC, FSC/ETI Tax Benefits Provided to U.S. Large Civil Aircraft Producers, pièce EC-12. Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'adopter cette estimation en tant que meilleur renseignement disponible et, s'il y a lieu, de tirer des déductions défavorables de la non-coopération des États-Unis au processus de collecte de renseignements. Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 958.

[3069] Voir plus haut le paragraphe 7.1385.

[3070] Office of Chief Counsel, Qualification for FSC Benefits and ETI Exclusions, Internal Revenue Service Memorandum Number AM 2007.001, 22 December 2006, pièce EC-628, page 6.

[3071] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 945.

[3072] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 957.

[3073] Voir plus loin le paragraphe 7.1423.

reflètent pas nécessairement toutes les incidences du mémoire de décembre 2006 de l'Administration fiscale, car il se peut que ces incidences n'aient pas été entièrement connues ou comprises au moment où Boeing a publié son rapport annuel. Les Communautés européennes font observer que les États-Unis n'ont pas présenté de déclaration certifiée et susceptible d'être sanctionnée en justice d'un représentant de Boeing indiquant qu'indépendamment de l'interprétation donnée par l'Administration fiscale dans son mémoire de décembre 2006, Boeing rejettera tous les allégements fiscaux FSC/ETI après 2006.[3074] Les Communautés européennes font valoir qu'étant donné qu'un représentant de Boeing pourrait facilement rédiger une déclaration sous serment d'un ou de deux paragraphes pour défendre la position des États-Unis au sujet des avantages fiscaux FSC/ETI postérieurs à 2006 accordés à Boeing – ce que Boeing a fait à plusieurs autres occasions pour étayer d'autres allégations – le fait que Boeing et les États-Unis n'ont pas présenté de déclaration de ce type doit être pris en compte par le Groupe spécial dans son évaluation des allégations des Communautés européennes.[3075]

7.1410 En réponse à une question du Groupe spécial, les Communautés européennes soulignent qu'elles incluent les contributions financières et les avantages que Boeing continue de recevoir après 2006 dans le champ du présent différend. La déclaration figurant au paragraphe 957 de leur première communication écrite, selon laquelle "les contributions financières découlant des mesures FSC/ETI continuent d'exister après 2006, même si les Communautés européennes n'ont pas été en mesure de fournir une estimation de la valeur future de ces subventions pour la division des LCA de Boeing", indique simplement que les Communautés européennes n'ont pas suffisamment de renseignements pour évaluer les avantages FSC/ETI accordés à Boeing après 2006. Par conséquent, il est bel et bien nécessaire que le Groupe spécial parvienne à une conclusion sur le point de savoir si Boeing continuera de recevoir des contributions financières et des avantages au titre des mesures liées aux FSC/ETI après 2006.[3076]

7.1411 S'agissant de la déclaration de Boeing, présentée par les États-Unis dans leur réponse à une question du Groupe spécial, selon laquelle Boeing "n'a reçu aucun avantage des lois relatives aux FSC ou des lois successives après le 31 décembre 2006", les Communautés européennes affirment que cette déclaration n'indique pas que Boeing ne prévoit pas de comptabiliser des avantages résultant des lois relatives aux FSC ou des lois successives dans les déclarations de revenus qu'elle présentera après le 20 juillet 2009, date de la déclaration signée. Les Communautés européennes rappellent à cet égard qu'il ressort clairement du mémoire du 22 décembre 2006 de l'Administration fiscale que Boeing peut continuer de recevoir certains avantages FSC/ETI après 2006. Comme le type de revenus pour lequel Boeing peut continuer de recevoir des avantages FSC/ETI peut être comptabilisé après le 20 juillet 2009, les avantages découlant des mesures FSC et des mesures successives peuvent également être réalisés après cette date. Les États-Unis et Boeing n'ont présenté aucun élément de preuve pour réfuter cette interprétation. Les Communautés européennes indiquent aussi que la réponse des États-Unis à cette question n'a aucune incidence sur le montant des subventions FSC/ETI en cause, car les Communautés européennes n'ont jamais tenté de fournir une estimation de la valeur future de ces subventions pour la division des LCA de Boeing.[3077]

[3074] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 635 à 637.
[3075] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 226, paragraphes 282 à 284.
[3076] Réponse des Communautés européennes à la question n° 30 du Groupe spécial, paragraphes 99 et 100.
[3077] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 369 du Groupe spécial, paragraphes 202 à 206.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

ii) Arguments des États-Unis

7.1412 Les États-Unis ne contestent pas l'estimation faite par les Communautés européennes des avantages FSC/ETI liés aux aéronefs civils gros porteurs pendant la période de 1989 à 2006.[3078]

7.1413 Les États-Unis rejettent l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle Boeing continuera de recevoir certains avantages FSC/ETI après 2006. À cet égard, ils font référence à une déclaration figurant dans le rapport annuel de 2006 de Boeing.[3079] Comme les Communautés européennes n'ont présenté aucune raison de ne pas donner foi à cette déclaration certifiée faite par les dirigeants de Boeing, le Groupe spécial devrait conclure que Boeing a cessé de recevoir des avantages FSC/ETI au 31 décembre 2006. Par conséquent, les avantages FSC/ETI ne devraient entrer en ligne de compte dans l'analyse de telles ou telles allégations de menace de préjudice grave.[3080]

7.1414 Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes ne contestent pas que Boeing a dit qu'elle n'utiliserait pas la subvention FSC/ETI après l'exercice fiscal 2006. Les Communautés européennes se concentrent plutôt sur un mémoire rendu par un conseiller principal adjoint de l'Administration fiscale en ce qui concerne l'admissibilité au bénéfice des avantages FSC/ETI dans certaines circonstances. En tant qu'élément de preuve, cette évaluation générale ne devrait pas primer sur la conclusion à laquelle Boeing est parvenue en ce qui concerne sa situation fiscale spécifique, selon laquelle elle n'utilisera pas cette subvention à l'avenir. De plus, les Communautés européennes ont fait abstraction d'une déclaration figurant au début du mémoire, disant que "le présent avis ne peut être utilisé ou cité en tant que précédent".[3081]

7.1415 Les États-Unis estiment qu'eu égard au fait que les Communautés européennes excluent de leurs calculs tous avantages FSC/ETI que Boeing recevra après 2006 et compte tenu de la déclaration de Boeing selon laquelle elle ne recevra pas de tels avantages après 2006, il n'est pas nécessaire que le Groupe spécial formule une constatation sur le point de savoir si Boeing continuera de recevoir de tels avantages après 2006.[3082] En réponse à l'argument des Communautés européennes selon lequel le Groupe spécial devrait appliquer des déductions défavorables pour estimer la valeur des avantages FSC/ETI après 2006 en raison de "la non-coopération des États-Unis en ce qui concerne l'Annexe V et à d'autres égards", les États-Unis affirment qu'ils ont présenté tous les renseignements dont ils disposaient à ce sujet, à savoir la déclaration figurant dans le rapport annuel de 2006 de Boeing selon laquelle celle-ci ne recevra pas d'avantages FSC/ETI après l'année d'imposition 2006. Aucune partie ne peut fournir des éléments de preuve qui ne sont pas disponibles et l'absence de tels éléments de preuve étaye uniquement la conclusion que la partie a coopéré au mieux de ses capacités.[3083]

7.1416 Les États-Unis font observer qu'il existe de nombreuses formes d'éléments de preuve outre les déclarations sous serment. En l'occurrence, les États-Unis ont choisi de s'appuyer sur une déclaration figurant dans les états financiers de Boeing indiquant que celle-ci ne retirera pas d'avantages des mesures FSC/ETI après 2006. Les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément de preuve

[3078] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 422. Les États-Unis font observer qu'ils ne "souscrivent pas à tous les aspects du calcul des CE, mais l'estimation faite par les CE est suffisante aux fins de l'article 6 étant donné que c'est l'importance générale de la subvention, et non son taux précis en pourcentage, qui fait l'objet de l'analyse au titre de cet article". Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 422, note de bas de page 576.

[3079] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 423; Boeing Annual Report (2006), pièce US-126, page 55.

[3080] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 425.

[3081] Déclaration non confidentielle des États-Unis à la première réunion du Groupe spécial avec les parties, paragraphe 25.

[3082] Réponse des États-Unis à la question n° 30, paragraphe 79.

[3083] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 30, paragraphe 112.

indiquant le contraire. Leur seule réfutation consiste à affirmer que Boeing serait admissible au bénéfice de cette subvention. Toutefois, l'admissibilité et l'utilisation réelle sont deux notions très différentes. Même si les Communautés européennes avaient prouvé que Boeing remplirait les conditions requises pour être admise au bénéfice des avantages FSC/ETI en se fondant sur le mémoire de l'Administration fiscale, cela ne constituerait pas un élément de preuve indiquant que la société utilisera effectivement ces avantages.

7.1417 En réponse à une question du Groupe spécial qui demandait si Boeing avait reçu de quelconques avantages FSC après le 31 décembre 2006, les États-Unis ont indiqué ce qui suit: "Non, Boeing n'a reçu aucun avantage FSC après le 31 décembre 2006".[3084] À l'appui de cette réponse, les États-Unis ont présenté une déclaration du directeur adjoint pour les questions fiscales de Boeing.[3085]

iii) Évaluation par le Groupe spécial

7.1418 Les Communautés européennes estiment que le montant des subventions FSC/ETI accordées à la division des LCA de Boeing pendant la période de 1989 à 2006 s'élève à 2,199 milliards de dollars. Elles ont fourni une explication détaillée de la méthode utilisée pour établir ce chiffre.[3086] Les États-Unis ont indiqué qu'ils ne contestaient pas l'estimation par les Communautés européennes des avantages FSC/ETI liés aux aéronefs civils gros porteurs pendant la période de 1989 à 2006.

7.1419 Eu égard à l'explication fournie par les Communautés européennes concernant la méthode utilisée pour établir leur estimation du montant des subventions FSC/ETI accordées à Boeing pendant la période de 1989 à 2006 et de la déclaration des États-Unis selon laquelle ceux-ci ne contestent pas l'estimation faite par les Communautés européennes, le Groupe spécial estime que le montant des subventions FSC/ETI accordées à la division des LCA de Boeing pendant la période allant de 1989 à 2006 est de 2,199 milliards de dollars.

7.1420 S'il n'y a pas de désaccord entre les parties au sujet du fait que les avantages fiscaux FSC/ETI accordés à Boeing jusqu'en 2006 inclusivement sont qualifiés de subventions spécifiques et au sujet du montant de ces subventions, elles ne sont pas d'accord sur le point de savoir si Boeing continuera de recevoir des avantages FSC/ETI après 2006.

7.1421 Le Groupe spécial note que l'élément de preuve factuel fourni par les Communautés européennes à l'appui de leur affirmation selon laquelle Boeing continuera de recevoir des avantages FSC/ETI après 2006 consiste en un mémoire de l'Administration fiscale, qui présente une interprétation prospective de la date d'abrogation de la TIPRA. En particulier, les Communautés européennes invoquent le passage ci-après de ce mémoire:

> "La date d'abrogation de la TIPRA abroge les règles {FSC et ETI} relatives aux contrats irrévocables pour les exercices fiscaux qui commencent après le 17 mai 2006. Comme les règles relatives aux contrats irrévocables s'appliquent transaction par transaction, nous considérons que la date d'abrogation de la TIPRA abroge les règles relatives aux contrats irrévocables prospectivement, transaction par transaction, pour les transactions conclues durant un exercice fiscal qui commence

[3084] Réponse des États-Unis à la question n° 369, paragraphe 225.
[3085] Statement of James H. Zrust, pièce US-1341.
[3086] International Trade Resources LLC, FSC/ETI Tax Benefits Provided to U.S. Large Civil Aircraft Producers, pièce EC-12. Au paragraphe 3, ITR explique que "… Boeing et MD ont reçu un total de 2 284 millions de dollars en avantages FSC/ETI pendant la période de 1989 à 2005 inclusivement. Sur ce montant, environ 2 059 millions de dollars étaient liés à des ventes de LCA. De plus, ITR estime que Boeing recevra un montant additionnel de 140 millions de dollars en avantages FSC/ETI liés aux LCA en 2006. Le total des avantages FSC/ETI liés aux LCA reçus par Boeing entre 1989 et 2006 inclusivement est donc estimé à 2 199 millions de dollars".

> après le 17 mai 2006. En d'autres termes, les règles relatives aux contrats irrévocables {continuent de} s'appliqu{er} à certaines transactions, mais seulement si ces transactions ne sont pas conclues au cours d'un exercice fiscal qui commence après le 17 mai 2006."[3087]

7.1422 L'analyse figurant dans ce mémoire est de nature générale et ne concerne pas spécifiquement Boeing.

7.1423 Le Groupe spécial note que, parallèlement à leur première communication écrite, les États-Unis ont fourni une déclaration provenant du rapport annuel de 2006 de Boeing:

> "Le 17 mai 2006, la Loi de conciliation de 2005 destinée à empêcher des hausses d'impôts a été adoptée; cette loi a abrogé les dispositions relatives aux avantages fiscaux procurés par le régime d'exclusion du champ de l'impôt FSC/ETI au titre des contrats irrévocables de la Loi de 2004 sur la création d'emplois. Par conséquent, 2006 sera la dernière année pour comptabiliser les avantages fiscaux liés aux exportations. Le taux d'imposition effectif pour 2006 a été réduit de 5,8 pour cent en raison des avantages fiscaux liés aux exportations."[3088]

7.1424 À un stade ultérieur de la présente procédure, les États-Unis ont également présenté une déclaration de M. James H. Zrust, Vice-Président pour les questions fiscales de la société Boeing, datée du 20 juillet 2009, qui "confirme que Boeing n'a reçu aucun avantage FSC après le 31 décembre 2006".[3089]

7.1425 Par conséquent, même s'il est peut-être vrai, ainsi que les Communautés européennes l'ont fait valoir en se fondant sur le mémoire de décembre 2006 de l'Administration fiscale, qu'il est possible dans certaines circonstances qu'une société continue de tirer avantage de la mesure FSC/ETI en interprétant d'une manière prospective la disposition relative à l'abrogation de la TIPRA, il faut aussi tenir compte d'autres éléments de preuve portés à la connaissance du Groupe spécial qui indiquent qu'en fait Boeing ne s'est pas prévalue de cette possibilité.[3090]

7.1426 En outre, l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle Boeing continuera de tirer avantage des exonérations d'impôt et exclusions du champ de l'impôt FSC/ETI après 2006 est incompatible avec le fait qu'un document présenté par les Communautés européennes concernant les montants des subventions accordées au cours des périodes de 1989 à 2006 et de 2007 à 2024 indique que le montant des subventions FSC/ETI accordées sur la période de 2007 à 2024 est de zéro dollar.[3091,3092] Ce document indique expressément que "{l}es avantages FSC/ETI après 2006 sont nuls en raison de l'abrogation de la clause d'exemption pour antériorité relative aux FSC/ETI".[3093]

[3087] Qualification for FSC benefits and ETI Exclusions, Office of Chief Counsel, Internal Revenue Service Memorandum Number AM 2007-001, 22 December 2006, pièce EC-628, page 6.

[3088] Boeing Annual Report (2006), pièce US-126, page 55.

[3089] Statement of James H. Zrust, pièce US-1341. La déclaration indique que M. Zrust a "personnellement connaissance des questions fiscales concernant la société Boeing … et les aéronefs commerciaux de Boeing …, y compris les questions relatives aux sociétés de ventes à l'étranger … à la Loi régissant l'exclusion des revenus extraterritoriaux … et aux lois successives".

[3090] Nous estimons que le simple fait, comme les Communautés européennes l'ont fait valoir, que Boeing n'a pas indiqué expressément qu'elle ne prévoyait pas de comptabiliser les avantages FSC ou au titre des lois successives dans les déclarations de revenus qu'elle présenterait après le 20 juillet 2009 n'est pas suffisant pour conclure que Boeing utilisera effectivement des avantages FSC/ETI après juillet 2009.

[3091] Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division, pièce EC-17, pages 1 et 5.

[3092] Nous notons également que des données fournies par les Communautés européennes indiquent que l'"importance" des subventions FSC/ETI pendant la période de référence (2004 à 2006) est de zéro dollar.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1427 En tout état de cause, le Groupe spécial n'est pas convaincu qu'il soit nécessaire de formuler une constatation sur le point de savoir si Boeing continuera de recevoir des avantages FSC/ETI. À notre avis, les Communautés européennes n'ont pas suffisamment expliqué comment une telle constatation est pertinente pour l'évaluation par le Groupe spécial de leurs allégations de préjudice grave actuel ou de menace de préjudice grave ou de leur allégation relative à l'existence de subventions prohibées. À cet égard, le Groupe spécial juge que la réponse des Communautés européennes à la question n° 30 n'est pas convaincante. Dans cette question, le Groupe spécial a demandé aux Communautés européennes de préciser pourquoi il était nécessaire qu'il parvienne à une conclusion sur le point de savoir si Boeing recevra des avantages FSC/ETI après 2006, étant donné que les Communautés européennes n'avaient inclus aucun montant futur d'avantages FSC/ETI dans l'estimation du montant global des subventions FSC/ETI en cause dans le présent différend. Dans leur réponse à cette question, les Communautés européennes indiquent qu'elles "incluent dans le champ du présent différend" les avantages FSC/ETI que Boeing continue de recevoir après 2006. Le Groupe spécial estime que la déclaration selon laquelle les Communautés européennes "incluent dans le champ du présent différend" les avantages FSC/ETI que Boeing recevra après 2006 est trop vague et abstraite pour clarifier en quoi ces avantages sont pertinents pour les allégations des Communautés européennes. Nous notons à cet égard que les Communautés européennes reconnaissent que le point de savoir si Boeing continuera ou non de recevoir des avantages FSC/ETI après 2006 n'a aucune incidence sur leur estimation du montant global des subventions FSC/ETI accordées à Boeing.

7.1428 Par conséquent, le Groupe spécial ne juge pas nécessaire d'établir une conclusion sur le point de savoir si des éléments de preuve suffisants ont été portés à sa connaissance pour étayer l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle Boeing continuera de recevoir des avantages FSC/ETI après 2006.

e) Conclusion

7.1429 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que: i) les exonérations d'impôt et exclusions du champ de l'impôt accordées à Boeing au titre de la législation FSC et ETI, y compris les dispositions transitoires et les clauses d'exemption pour antériorité de la Loi ETI et de l'AJCA, constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC; et ii) le montant des subventions FSC/ETI accordées à la division des LCA de Boeing au cours de la période de 1989 à 2006 peut être estimé à 2,199 milliards de dollars.**

12. Résumé des conclusions sur la question de savoir si les mesures en cause constituent des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC

7.1430 Dans la présente section de notre rapport, nous avons examiné si les mesures contestées par les Communautés européennes constituaient des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, ainsi que le montant de telles subventions qui est imputable à la division des LCA de Boeing.

7.1431 Nous avons constaté qu'un certain nombre des mesures contestées par les Communautés européennes constituaient effectivement des subventions spécifiques:

International Trade Resources LLC, Calculating On A Per-Aircraft Basis the Magnitude Of The Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, Table 4: Subsidy Magnitude by Subsidy Program, pièce EC-13.

[3093] Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division, pièce EC-17, page 7. Bien que les Communautés européennes fassent valoir que la non-inclusion des montants de subventions FSC/ETI futurs est due au manque de renseignements résultant de l'absence de coopération de la part des États-Unis, nous ne voyons rien dans ce document qui indique que les montants de subventions FSC/ETI futurs n'ont pas pu être calculés parce que les États-Unis n'ont pas coopéré.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

a) État de Washington et municipalités s'y trouvant

i) la réduction de l'impôt sur les activités ("B&O") prévue par le Projet de loi n° 2294 de la Chambre des représentants, État de Washington ("HB 2294");

ii) les crédits d'impôt B&O pour le développement préproduction, les logiciels et le matériel informatiques et les impôts sur la propriété prévus par le HB 2294;

iii) les exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour le matériel, les périphériques et les logiciels informatiques prévues par le HB 2294;

iv) la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett;

v) le programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et le centre de ressources d'emploi;

b) État du Kansas et municipalités s'y trouvant

i) les abattements de l'impôt sur la propriété et de la taxe sur les ventes accordés à Boeing en vertu des obligations industrielles ("IRB") émises par l'État du Kansas et les municipalités s'y trouvant;

c) État de l'Illinois et municipalités s'y trouvant

i) le remboursement d'une partie des frais de relocalisation de Boeing prévu par la *Loi sur la relocalisation du siège social* ("CHRA");

ii) les crédits d'impôt sur une durée de 15 ans pour la croissance de l'économie ("EDGE") prévus par la CHRA;

iii) l'abattement ou le remboursement d'une partie des impôts sur la propriété de Boeing prévu par la CHRA;

iv) le versement en vue de la résiliation du bail du locataire précédent du bâtiment du nouveau siège social de Boeing;

d) Administration nationale de l'aéronautique et de l'espace (NASA)

i) les versements faits à Boeing conformément à des contrats d'achat conclus dans le cadre des huit programmes de R&D aéronautique en cause;

ii) l'accès aux installations, équipements et employés des pouvoirs publics accordé à Boeing conformément à des contrats d'achat et à des accords au titre de la Loi sur l'espace conclus dans le cadre des huit programmes de R&D aéronautique en cause;

e) Département de la défense (DOD)

i) les versements faits à Boeing conformément à des instruments d'aide conclus dans le cadre des 23 programmes RDT&E en cause;

RCC supprimés, comme indiqué [***]

ii) l'accès aux installations des pouvoirs publics accordé à Boeing conformément à des instruments d'aide conclus dans le cadre des 23 programmes RDT&E en cause;

f) FSC/ETI

i) les exonérations d'impôt et exclusions du champ de l'impôt accordées à Boeing au titre de la législation FSC/ETI, y compris les dispositions transitoires et les clauses d'exemption pour antériorité de la Loi ETI et de l'AJCA.

7.1432 Toutefois, nous avons conclu que les Communautés européennes n'ont ***pas démontré*** que les mesures ci-après constituaient des ***subventions spécifiques*** au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, et/ou qu'un quelconque montant de la subvention spécifique alléguée devrait être imputé à la division des LCA de Boeing:

a) État de Washington et municipalités s'y trouvant

i) les exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements prévues par le HB 2294;

ii) les exonérations du droit sur la location à bail prévues par le HB 2294;

iii) les exonérations de l'impôt sur la propriété prévues par le HB 2294;

iv) les projets d'expansion de l'I-5 et de la SR 527, la construction d'un dispositif de transfert train-barge et l'expansion du terminal sud par le port d'Everett;

v) la renonciation aux redevances d'atterrissage du LCF 747 à Paine Field;

vi) le gel des tarifs demandés à Boeing pour certains services publics;

vii) la fourniture de coordonnateurs pour le projet Olympus;

viii) les incitations fiscales et autres relatives au LCF 747;

ix) la prise en charge par l'État de Washington des frais de procédure judiciaire afférents au MSA;

b) État du Kansas et municipalités s'y trouvant

i) les versements faits à Spirit Aerosystems suite à l'émission d'obligations de l'Agence de financement du développement du Kansas ("KDFA");

c) DOD

i) les versements faits à Boeing conformément à des contrats d'achat conclus dans le cadre des 23 programmes RDT&E en cause;

ii) l'accès aux installations des pouvoirs publics accordé à Boeing conformément à des contrats d'achat conclus dans le cadre des 23 programmes RDT&E en cause;

RCC supprimés, comme indiqué [***]

d) NASA/DOD

i) la répartition des droits de propriété intellectuelle en vertu de contrats et accords de R&D de la NASA et du DOD conclus avec Boeing;

ii) le remboursement des dépenses de R&D indépendante et de soumissions et propositions ("R&DI/S&P) au titre de contrats et accords de R&D de la NASA et du DOD conclus avec Boeing;

e) Département du commerce

i) les versements faits à des coentreprises/consortiums auxquels Boeing a participé par le biais du programme Advanced Technology;

f) Département du travail

i) le versement fait à l'Edmonds Community College au titre de la High Growth Job Training Initiative.

7.1433 S'agissant du montant des subventions spécifiques dont l'existence a été constatée, nous avons estimé que le montant de ces subventions accordées à la division des LCA de Boeing s'élevait à au moins 5,3 milliards de dollars au cours de la période allant de 1989 à 2006:

Montant des subventions accordées à la division des LCA de Boeing au cours de la période allant de 1989 à 2006[3094]

Pouvoirs publics ou organisme public	**Mesures dont il a été constaté qu'elles constituaient des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2**	**Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing au cours de la période de 1989 à 2006**
État de Washington et municipalités s'y trouvant	- Réduction de l'impôt sur les activités ("B&O") prévue par le Projet de loi n° 2294 de la Chambre des représentants, État de Washington ("HB 2294") - Crédits d'impôt B&O pour le développement préproduction, les logiciels et le matériel informatiques et les impôts sur la propriété prévus par le HB 2294 - Exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour le matériel, les périphériques et les logiciels informatiques prévues par le HB 2294 - Réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett - Programme de perfectionnement de la main-d'œuvre et centre de ressources d'emploi	77,7 millions de $
État du Kansas et municipalités s'y trouvant	- Abattements de l'impôt sur la propriété et de la taxe sur les ventes accordés à Boeing en vertu des obligations industrielles ("IRB") émises par l'État du Kansas et les municipalités s'y trouvant	476 millions de $

[3094] Pour les raisons exposées aux paragraphes 7.153 à 7.158 ci-dessus, le Groupe spécial ne tient compte d'aucun montant de subvention postérieur à 2006.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Pouvoirs publics ou organisme public	**Mesures dont il a été constaté qu'elles constituaient des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2**	**Montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing au cours de la période de 1989 à 2006**
État de l'Illinois et municipalités s'y trouvant	- Remboursement d'une partie des frais de relocalisation de Boeing prévu par la *Loi sur la relocalisation du siège social* ("CHRA") - Crédits d'impôt sur une durée de 15 ans pour la croissance de l'économie ("EDGE") prévus par la CHRA - Abattement ou remboursement d'une partie des impôts sur la propriété de Boeing prévu par la CHRA - Versement en vue de la résiliation du bail du locataire précédent du bâtiment du nouveau siège social de Boeing	11 millions de $
NASA	- Les versements faits à Boeing conformément à des contrats d'achat conclus dans le cadre des huit programmes de R&D aéronautique en cause - L'accès aux installations, équipements et employés des pouvoirs publics accordé à Boeing conformément à des contrats d'achat et à des accords au titre de la Loi sur l'espace conclus dans le cadre des huit programmes de R&D aéronautique en cause	2,6 milliards de $
DOD	- Les versements faits à Boeing conformément à des instruments d'aide conclus dans le cadre des éléments de programme RDT&E en cause - L'accès aux installations des pouvoirs publics accordé à Boeing conformément à des instruments d'aide établis dans le cadre des éléments de programme RDT&E en cause	Le montant de la subvention accordée à la division des LCA de Boeing n'est pas clairement établi
FSC/ETI	- Les exonérations d'impôt et exclusions du champ de l'impôt accordées à Boeing au titre de la législation FSC/ETI, y compris les dispositions transitoires et les clauses d'exemption pour antériorité de la Loi ETI et de l'AJCA	2,2 milliards de $
Total		**Au moins 5,3 milliards de $**

E. QUESTION DE SAVOIR SI LES MESURES FSC/ETI ET LES MESURES FISCALES AU TITRE DU HB 2294 DE L'ÉTAT DE WASHINGTON SONT DES SUBVENTIONS PROHIBEES AU SENS DE L'ARTICLE 3 DE L'ACCORD SMC

7.1434 Dans la présente section de notre rapport, nous examinons si les mesures FSC/ETI contestées par les Communautés européennes et les mesures fiscales promulguées au moyen du HB 2294 sont des subventions prohibées au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.

1. Subventions FSC/ETI et au titre des lois successives

a) Introduction

7.1435 Les Communautés européennes allèguent que les "subventions FSC/ETI et au titre des lois successives" sont incompatibles avec l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC.

7.1436 Les États-Unis font valoir que cette allégation des Communautés européennes est superflue et ne fournit aucune base permettant au Groupe spécial de formuler une constatation ou de faire une recommandation.

b) Mesures en cause

7.1437 Une description des mesures appelées "subventions FSC/ETI et au titre des lois successives" par les Communautés européennes est fournie aux paragraphes 7.1378 à 7.1385 du présent rapport.

c) Arguments des Communautés européennes

7.1438 Les Communautés européennes estiment que les subventions fournies par les mesures FSC/ETI et les lois successives sont subordonnées en droit aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC et qu'elles sont par conséquent incompatibles avec les obligations des États-Unis au titre de l'article 3.2. Elles rappellent que des groupes spéciaux de l'OMC et l'Organe d'appel ont constaté à plusieurs reprises que ces allégements fiscaux constituaient des subventions à l'exportation incompatibles avec les règles de l'OMC.

7.1439 Les Communautés européennes font valoir que la mesure FSC est subordonnée en droit aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a) parce que la mesure elle-même dispose que les exonérations FSC sont mises à disposition seulement en ce qui concerne les "revenus du commerce extérieur", qui proviennent de la vente ou la location-vente de "biens d'exportation" ou de la fourniture de services connexes. Ces "biens d'exportation" sont limités expressément aux marchandises fabriquées, produites, cultivées ou extraites aux États-Unis qui sont détenues pour être utilisées, consommées ou cédées directement hors des États-Unis, c'est-à-dire les exportations. L'existence et le montant de la subvention FSC dépendent donc de l'existence de revenus provenant de l'exportation de marchandises des États-Unis ou de la fourniture de services connexes, sur la base du texte de la mesure FSC elle-même. En conséquence, ces subventions sont subordonnées en droit aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a).[3095] Cela est confirmé par le point e) de la Liste exemplative de subventions à l'exportation figurant à l'Annexe I de l'Accord SMC, qui énumère ce qui suit à titre d'exemples de subventions à l'exportation: "Exonération, remise ou report, en totalité ou en partie, des impôts directs ou des cotisations de sécurité sociale acquittés ou dus par des entreprises industrielles ou commerciales".[3096]

7.1440 Les Communautés européennes font valoir que le régime ETI est subordonné en droit aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a) parce qu'il ressort clairement des termes de la Loi ETI que, au moins dans certaines situations définies, la subvention ETI est conditionnée par l'exportation. La mesure ETI autorise les contribuables américains à exclure de l'impôt seulement leurs "revenus extraterritoriaux remplissant les conditions requises".[3097] Ces revenus proviennent de la vente de "biens de commerce extérieur remplissant les conditions requises", qui sont généralement des biens produits aux États-Unis ou hors des États-Unis, vendus pour être utilisés hors des États-Unis, c'est-à-dire des exportations, dans les cas où ces biens sont produits aux États-Unis. Ainsi, s'agissant des marchandises produites aux États-Unis, l'exclusion du champ de l'impôt prévue par la Loi ETI n'est possible que dans les cas où ces marchandises sont exportées hors des États-Unis. Étant donné que la Loi ETI elle-même fait de l'exportation une condition préalable pour pouvoir

[3095] Les Communautés européennes citent le rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC*, paragraphes 7.106 à 7.108 et le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC*, paragraphe 121.
[3096] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 966 et 967.
[3097] ETI Act, § 3(a), IRC §§ 114(a)-(b), pièce EC-625.

bénéficier de la subvention concernant les marchandises produites aux États-Unis, les subventions ETI sont subordonnées en droit aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a).[3098,3099]

7.1441 Les Communautés européennes affirment qu'en maintenant les subventions FSC et ETI au moyen des dispositions relatives à l'exemption pour antériorité de la Loi ETI et de l'AJCA, les États-Unis continuent d'accorder des subventions fondées sur les mesures FSC et ETI initiales, qui sont subordonnées en droit aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a). L'incompatibilité de ces mesures avec l'article 3.1 a) a été confirmée par les rapports du Groupe spécial et de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*. Les Communautés européennes soutiennent que la subvention subordonnée à l'exportation continue d'exister, en particulier pour les sociétés telles que Boeing, en raison de la manière dont l'Administration fiscale des États-Unis a interprété la date d'abrogation prévue dans la TIPRA.[3100]

7.1442 Dans leur réponse à une question du Groupe spécial sur le point de savoir si le présent Groupe spécial est saisi à bon droit de leur allégation selon laquelle les mesures FSC/ETI sont subordonnées aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a)[3101], les Communautés européennes font valoir que leur allégation dans le présent différend est différente de toute allégation examinée antérieurement par un groupe spécial de l'OMC ou l'Organe d'appel. Même si l'Organe d'appel a indiqué dans l'affaire *Canada – Aéronefs* que "les effets défavorables {étaient} présumés" pour "les affaires concernant des subventions à l'exportation prohibées", les différends antérieurs concernant le régime FSC/ETI ne comportaient pas d'allégations ou de constatations de l'existence d'effets défavorables au sens de l'article 5 de l'Accord SMC. Parce qu'elles fondent l'aspect "spécificité" de leur allégation faisant état d'une subvention pouvant donner lieu à une action en ce qui concerne les mesures FSC/ETI sur l'article 2.3 de l'Accord SMC, qui exige une constatation établissant que la subvention est une subvention prohibée, les Communautés européennes établissent que le régime FSC/ETI est une subvention prohibée. Elles rappellent à cet égard que le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland* a constaté que le Brésil ne s'était pas acquitté de la charge qui lui incombait d'établir *prima*

[3098] Les Communautés européennes citent le rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphes 8.60 à 8.75 et le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphes 113 à 120.

[3099] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 968.

[3100] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 969 et 970, et 944 et 945.

[3101] Question du Groupe spécial n° 58:

> "Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes rappellent que "{l}es groupes spéciaux de l'OMC et l'Organe d'appel ont constaté à plusieurs reprises que ces allégements fiscaux constituaient des subventions à l'exportation incompatibles avec les règles de l'OMC" (par exemple paragraphe 964 et note de bas de page 1684). Dans l'affaire *États-Unis – Crevettes (article 21:5 – Malaisie*), l'Organe d'appel a précisé que les rapports de l'Organe d'appel qui étaient adoptés par l'ORD devaient être traités par les parties à un différend particulier "comme étant la résolution définitive de ce différend". Dans l'affaire *CE – Linge de lit (article 21:5 – Inde)*, l'Organe d'appel a précisé qu'une constatation dont il n'avait pas été fait appel figurant dans un rapport de groupe spécial qui était adopté par l'ORD devait être traitée pareillement "comme étant la *résolution définitive* d'un différend entre les parties pour ce qui {était} de l'allégation *particulière* et de la composante *spécifique* d'une mesure qui f{aisait} l'objet de cette allégation". Sur cette base, l'Organe d'appel a conclu que "le Groupe spécial n'était pas saisi à bon droit" d'une allégation particulière. Le présent Groupe spécial est-il saisi à bon droit de l'allégation des Communautés européennes selon laquelle "les subventions fournies par les mesures FSC/ETI et la législation successive sont subordonnées en droit aux résultats à l'exportation"?

facie que le régime FSC/ETI était une subvention à l'exportation, en dépit des décisions antérieures du Groupe spécial et de l'Organe d'appel à cet effet.[3102]

7.1443 Les Communautés européennes estiment aussi que s'agissant de l'allégation relative aux subventions à l'exportation, en tant que tel, il n'y a jamais eu de résolution définitive en ce qui concerne au moins un aspect de l'allégation particulière en cause en l'espèce – c'est-à-dire la question de savoir si le régime FSC/ETI (et sa violation de l'article 3.1) est maintenu aujourd'hui, eu égard i) à la TIPRA qui a abrogé certains aspects de l'exemption pour antériorité concernant les allégements fiscaux FSC/ETI pour les exercices fiscaux commençant après 2006 (ce qui correspond, dans le cas de Boeing, à l'année civile 2007); et ii) au mémorandum du Bureau du Conseiller principal de l'Administration fiscale daté du 22 décembre 2006 indiquant que les avantages FSC/ETI seraient maintenus au-delà de 2006.[3103] Enfin, les Communautés européennes font valoir qu'il est clair qu'un Membre peut choisir de contester une subvention comme étant à la fois une subvention prohibée au titre de la Partie II de l'Accord SMC et une subvention pouvant donner lieu à une action au titre de la Partie III de l'Accord SMC.[3104]

7.1444 En réponse à l'argument des États-Unis selon lequel la TIPRA est une mesure future ne relevant pas du mandat du Groupe spécial, les Communautés européennes soulignent que leur demande d'établissement d'un groupe spécial inclut expressément "toutes modifications pertinentes apportées ultérieurement à ces textes ou les textes qui leur ont succédé", une formulation qui couvre sûrement la TIPRA dans la mesure où celle-ci est pertinente pour la présente procédure. Plus fondamentalement, les Communautés européennes ne contestent pas la TIPRA en tant que mesure séparée et elles n'ont aucun intérêt à le faire puisque la TIPRA abroge effectivement certains aspects du régime FSC/ETI. De fait, elles contestent les mesures FSC/ETI énumérées dans la demande d'établissement d'un groupe spécial, dans la mesure où ces mesures ont fourni et, malgré la TIPRA, continuent de fournir des subventions à Boeing.[3105]

7.1445 Les Communautés européennes considèrent que la reconnaissance par les États-Unis du fait que les avantages liés aux mesures FSC/ETI accordés à Boeing sont spécifiques ne supprime pas la nécessité pour le Groupe spécial de traiter l'allégation des Communautés européennes selon laquelle les avantages liés au régime FSC/ETI accordés à Boeing sont incompatibles avec l'article 3.1 a).[3106]

7.1446 En réponse à une question du Groupe spécial, les Communautés européennes indiquent qu'elles n'estiment pas demander, en fait, au Groupe spécial de se prononcer sur le point de savoir si les États-Unis ont manqué à l'obligation de se conformer aux recommandations et décisions de l'ORD dans l'affaire *États-Unis – FSC*. Cela étant, cette question est sans importance parce qu'en tout état de cause il n'y a, dans le Mémorandum d'accord, aucun obstacle juridique s'opposant à ce qu'un Membre plaignant préfère suivre la voie d'une nouvelle procédure de groupe spécial plutôt que celle d'une procédure au titre de l'article 21:5 du Mémorandum d'accord.[3107]

[3102] Réponse des Communautés européennes à la question n° 58, paragraphes 201 et 202.
[3103] Réponse des Communautés européennes à la question n° 58, paragraphe 203.
[3104] Réponse des Communautés européennes à la question n° 58, paragraphes 204 à 206.
[3105] Déclaration non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion du Groupe spécial avec les parties, paragraphes 77 et 78.
[3106] Réponse des Communautés européennes à la question n° 264, paragraphe 466.
[3107] Réponse des Communautés européennes à la question n° 265, paragraphe 467.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

d) Arguments des États-Unis

7.1447 Les États-Unis ne contestent pas que les mesures FSC/ETI, y compris telles qu'appliquées à Boeing, constituaient des subventions à l'exportation qui étaient prohibées au sens de l'article 3 de l'Accord SMC.[3108]

7.1448 En réponse à une question du Groupe spécial[3109], les États-Unis font valoir que l'allégation des Communautés européennes selon laquelle les mesures FSC/ETI et la législation successive sont subordonnées en droit aux résultats à l'exportation est superflue et ne fournit aucune base permettant au Groupe spécial de formuler une constatation ou une recommandation. Il n'y a aucun désaccord entre les États-Unis et les Communautés européennes sur le point de savoir si les avantages FSC ou ETI sont des subventions prohibées par l'Accord SMC. Ce sont des subventions subordonnées à l'exportation et, par conséquent, des subventions prohibées incompatibles avec l'Accord SMC. L'ORD a établi qu'il en était ainsi, et a recommandé que les États-Unis rendent ces mesures conformes à l'Accord SMC. Une autre constatation de subordination à l'exportation ou une autre recommandation de mise en conformité avec les dispositions de l'Accord SMC n'ajoutera rien à la force ou à l'effet des décisions ou recommandations antérieures. Par conséquent, il serait superflu de faire une telle constatation ou recommandation. Les États-Unis notent à cet égard que l'article 3.7 du Mémorandum d'accord dispose que "le but du mécanisme de règlement des différends est d'arriver à une solution positive des différends". Étant donné les décisions et recommandations existantes, qui constituent la résolution définitive du différend *FSC/ETI* entre les Communautés européennes et les États-Unis, des décisions et recommandations additionnelles n'apporteraient aucune aide additionnelle pour "arriver à une solution positive". Pour ces raisons, le Groupe spécial devrait s'abstenir de traiter la question de savoir si les mesures FSC ou ETI sont une subvention prohibée.[3110] En réponse à une question du Groupe spécial, les États-Unis font valoir qu'un groupe spécial peut décider de ne pas traiter une allégation lorsque cela ne contribuera pas à résoudre le différend. Ils affirment aussi que, dans leur première communication écrite, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de recommander que les États-Unis "retirent leurs subventions prohibées sans retard", ce qui voudrait dire qu'ils disposent d'un délai additionnel pour retirer les subventions FSC/ETI accordées à Boeing. Comme les États-Unis l'ont expliqué, Boeing a déjà affirmé qu'elle ne recevrait pas de subventions FSC/ETI après 2006.[3111]

7.1449 Les États-Unis soutiennent que, dans leur réponse à la question n° 58, les Communautés européennes indiquent pour la première fois qu'elles cherchent à obtenir une "résolution définitive" de la question de savoir si "les mesures FSC/ETI (et leur violation de l'article 3.1 de l'Accord SMC) sont maintenues actuellement, eu égard à i) la Loi de conciliation de 2005 destinée à empêcher des hausses d'impôt de 2005 ("TIPRA")". Cette allégation ne relève pas du mandat du Groupe spécial et, en conséquence, le Mémorandum d'accord ne permet pas aux Communautés européennes de la porter devant le Groupe spécial. La demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes ne mentionne pas la TIPRA. Par conséquent, les Communautés européennes pourraient, certes, "chercher à obtenir" une "résolution définitive" de la question de savoir si la TIPRA autorise le maintien d'une mesure, mais elles n'ont pas inclus la TIPRA dans le

[3108] Déclaration non confidentielle des États-Unis à la première réunion du Groupe spécial avec les parties, paragraphe 25 ("Les États-Unis ne contestent pas que les FSC/ETI étaient une subvention à l'exportation"); réponse des États-Unis à la question n° 58, paragraphe 163; réponse des États-Unis à la question n° 60, paragraphe 167; réponse des États-Unis à la question n° 266, paragraphe 457.

[3109] Voir plus haut la note de bas de page 3101.

[3110] Réponse des États-Unis à la question n° 58, paragraphes 163 à 166.

[3111] Réponse des États-Unis à la question n° 266, paragraphes 457 et 458.

mandat du présent Groupe spécial. Par conséquent, le Groupe spécial n'est pas saisi à bon droit de la question de savoir si la TIPRA est incompatible avec l'Accord SMC.[3112]

e) Évaluation par le Groupe spécial[3113]

7.1450 Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de formuler une constatation selon laquelle "les subventions FSC/ETI et au titre des lois successives" sont subordonnées aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC et selon laquelle, par voie de conséquence, "au moyen des ... allégements fiscaux FSC/ETI fédéraux, les États-Unis fournissent des subventions prohibées, en violation de l'article 3.1 a) et 3.2 de l'*Accord SMC*".[3114] À cet égard, les Communautés européennes demandent aussi au Groupe spécial "de recommander que les États-Unis retirent leurs subventions prohibées sans retard, comme l'exige l'article 4.7 de l'*Accord SMC*".[3115]

7.1451 Il n'y a aucun désaccord de fond entre les parties au présent différend sur le fait que des avantages fiscaux FSC et ETI ont été fournis à Boeing au titre de dispositions de la loi fiscale des États-Unis qui étaient incompatibles avec l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC.

7.1452 Le Groupe spécial note les constatations formulées à cet égard par les Groupes spéciaux et l'Organe d'appel dans les affaires *États-Unis – FSC*, *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)* et *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*.

7.1453 Premièrement, le Groupe spécial *États-Unis – FSC* a formulé des constatations au sujet des articles 921 à 927 du Code des impôts et des mesures connexes établissant un traitement fiscal spécial pour les FSC.[3116] Le Groupe spécial a constaté que certaines "exonérations prévues par le régime FSC dont les Communautés européennes f{aisaient} état" étaient des contributions financières au titre de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC" parce qu'elles donnaient lieu à l'abandon de recettes normalement exigibles[3117] et que ces exonérations conféraient un avantage au sens de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[3118] Ayant constaté que les exonérations fiscales étaient des subventions, il a constaté aussi qu'elles étaient subordonnées en droit aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.[3119] L'Organe d'appel a confirmé les constatations du Groupe spécial selon lesquelles les exonérations prévues par le régime FSC étaient des contributions financières au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de l'Accord SMC et selon lesquelles ces exonérations étaient des subventions subordonnées aux résultats à l'exportation qui étaient prohibées au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.[3120]

7.1454 Deuxièmement, le Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)* a formulé des constatations en ce qui concerne la Loi ETI. Il a constaté que l'exclusion de certains "revenus extraterritoriaux" du revenu brut avait donné lieu à une contribution financière sous la forme de l'abandon de recettes publiques "normalement exigibles" au sens de l'article 1.1 a) 1) ii) de

[3112] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 58, paragraphes 199 à 201.
[3113] Il est bien établi qu'il est possible qu'une mesure soit incompatible à la fois avec l'article 3 et l'article 5 de l'Accord SMC. Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1193; rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, paragraphe 7.334. Les États-Unis ne font pas valoir autre chose en l'espèce.
[3114] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1655.
[3115] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1656.
[3116] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC*, paragraphe 1.1.
[3117] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC*, paragraphe 7.102.
[3118] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC*, paragraphe 7.103.
[3119] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC*, paragraphes 7.108 et 7.130.
[3120] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC*, paragraphes 95 et 121.

l'Accord SMC[3121] et que cette contribution financière avait conféré un avantage, de sorte qu'il existait une subvention au sens de l'article 1.1 de l'Accord SMC.[3122] Le Groupe spécial a constaté aussi que cette subvention était subordonnée en droit aux résultats à l'exportation et était, de ce fait, incompatible avec l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.[3123] En outre, il a constaté que pour les FSC existant à la date du 30 septembre 2000, les subventions FSC étaient maintenues pendant un an et, en ce qui concerne les FSC qui avaient conclu des contrats irrévocables à long terme avec des parties non liées avant le 30 septembre 2000, la loi ne modifiait pas le traitement fiscal de ces contrats pendant une période déterminée. Le Groupe spécial a donc constaté que les États-Unis n'avaient pas complètement retiré les subventions FSC dont il avait été constaté qu'elles constituaient des subventions à l'exportation prohibées incompatibles avec l'article 3.1 a) de l'Accord SMC et qu'ils n'avaient donc pas mis en œuvre les recommandations que l'ORD avait faites et les décisions qu'il avait rendues en application de l'article 4.7 dudit accord.[3124] L'Organe d'appel a confirmé les constatations du Groupe spécial selon lesquelles, d'une part, la mesure ETI impliquait des contributions financières au moyen de l'abandon de recettes publiques normalement exigibles[3125] et, d'autre part, la mesure ETI prévoyait l'octroi de subventions subordonnées en droit aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.[3126] Il a aussi confirmé la constatation du Groupe spécial selon laquelle les États-Unis n'avaient pas complètement retiré les subventions FSC dont il avait été constaté qu'elles étaient des subventions à l'exportation prohibées au sens de l'article 3.1 a) et n'avaient donc pas mis en œuvre les recommandations et décisions de l'ORD adoptées en application de l'article 4.7 de l'Accord SMC.[3127]

7.1455 Troisièmement, dans l'affaire *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, le Groupe spécial a constaté que les États-Unis, en promulguant l'article 101 de l'AJCA, maintenaient des subventions FSC et ETI prohibées du fait des mesures transitoires et d'exemption pour antériorité figurant à l'article 101 de l'AJCA et, partant, continuaient de ne pas mettre pleinement en œuvre les recommandations et décisions exécutoires de l'ORD visant à ce que soient retirées les subventions prohibées.[3128] L'Organe d'appel a confirmé cette constatation.[3129]

7.1456 Comme on l'a fait observer plus haut[3130], dans leur description factuelle des "subventions FSC/ETI et au titre des lois successives" qui font l'objet de leur plainte au titre de l'article 3, les Communautés européennes mentionnent: i) les dispositions FSC initiales; ii) la Loi ETI, y compris ses clauses transitoires et clauses d'exemption pour antériorité en ce qui concerne les avantages fiscaux FSC; iii) l'AJCA, qui a abrogé la Loi ETI mais a maintenu la clause d'exemption pour antériorité et a prévu de nouvelles clauses transitoires et d'exemption pour antériorité en ce qui concerne les avantages fiscaux ETI; et iv) la TIPRA, qui a abrogé les clauses d'exemption pour antériorité en ce qui concerne les avantages fiscaux FSC et ETI.[3131] Les dispositions FSC initiales ont été abrogées le 30 septembre 2000 et la Loi ETI a été abrogée le 31 décembre 2004. À l'exception de la TIPRA, toutes les dispositions juridiques indiquées par les Communautés européennes au titre desquelles Boeing a reçu des avantages fiscaux FSC et ETI ont fait l'objet de rapports de groupes spéciaux et de l'Organe d'appel qui ont constaté que ces mesures étaient incompatibles avec l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC et qui ont donné lieu à une recommandation à l'adresse des

[3121] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 8.43.
[3122] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 8.48.
[3123] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphes 8.75 et 8.110.
[3124] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphes 8.168 à 8.170.
[3125] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 106.
[3126] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 120.
[3127] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, paragraphe 231.
[3128] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21.5 – CE II)*, paragraphe 7.65.
[3129] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – FSC (article 21.5 – CE II)*, paragraphe 96.
[3130] Voir plus haut les paragraphes 7.1379 à 7.1385.
[3131] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 923 à 945.

États-Unis, conformément à l'article 4.7 de l'Accord SMC, visant à ce qu'ils retirent la subvention sans retard.[3132]

7.1457 Dans ce contexte, les États-Unis, tout en convenant que le dispositif FSC/ETI était une subvention à l'exportation prohibée, font valoir que l'allégation des Communautés européennes selon laquelle les mesures FSC/ETI et la législation successive sont subordonnées en droit aux résultats à l'exportation est superflue et ne fournit aucune base permettant au Groupe spécial de formuler une constatation ou une recommandation.[3133]

7.1458 Par conséquent, la question dont est saisi le Groupe spécial n'est pas de savoir ce que devrait être l'analyse juridique correcte des subventions FSC/ETI et au titre des lois successives au regard de l'article 3 de l'Accord SMC. La question n'est pas non plus de savoir si l'allégation des Communautés européennes relève du mandat du Groupe spécial.[3134] De fait, la question essentielle dont est saisi le présent Groupe spécial est de savoir s'il devrait: i) formuler une constatation au titre de l'article 3 de l'Accord SMC selon laquelle les subventions FSC/ETI et au titre des lois successives octroyées à Boeing sont incompatibles avec l'article 3 de l'Accord SMC, sur la base du raisonnement et des constatations des groupes spéciaux et de l'Organe d'appel dans le différend FSC/ETI, et faire une recommandation au titre de l'article 4.7 visant à ce que les États-Unis retirent la subvention sans retard; ou ii) s'abstenir de formuler une telle constatation au titre de l'article 3 et de faire une telle recommandation au titre de l'article 4.7 au motif que, comme l'ont fait valoir les États-Unis, l'ORD a déjà statué que les subventions FSC/ETI et au titre des lois successives étaient des subventions prohibées par l'article 3 et qu'"{u}ne autre constatation de subordination aux exportations ou une autre recommandation de mise en conformité avec les dispositions de l'Accord SMC n'ajouter{ait} rien à la force ou à l'effet des décisions ou recommandations antérieures".

7.1459 Le Groupe spécial note qu'au moment de son établissement, en février 2006, la législation FSC et ETI initiale ne s'appliquait plus. Au titre des dispositions de l'AJCA, toutefois, les avantages fiscaux ETI continuaient d'exister dans certaines situations. Premièrement, les clauses transitoires permettaient le maintien de la mesure ETI (encore que dans une mesure plus limitée) en ce qui concerne les transactions remplissant les conditions requises conclues entre le 1er janvier 2005 et le 31 décembre 2006. Deuxièmement, l'AJCA prévoyait l'exemption pour antériorité, pour une durée indéterminée, des transactions qui avaient eu lieu conformément à un contrat irrévocable conclu entre le contribuable et une personne non liée et qui était en vigueur au 17 septembre 2003. En outre, l'AJCA n'abrogeait ni ne modifiait l'article 5 c) 1) de la Loi ETI, qui prévoyait l'exemption pour antériorité, pour une durée indéterminée, des avantages fiscaux FSC en ce qui concerne les

[3132] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC*, paragraphe 8.8. À la demande des États-Unis, l'ORD a accepté de proroger le délai pour le retrait des subventions FSC du 1er octobre 2000 jusqu'au 1er novembre 2000. Les Groupes spéciaux *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)* et *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)* ont jugé que la recommandation et les décisions initiales adoptées en 2000 restaient exécutoires. Voir par exemple le rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, paragraphes 8.1 et 8.2.

[3133] Réponse des États-Unis à la question n° 58 du Groupe spécial, paragraphe 163. Les États-Unis qualifient la mesure FSC/ETI de "mesure retirée sur la base des recommandations et décisions antérieures de l'Organe de règlement des différends". Réponse des États-Unis à la question n° 80, paragraphe 209. Ils indiquent aussi que "l'ORD a déjà établi que cette mesure était incompatible avec l'Accord SMC, car elle prévoyait une subvention prohibée. Les États-Unis ont supprimé la mesure. Le dispositif FSC/ETI n'est donc pas mis en cause à bon droit en l'espèce". Réponse des États-Unis à la question n° 92, paragraphe 234.

[3134] Il est important de noter qu'à l'exception de la TIPRA les États-Unis ne font pas valoir que l'allégation des Communautés européennes en ce qui concerne les subventions FSC/ETI et au titre des lois successives ne relève pas du mandat du Groupe spécial. De fait, le point de vue des États-Unis selon lequel le Groupe spécial ne devrait pas traiter l'allégation des Communautés européennes relative aux subventions FSC/ETI et au titre des lois successives paraît être fondé principalement sur des considérations relatives au rôle conféré au Groupe spécial par l'article 3:7 du Mémorandum d'accord.

transactions conclues conformément à un contrat irrévocable qui existait au 30 septembre 2000. Les États-Unis n'ont pas contesté en l'espèce que Boeing avait utilisé les dispositions transitoires et d'exemption pour antériorité prévues par l'AJCA. Le Groupe spécial constate donc qu'à l'époque où il a été établi, les mesures FSC/ETI contestées par les Communautés européennes continuaient d'exister tant que Boeing utilisait les dispositions transitoires et d'exemption pour antériorité de l'AJCA et de la Loi ETI.

7.1460 Le Groupe spécial n'est pas persuadé que l'existence des décisions et recommandations de l'ORD dans le différend FSC/ETI et les mesures prises par les États-Unis conformément à ces décisions et recommandations constituent pour lui une raison convaincante pour ne pas formuler de recommandation au titre de l'article 3 de l'Accord SMC en ce qui concerne les mesures fiscales FSC et ETI telles qu'elles étaient appliquées à Boeing au moment de l'établissement du groupe spécial.

7.1461 Premièrement, les constatations formulées par les groupes spéciaux et l'Organe d'appel dans le différend FSC/ETI étaient relatives aux dispositions législatives en tant que telles et non aux dispositions telles qu'appliquées dans des cas particuliers. Comme cela est expliqué ci-dessus[3135], le Groupe spécial croit comprendre que, dans le présent différend, les Communautés européennes contestent les subventions FSC/ETI spécifiques reçues par Boeing. Le Groupe spécial estime donc que l'objet du présent différend n'est pas exactement identique à l'objet du différend FSC/ETI.[3136] Le Groupe spécial tient compte également du fait qu'en l'espèce, comme l'ont fait valoir les Communautés européennes, une constatation selon laquelle les subventions FSC/ETI et au titre des lois successives sont des subventions à l'exportation au sens de l'article 3 constitue la base permettant de constater que ces subventions sont spécifiques en vertu de l'article 2.3 de l'Accord SMC.

7.1462 Deuxièmement, le Groupe spécial est conscient qu'après son établissement des faits nouveaux se sont produits qui modifient notablement le maintien des mesures en cause. Les dispositions transitoires de l'AJCA sont venues à expiration à la fin de 2006; les dispositions relatives à l'exemption pour antériorité de la Loi ETI et de l'AJCA ont été abrogées par la TIPRA, qui a été promulguée en 2006; et, comme l'ont fait valoir les États-Unis, Boeing a indiqué qu'elle ne ferait pas usage d'avantages fiscaux FSC ou ETI après 2006. À supposer que ces faits nouveaux signifient que les mesures fiscales FSC et ETI n'existent plus en ce qui concerne Boeing, cela ne veut pas dire que nous ne devrions pas formuler de constatation au sujet de ces mesures. Le Groupe spécial est d'avis que ces faits nouveaux pourraient être pertinents pour la question de savoir s'il est approprié de faire une *recommandation*, mais qu'ils ne sont pas pertinents pour déterminer si le Groupe spécial devrait formuler une *constatation*. Alors que "le fait qu'une mesure est venue à expiration peut influer sur ce que peut être la recommandation d'un groupe spécial … il n'est toutefois pas déterminant pour la question de savoir si un groupe spécial peut examiner des allégations concernant cette mesure".[3137]

7.1463 En résumé, le Groupe spécial juge approprié de formuler une constatation au titre de l'article 3 en ce qui concerne les subventions FSC/ETI et au titre des lois successives accordées à Boeing. Le raisonnement et les constatations des Groupes spéciaux et de l'Organe d'appel dans les affaires *États-Unis – FSC*, *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)* et *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)* signifient que l'application des dispositions FSC/ETI à Boeing est incompatible avec l'article 3.1 et 3.2

[3135] Voir plus haut le paragraphe 7.1394.

[3136] Le Groupe spécial note que, outre une allégation au titre de l'article 3 de l'Accord SMC, les Communautés européennes présentent aussi une allégation selon laquelle les subventions FSC/ETI, conjointement avec les autres subventions en cause, causent des effets défavorables au sens de l'article 5 de l'Accord SMC. Alors que des procédures de règlement des différends antérieurs de l'OMC ont traité la question de savoir si les dispositions juridiques relatives aux mesures FSC/ETI en cause dans le présent différend étaient incompatibles avec l'article 3 de l'Accord SMC, la question de savoir si ces mesures avaient causé des effets défavorables au sens de l'article 5 de l'Accord SMC n'a jamais été traitée dans le cadre du règlement des différends de l'OMC.

[3137] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 272.

de l'Accord SMC. Le Groupe spécial constate donc qu'en ce qui concerne les avantages fiscaux dont jouissait Boeing au titre des dispositions transitoires et des dispositions relatives à l'exemption pour antériorité prévue par la Loi ETI et l'AJCA au moment de son établissement, les États-Unis ont agi d'une manière incompatible avec l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC en octroyant des subventions subordonnées en droit aux résultats à l'exportation.

f) Conclusion

7.1464 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les mesures FSC/ETI contestées par les Communautés européennes qui étaient en vigueur au moment de son établissement sont des subventions subordonnées à l'exportation accordées à la division des LCA de Boeing qui sont prohibées au titre de l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC.**

2. État de Washington: incitations fiscales au titre du HB 2294

a) Introduction

7.1465 Les Communautés européennes font valoir que l'octroi des subventions au titre du HB 2294 est subordonné en fait aux résultats à l'exportation parce qu'il est lié aux exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues. L'octroi est donc incompatible avec l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.

7.1466 Les États-Unis soutiennent que les Communautés européennes n'ont pas établi l'existence d'un quelconque "lien" entre l'octroi des subventions et les exportations prévues ou les exportations effectives et que, par conséquent, le HB 2294 n'est pas incompatible avec l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.

b) Mesure en cause

7.1467 Nous rappelons que le HB 2294 est entré en vigueur en décembre 2003 et est intitulé "*loi visant à retenir et à attirer l'industrie aérospatiale dans l'État de Washington*".[3138] Le HB 2294 est décrit aux paragraphes 7.41 à 7.68 du présent rapport, qui portent sur l'existence de subventions liées à l'imposition dans l'État de Washington. Le HB 2294 comprend cinq mesures fiscales que les Communautés européennes contestent en tant que subventions accordées à la division des LCA de Boeing. Les mesures incluent une réduction de l'impôt B&O; des crédits d'impôt B&O; des exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation; une exonération des droits d'accise sur la location à bail; et une exonération de l'impôt sur la propriété. Le Groupe spécial a constaté que la réduction de l'impôt B&O, les crédits d'impôt B&O et les exonérations des taxes sur les ventes et sur l'utilisation pour les services de construction et les équipements étaient des subventions spécifiques accordées à Boeing.

7.1468 L'article 17 1) a) du HB 2294 dispose que la législation prend "effet le premier jour du mois où le gouverneur et un constructeur d'avions commerciaux signent un mémorandum d'accord concernant une décision finale positive en vue de l'implantation d'un site important d'assemblage final d'avions commerciaux dans l'État de Washington". L'article 17 1) b) dispose aussi que le HB 2294 est "subordonné à l'implantation d'un site important d'assemblage final d'avions commerciaux dans l'État de Washington".

[3138] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1469 Un "site important d'assemblage final d'avions commerciaux" est défini comme étant:

> "{U}ne structure ayant la capacité de produire au moins 36 avions superéconomiques par an".

Un "avion superéconomique" est défini comme étant:

> "{U}n "avion bicouloir transportant entre 200 et 350 passagers, ayant un rayon d'action de plus de 7 200 milles nautiques et une vitesse de croisière d'environ 0,85 mach, et dont la consommation en carburant est inférieure de 15 à 20 pour cent à celle d'autres avions similaires présents sur le marché."

7.1470 Les parties au différend conviennent que le 787 répond à la définition d'un "avion superéconomique".[3139]

7.1471 Boeing a satisfait aux prescriptions de l'article 17 du HB 2294 en signant le Mémorandum d'accord sur le projet Olympus, qui confirme que le MSA constitue un accord visant à implanter le site d'assemblage final des 787 dans la ville d'Everett, comme l'exige le HB 2294.[3140] Spécifiquement, l'État confirme dans le Mémorandum d'accord sur le projet Olympus que le site des installations à Everett "répond à la définition d'un site important d'assemblage final d'avions commerciaux".[3141]

c) Arguments des Communautés européennes

7.1472 Les Communautés européennes font valoir que les subventions prévues par le HB 2294 sont subordonnées en fait aux résultats à l'exportation au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.[3142]

7.1473 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes exposent leur point de vue sur l'interprétation juridique correcte de l'article 3.1 a) ainsi que leur opinion sur les raisons pour lesquelles les subventions prévues au titre du HB 2294 remplissent les conditions définissant les subventions subordonnées aux exportations. À ce stade de leur argumentation, elles présentent aussi différents arguments à titre subsidiaire en ce qui concerne l'interprétation correcte de l'article 3.1 a). En outre, en réponse aux questions du Groupe spécial, elles avancent de nouvelles interprétations des termes de l'article 3.1 a), y compris une interprétation qu'elles ne préconisent *pas*, et donnent leur avis sur les raisons pour lesquelles les subventions prévues dans le HB 2294 sont subordonnées aux exportations.

7.1474 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes font valoir que trois éléments doivent être établis au titre de l'article 3.1 a) pour établir le bien-fondé d'une allégation de subordination *de facto* aux exportations. Ces éléments sont i) la condition requise (les résultats à l'exportation); ii) la conséquence requise; et iii) le rapport de subordination requis.[3143] Nous croyons comprendre que les trois éléments correspondent à une reformulation de l'article 3.1 a), à savoir que la subvention ("la conséquence requise") doit être subordonnée ("le rapport de subordination requis") aux résultats à l'exportation ("la condition requise").

[3139] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 686, note de bas de page 887 et première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 974.

[3140] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 975.

[3141] Memorandum of Agreement for Project Olympus, 19 December 2003, pièce EC-57, paragraphe 975.

[3142] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 971 et 977.

[3143] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 980, 990 et 991.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1475 S'agissant du premier élément, les Communautés européennes affirment que la "condition requise" énoncée à l'article 3.1 a) est que la subvention soit subordonnée aux résultats à l'exportation, et non pas simplement aux résultats en général.[3144] Elles considèrent qu'il s'agit d'une prescription imposant de démontrer l'existence d'"une *préférence* ou discrimination en faveur d'un produit qui sera forcément, d'une manière générale, exporté ou incorporé dans un produit exporté".[3145] Elles font valoir que la mesure de subvention en cause dans le présent différend, à savoir le "HB 2294 et/ou l'Accord-cadre sur le site relatif au projet Olympus" et les cas où elle s'applique démontrent l'existence de la "condition requise" (les résultats à l'exportation).[3146] En effet, aux termes du HB 2294, seules les sociétés "contribuant à un produit qui sera, d'une manière générale, nécessairement exporté", à savoir les constructeurs d'aéronefs commerciaux et les fabricants de composants pour lesdits aéronefs, tirent avantage des subventions prévues par le HB 2294.[3147] De cette façon, le HB 2294 sert de "filtre", en faisant en sorte que seules les sociétés dont l'activité consiste à produire un produit qui sera exporté aient le droit de bénéficier des subventions.[3148] En outre, les Communautés européennes font valoir que le HB 2294 est subordonné à l'obligation d'établir la capacité de produire annuellement au moins trente-six 787 superéconomiques. Selon elles, les prévisions du marché indiquent que le marché intérieur des États-Unis ne pourrait pas absorber un tel niveau de production et qu'une part importante des ventes de 787 serait constituée par des exportations.[3149] Enfin, les Communautés européennes notent que Boeing est une société à forte vocation exportatrice et elles citent des éléments de preuve à l'appui de cette remarque.[3150]

7.1476 Selon les Communautés européennes, le deuxième élément qui doit être établi pour avoir gain de cause dans une allégation au titre de l'article 3.1 a) est la "conséquence requise". Les Communautés européennes indiquent que "le HB 2294 prévoit l'*octroi* d'une subvention … La conséquence requise par l'article 3.1 a) et la note de bas de page 4 … est donc manifeste".[3151] Nous croyons comprendre que la "conséquence requise" est l'obligation qu'une subvention soit octroyée.

7.1477 Enfin, les Communautés européennes estiment que le troisième élément, le "rapport de subordination requis", existe aussi pour ce qui est du HB 2294. Nous croyons comprendre que les Communautés européennes font valoir que le deuxième élément, l'octroi d'une subvention, doit être subordonné au premier, à savoir les résultats à l'exportation. Les Communautés européennes font valoir que le rapport de subordination requis existe parce que le droit de bénéficier de la subvention est subordonné au fait d'être constructeur d'aéronefs commerciaux ou fabricant de composants pour lesdits aéronefs, c'est-à-dire des produits qui seront nécessairement exportés. En outre, le HB 2294 est subordonné à la construction d'une usine ayant la capacité de produire au moins 36 avions superéconomiques par an.[3152]

7.1478 Tout au long de leur première communication écrite, surtout dans les notes de bas de page, les Communautés européennes font aussi référence à divers arguments subsidiaires qu'elles formulent.[3153]

[3144] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 980.
[3145] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 980.
[3146] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 980, note de bas de page 1711.
[3147] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 980, et déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 111.
[3148] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 989.
[3149] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 981.
[3150] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 982 à 988.
[3151] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 990.
[3152] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 991.
[3153] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 980, note de bas de page 1712; paragraphe 989, note de bas de page 1731, paragraphe 992; paragraphe 996, note de bas de page 1735.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

En réponse aux questions posées par le Groupe spécial sur le point de savoir combien d'arguments juridiques distincts elles formulent, elles énoncent expressément trois arguments juridiques qu'elles avancent et qui ne reposent pas tous sur les trois éléments mentionnés dans leur première communication écrite.[3154]

7.1479 En réponse à la question n° 56, les Communautés européennes énoncent leur **premier argument juridique**. L'argument se rapporte à un élément particulier du HB 2294, à savoir la réduction du taux de l'impôt B&O. Les Communautés européennes font valoir que la valeur de la réduction du taux de l'impôt B&O augmente à chaque vente additionnelle de LCA de Boeing (c'est une subvention *ad valorem*), y compris les ventes à l'exportation.[3155] Autrement dit, le montant de la subvention est subordonné aux ventes, y compris les ventes à l'exportation. Selon les Communautés européennes, cela suffit pour établir que la subvention est prohibée au sens de l'Accord SMC parce que, au titre de l'article 3.1 a), "il suffit de démontrer l'existence de l'octroi d'une subvention subordonnée aux ventes, que ces ventes soient effectuées sur le marché intérieur (les États-Unis) ou à l'exportation. Autrement dit, il n'y a pas besoin de démontrer que la subvention donne la préférence aux exportations ou est plus importante en cas d'exportation".[3156] Par conséquent, contrairement à ce qu'elles disent dans leur première communication écrite, les Communautés européennes font valoir que, dans le cadre de l'article 3.1 a), il suffit de démontrer que l'octroi d'une subvention est subordonné aux résultats (ventes) et qu'il n'y a pas besoin de démontrer que l'octroi est subordonné aux résultats à l'*exportation* ou qu'il y a une "préférence" en faveur des exportations.

7.1480 S'agissant de ce premier argument juridique, bien que toutes leurs communications se rapportent à la subordination aux exportations "en fait" et non pas "en droit", dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes indiquent ce qui suit:

> "{D}urant la réunion du Groupe spécial, les États-Unis ont admis effectivement que les réductions du taux de l'impôt B&O au titre du HB 2294 étaient des subventions subordonnées *en droit* ou en fait aux résultats à l'exportation."[3157]

7.1481 Les Communautés européennes ne formulent pas d'autres avis concernant la subordination "en droit" aux exportations. On ne voit pas bien si c'est simplement en indiquant que les États-Unis ont reconnu que la réduction de l'impôt B&O était subordonnée en droit aux résultats à l'exportation qu'elles allèguent, en relation avec leur premier argument juridique, que la subvention est subordonnée en droit ainsi qu'en fait aux résultats à l'exportation.

7.1482 Le **deuxième argument juridique** des Communautés européennes est un argument que, selon ce qu'elles soutiennent, les États-Unis ont fait valoir "ailleurs".[3158] L'argument se rapporte au HB 2294 dans son intégralité, et non pas à une mesure fiscale particulière telle que la réduction de l'impôt B&O. Les Communautés européennes font valoir que si les faits démontrent que l'on "prévoyait" des exportations et que l'octroi des subventions au titre du HB 2994 était "lié" à cette

---

[3154] Réponse des Communautés européennes à la question n° 56. En particulier, les Communautés européennes ne soutiennent pas dans tous leurs arguments que la subvention doive être subordonnée aux résultats à l'*exportation*, en ce sens qu'il doit y avoir préférence ou discrimination en faveur d'un produit qui sera forcément, d'une manière générale, exporté ou incorporé dans un produit exporté, comme les Communautés européennes le font valoir dans leur première communication écrite. Voir le paragraphe 7.1491 du présent rapport en ce qui concerne un quatrième argument juridique que les Communautés européennes exposent dans leur réponse à la question n° 56 mais qu'elles n'avancent *pas*.

[3155] Réponse des Communautés européennes à la question n° 56, paragraphes 190 et 192.

[3156] Réponse des Communautés européennes à la question n° 56, paragraphe 190.

[3157] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 642. (pas d'italique dans l'original)

[3158] Réponse des Communautés européennes à la question n° 56, paragraphe 193, et première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 992 à 996.

"prévision" d'exportations, alors le HB 2294 constitue une mesure subordonnée en fait aux exportations.[3159] Elles notent que les subventions au titre du HB 2294 étaient subordonnées à l'implantation dans l'État de Washington d'un site d'assemblage qui pourrait produire au moins trente-six 787 par an. Cela équivaut à un octroi de subventions subordonnées en fait aux ventes à l'exportation prévues de 787 parce que la demande sur le marché des États-Unis n'était pas telle que les trente-six 787 pouvaient être tous vendus sur le marché intérieur. De fait, il serait nécessaire d'exporter certains des aéronefs.[3160] Dans le cadre de cet argument, les Communautés européennes affirment que l'État de Washington s'attendait à des exportations ou prévoyait des exportations et que, si cette attente faisait partie des éléments pris en considération, de la motivation ou de l'intention dans l'octroi de la subvention, cela suffit pour prouver l'existence du rapport de subordination nécessaire.[3161]

7.1483 Les Communautés européennes indiquent qu'"il est supposé, aux fins de ce deuxième argument, qu'il est encore nécessaire de démontrer l'existence d'un certain élément de "préférence"".[3162] La référence à la préférence semble renvoyer au premier élément exposé dans leur première communication écrite, à savoir la "condition requise" des "résultats à l'exportation" (et non pas simplement des résultats en général), dont les Communautés européennes font valoir qu'elle requiert la démonstration de l'existence d'une "préférence ou discrimination en faveur d'un produit qui sera forcément, d'une manière générale, exporté ou incorporé dans un produit exporté".[3163]

7.1484 Les Communautés européennes affirment que leur **troisième argument juridique**:

> "{e}st le même que le deuxième argument, mais part du principe qu'il n'est pas nécessaire de démontrer l'existence d'une quelconque préférence en faveur des exportations (un point admis par les États-Unis lors de la première audience)".[3164]

7.1485 À l'appui de leurs deuxième et troisième arguments juridiques, les Communautés européennes font valoir que les faits démontrent radicalement qu'il est prévu que la production dépassera la demande intérieure et que la seule déduction raisonnable à tirer est que certains aéronefs seront exportés.[3165] En outre, la promulgation du HB 2294 était "liée à" cette prévision. En effet, l'octroi des subventions était subordonné à la création d'une certaine capacité et il était prévu que la capacité entraînerait une production et des exportations.[3166] En réponse aux questions posées par le Groupe spécial, les Communautés européennes font référence à des éléments de preuve dont elles allèguent qu'ils démontrent que les autorités accordant la subvention connaissaient la capacité du marché des États-Unis.[3167]

7.1486 En réponse à l'argument des États-Unis selon lequel le HB 2294 requiert non pas que le site d'assemblage des avions produise *effectivement* 36 aéronefs, mais seulement qu'il ait la *capacité* de produire à ce niveau, et qu'elles ne comprennent pas cette distinction essentielle, les Communautés européennes font valoir que, dans le contexte du marché des LCA, l'exigence relative à la capacité

[3159] Réponse des Communautés européennes à la question n° 56, paragraphe 193.
[3160] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 992 à 996.
[3161] Déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 108.
[3162] Réponse des Communautés européennes à la question n° 56, paragraphe 193.
[3163] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 980.
[3164] Réponse des Communautés européennes à la question n° 56, paragraphe 194.
[3165] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 54, paragraphe 191.
[3166] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 54, paragraphe 192.
[3167] Réponse des Communautés européennes à la question n° 267.

équivaut à une obligation d'exporter.[3168] En effet, les constructeurs d'aéronefs ne créent pas une capacité pour qu'elle reste inactive. La capacité de production est déterminée une fois que le constructeur sait combien d'aéronefs il devra produire, sur la base des commandes qu'il a reçues. Si Boeing n'utilisait pas sa capacité, cela aurait de graves conséquences financières.[3169] Par conséquent, l'exigence relative à la capacité est équivalente à une exigence relative à la production, ce qui équivaut à une obligation d'exporter, étant donné les niveaux de la demande sur le marché intérieur.[3170]

7.1487 Les Communautés européennes qualifient l'argument des États-Unis exposé au paragraphe précédent d'objection à l'absence de *prescription expresse* ou d'obligation juridique de produire ou d'exporter.[3171] Elles notent que les États-Unis ont adopté "ailleurs" un point de vue différent, à savoir qu'il n'est pas nécessaire qu'il y ait une obligation juridique d'obtenir des résultats, ce qui fait nécessairement intervenir des ventes à l'exportation, pour faire valoir avec succès qu'une subvention est subordonnée en fait aux exportations prévues. Elles affirment qu'"elles souscrivent à la proposition générale" seulement à la condition que celle-ci soit appliquée de la même manière dans tous les différends de l'OMC, ce qui entraînerait le rejet de toutes les allégations formulées par les États-Unis au titre de l'article 3 dans l'affaire *CE – Aéronefs*.[3172] À titre subsidiaire, elles font valoir que l'absence d'obligation d'exporter n'est pas rédhibitoire pour leur allégation.[3173] Elles notent que pour faire valoir qu'une subvention est subordonnée *en fait* aux exportations, indépendamment de ce qui est expressément prévu dans le texte de la mesure, il est nécessaire d'évaluer les faits de la situation, y compris la réalité du marché, et de tirer de ces faits les déductions raisonnables et nécessaires.[3174]

7.1488 Dans la question n° 57, le Groupe spécial a demandé aux Communautés européennes de préciser si elles faisaient valoir que l'octroi des subventions était lié aux exportations "effectives" ou aux exportations "prévues". La réponse des Communautés européennes, qui s'applique à **l'ensemble de leurs trois arguments juridiques**, a été la suivante:

> "{A}fin d'être certaines d'avoir présenté tous les arguments nécessaires, les Communautés européennes estiment que chacune des mesures pertinentes prévoit une subvention subordonnée aux exportations *effectives*; ou, à titre subsidiaire, subordonnée aux exportations *prévues*; ou, à titre subsidiaire, subordonnée aux exportations effectives *ou* prévues; ou, à titre subsidiaire, subordonnée aux exportations effectives *et* prévues."[3175]

7.1489 En ce qui concerne l'interprétation juridique correcte des termes "effectives" et "prévues", les Communautés européennes ne soumettent pas leur propre point de vue. En fait, pour elles, la position

---

[3168] Réponse des Communautés européennes à la question n° 54, paragraphe 177.

[3169] Réponse des Communautés européennes à la question n° 54, paragraphes 175 à 177.

[3170] Réponse des Communautés européennes à la question n° 54, paragraphe 179, et déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphes 101 à 104.

[3171] Réponse des Communautés européennes à la question n° 54, paragraphe 179, et déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 102.

[3172] Déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 103, et réponse des Communautés européennes à la question n° 54, paragraphe 179.

[3173] Déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 104.

[3174] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 54, paragraphe 189.

[3175] Réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphe 195.

des États-Unis est de considérer que les termes signifient respectivement "réelles" et "potentielles".[3176] Elles notent aussi qu'une autre interprétation possible de ces termes, encore qu'elles ne la préconisent pas, est respectivement "passées" et "futures".[3177] S'agissant de leur **premier argument juridique**, elles font valoir que selon l'une et l'autre interprétation, il est possible de démontrer le bien-fondé d'une allégation formulée au titre de l'article 3.1 a). Si l'interprétation correcte est conforme aux affirmations des États-Unis, l'octroi des subventions est subordonné aux exportations "effectives", en ce sens que le droit inconditionnel de recevoir les subventions naît seulement lorsque la vente a lieu. À titre subsidiaire, si le sens correct des termes est "passées" et "futures", l'octroi des subventions est lié aux exportations "prévues" parce qu'elles sont situées dans l'avenir.[3178] En ce qui concerne leurs **deuxième et troisième arguments juridiques,** les Communautés européennes tiennent le raisonnement selon lequel, si l'interprétation des termes "effectives" et "prévues" donnée par les États-Unis, à savoir respectivement "réelles" et "potentielles", est correcte, dans le cadre de leurs deuxième et troisième arguments, le lien concerne les exportations "prévues". En effet, les exportations étaient attendues, ce qui a constitué un élément pris en considération ou une motivation dans l'adoption du HB 2294.[3179] Dans ce qui est en réalité une référence à leur premier argument juridique, les Communautés européennes indiquent ensuite que le HB 2294 prévoit aussi l'octroi d'une subvention lié aux exportations "effectives", parce que les réductions de l'impôt B&O sont liées aux ventes.[3180] Elles disent également dans leur raisonnement que si les termes "effectives" ou "prévues" signifient "passées" ou "futures", dans le cadre de leurs deuxième et troisième arguments juridiques, l'octroi des subventions est lié à la fois à l'exportation effective et prévue. Elles sont liées aux exportations effectives (c'est-à-dire passées) parce que l'admission au programme repose sur des critères de présélection qui retiennent les sociétés contribuant à un produit qui a été exporté dans le passé. Elles sont également liées aux exportations prévues (c'est-à-dire futures) en raison du caractère permanent du programme et en raison de la réduction du taux de l'impôt B&O.[3181]

7.1490 En résumé, les arguments avancés par les Communautés européennes dans la réponse à la question n° 56 peuvent être exprimés comme suit:

a) Le HB 2294 est subordonné *de facto* aux résultats à l'exportation parce que la réduction de l'impôt B&O, subvention *ad valorem*, est subordonnée aux ventes, y compris les ventes à l'exportation. Les Communautés européennes affirment que l'octroi de la subvention est lié à l'exportation "effective" ou "prévue".

b) Le HB 2294 est subordonné *de facto* aux résultats à l'exportation parce que son octroi était subordonné à l'établissement d'un site ayant la capacité de produire 36 avions superéconomiques. Les subventions au titre du HB 2294 sont liées à l'exportation "effective" ou "prévue". Le critère juridique exige qu'il y ait un certain élément de "préférence" en faveur des exportations.

[3176] Réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphes 195, et 198 à 200. Toutefois, nous notons au paragraphe 7.1502 du présent rapport que les États-Unis affirment que "prévues" signifie "attendues", et non pas "potentielles".

[3177] Réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphes 195, et 198 à 200. Voir aussi la réponse des Communautés européennes à la question n° 56, paragraphes 184 à 189, pour l'"interprétation de référence", que les Communautés européennes ne préconisent pas.

[3178] Réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphe 198.

[3179] Réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphe 200.

[3180] Réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphe 200.

[3181] Réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphe 199.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

c) Le dernier argument juridique est le même que l'argument exposé au point précédent, à ceci près qu'il n'y a pas besoin de prouver l'existence d'un élément de "préférence" en faveur des exportations.[3182]

7.1491 Outre l'exposé de leurs trois arguments juridiques, les Communautés européennes donnent une "interprétation de référence", qu'elles ne défendent *pas* mais dont elles soutiennent qu'elle peut "aider le Groupe spécial à comprendre la nature précise de{} {leurs} allégations".[3183] Il apparaît que l'"interprétation de référence" est une interprétation qui contredit la position adoptée par les États-Unis dans l'affaire *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* en ce qui concerne l'article 3.1 a). Même s'il n'est pas exprimé de manière explicite, le but dans lequel les Communautés européennes incluent l'"interprétation de référence" est, semble-t-il, de suggérer que si le Groupe spécial adopte la position énoncée dans l'"interprétation de référence", alors le même raisonnement devrait être appliqué dans l'affaire *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs* et conduire au rejet de toutes les allégations formulées par les États-Unis au titre de l'article 3 dans cette affaire. En substance, la position des Communautés européennes serait apparemment que, si l'article 3 est interprété de la même manière par le présent Groupe spécial et le Groupe spécial *CE et certains États membres – Aéronefs civils gros porteurs*, les allégations de subventions prohibées dans chacune des affaires doivent soit aboutir toutes les deux, soit être jugées toutes les deux sans fondement.

d) Arguments des États-Unis

7.1492 Les États-Unis réfutent l'allégation des Communautés européennes selon laquelle les mesures fiscales figurant dans le HB 2294 sont des subventions prohibées parce qu'elles sont subordonnées aux résultats à l'exportation.[3184]

7.1493 Selon les États-Unis, dans l'affaire *Canada – Aéronefs,* l'Organe d'appel a indiqué que la note de bas de page 4 de l'Accord SMC exigeait que trois éléments factuels de fond soient établis par la partie plaignante qui cherche à démontrer qu'une subvention est subordonnée *de facto* aux résultats à l'exportation. Les trois éléments dont l'existence doit être prouvée sont i) l'octroi d'une subvention ii) qui est "lié" iii) "aux exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues".[3185] En outre, la note de bas de page 4 relative à l'article 3.1 a) dispose que "{l}e simple fait qu'une subvention est

[3182] Nous notons que, dans leur déclaration orale non confidentielle à la première réunion avec le Groupe spécial, les Communautés européennes font référence à leur "argument premier" et expliquent que le HB 2294 sert de "filtre", le résultat étant que la caractéristique qui définit les sociétés admissibles au bénéfice de la subvention est qu'elles contribuent à un produit qui sera nécessairement exporté. Les Communautés européennes concluent qu'il y a une "corrélation claire" entre les résultats à l'exportation effectifs ou prévus et le droit de bénéficier de l'avantage. Elles suivent le raisonnement suivant lequel cela démontre l'existence de la "condition requise" par l'article 3.1 a). Peut-être serait-il possible d'interpréter cela comme un quatrième argument distinct affirmant que si ceux qui sont admissibles au bénéfice d'une subvention sont tous exportateurs, la subordination en fait peut être constatée, mais il est peu probable que cela constitue en fait un quatrième argument. La référence à la démonstration de la "condition requise" indique que l'"argument du filtre" se ramène simplement à établir le premier élément exposé en détail dans la première communication écrite des Communautés européennes (les "résultats à l'exportation" comme "condition requise" pour démontrer l'existence d'un élément de "préférence" en faveur d'un produit qui sera exporté). En outre, dans sa question invitant les Communautés européennes à préciser combien d'arguments juridiques elles formulent, le Groupe spécial fait référence à cette section de la déclaration orale non confidentielle à la première réunion avec le Groupe spécial. Par conséquent, on peut présumer que s'il s'agissait d'un argument distinct des trois arguments avancés en réponse à la question n° 56, les Communautés européennes l'auraient signalé dans leur réponse à ladite question n° 56.

[3183] Réponse des Communautés européennes à la question n° 56, paragraphes 184 à 189, et réponse des Communautés européennes à la question n° 270, paragraphe 476.

[3184] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 684.

[3185] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 690.

accordée à des entreprises qui exportent ne sera pas pour cette seule raison considéré comme une subvention à l'exportation au sens de cette disposition". Dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a considéré que cette note de bas de page "empêch{ait} un groupe spécial de formuler une constatation de subordination *de facto* aux exportations pour la seule raison que la subvention {était} accordée à des entreprises qui export{aient}".[3186] Par conséquent, les États-Unis font valoir que les éléments de preuve communiqués par les Communautés européennes dans leur première communication écrite en ce qui concerne le fait que Boeing est une société à vocation exportatrice ne remplissent pas le critère juridique pertinent pour une allégation au titre de l'article 3.1 a).[3187] En outre, dans la mesure où les Communautés européennes avancent l'argument selon lequel l'octroi de la subvention alléguée est lié aux résultats à l'exportation effectifs ou prévus parce que la caractéristique qui définit les sociétés tirant avantage de la subvention est qu'elles contribuent à un produit qui sera nécessairement exporté, les États-Unis font valoir que cela ne démontre rien de plus que le fait qu'"une subvention est accordée à des entreprises qui exportent". La note de bas de page 4 dispose que cette raison à elle seule ne permet pas d'établir l'existence d'une subvention subordonnée aux exportations.[3188]

7.1494 En ce qui concerne l'ensemble des trois arguments juridiques[3189] avancés par les Communautés européennes, les États-Unis font valoir que ces dernières n'ont pas prouvé l'existence de l'élément i) identifié dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, à savoir l'octroi d'une subvention.[3190] À cet égard, ils s'appuient sur les affirmations relatives à l'existence d'une subvention en ce qui concerne les mesures fiscales de l'État de Washington, qui sont exposées dans la partie VII.D.2 a) du présent rapport.

7.1495 Les États-Unis réfutent le **premier argument juridique** des Communautés européennes, à savoir que la réduction de l'impôt B&O est une subvention subordonnée à la fois aux ventes intérieures et aux ventes à l'exportation et, donc, une subvention subordonnée aux exportations.[3191] Ils souscrivent à l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle il n'est pas nécessaire de démontrer qu'une "subvention donne la préférence aux exportations" pour faire aboutir une allégation au titre de l'article 3.1 a). Toutefois, selon les États-Unis, cela ne veut pas dire qu'une subvention subordonnée aux ventes est une subvention subordonnée aux exportations.[3192] Le point pertinent à examiner est de savoir si l'octroi de la subvention est lié aux exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues. Les États-Unis font valoir, en s'appuyant sur la décision adoptée par le Groupe spécial dans l'affaire *Canada – Aéronefs,* que cela n'est pas la même chose qu'un lien aux simples ventes. Ils notent que les Communautés européennes n'ont présenté aucun élément de preuve indiquant l'existence d'un lien entre l'octroi de la subvention et les exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues, par exemple en présentant des éléments de preuve montrant que l'État de Washington s'est appuyé sur les projections des ventes à l'exportation pour accorder à Boeing le traitement fiscal prévu dans le HB 2294.[3193] Ils font valoir que la possibilité que le montant d'une subvention soit subordonné aux ventes, qui pourraient inclure les ventes à l'exportation, n'établit pas l'existence du lien requis. Cela ressort clairement de la note de bas de page 4 de l'Accord SMC, qui dispose que "{l}e simple fait qu'une subvention est accordée à des entreprises qui exportent ne sera

[3186] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 688.
[3187] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 689 et 690.
[3188] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 157.
[3189] À savoir les trois arguments juridiques qui sont indiqués par les Communautés européennes dans leur réponse à la question n° 56 et qui sont résumés au paragraphe 7.1490 du présent rapport.
[3190] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 691.
[3191] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 56, paragraphes 183 à 188.
[3192] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 56, paragraphe 184.
[3193] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 56, paragraphe 186.

pas pour cette seule raison considéré comme une subvention à l'exportation au sens de cette disposition".[3194]

7.1496 S'agissant du **deuxième argument juridique** des Communautés européennes, les États-Unis réaffirment leur position selon laquelle il n'y a aucune prescription dans l'article 3.1 a) imposant de démontrer l'existence d'un quelconque élément de "préférence".[3195] S'agissant des **deuxième et troisième arguments juridiques**, qui sont axés sur le fait que le HB 2294 était subordonné à l'établissement par Boeing de la capacité de produire 36 aéronefs superéconomiques, ils font valoir que les Communautés européennes n'ont établi l'existence d'aucun des trois éléments énoncés par l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs*.[3196] En particulier, les Communautés européennes n'ont pas prouvé que i) il y avait octroi d'une "subvention" ii) lié aux iii) exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues.

7.1497 En ce qui concerne l'élément ii), à savoir le "lien" requis, les États-Unis notent que, dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a considéré que le sens ordinaire des termes "lié aux" était "limiter ou restreindre en ce qui concerne les conditions" et que l'existence d'un rapport de "conditionnalité" ou de "dépendance" entre la subvention et les résultats à l'exportation devait être démontrée. En outre, l'Organe d'appel a considéré que le "lien" était au cœur même du critère juridique énoncé dans la note de bas de page 4.[3197]

7.1498 Les arguments formulés par les États-Unis à l'encontre de l'allégation des Communautés européennes au titre de l'article 3 sont centrés sur le fait que ces dernières n'ont pas démontré l'existence du "lien" requis. À cet égard, les États-Unis font valoir que le fait que le HB 2294 était lié à l'implantation dans l'État de Washington d'un site ayant la "capacité" de produire 36 avions superéconomiques n'établit pas l'existence du "lien" pertinent.[3198] Ils soutiennent que la charge juridique incombant aux Communautés européennes est d'établir que si, en droit, l'octroi du traitement fiscal prévu dans le HB 2294 n'était lié à rien d'autre que la capacité de production, en fait, le lien concernait les exportations ou recettes d'exportations prévues. Ils font valoir que les Communautés européennes ne se sont pas acquittées de cette charge.[3199] Ils notent qu'elles assimilent un lien avec la capacité de production à un lien avec les ventes à l'exportation au motif que Boeing utilisera pleinement sa capacité de production et que cela se traduira par des ventes à l'exportation en raison du niveau de la demande sur le marché intérieur. Toutefois, ils soulignent que, lorsqu'elles formulent ces arguments, les Communautés européennes s'appuient sur de simples suppositions et affirmations qui ne sont pas étayées par des éléments de preuve adéquats.[3200] En fait, ils font valoir que le marché intérieur est capable d'absorber annuellement 36 avions, et pour étayer cette affirmation ils font référence aux commandes antérieures de 787 passées par des clients situés aux États-Unis.[3201]

[3194] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 56, paragraphe 187.

[3195] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 56, paragraphe 189. Le "deuxième argument juridique" fait référence au deuxième argument indiqué par les Communautés européennes dans leur réponse à la question n° 56 et qui figure dans le résumé des arguments présenté au paragraphe 7.1490 du présent rapport.

[3196] Dans les cas où les "deuxième et troisième arguments juridiques" font référence aux deuxième et troisième arguments indiqués par les Communautés européennes dans leur réponse à la question n° 56 et qui figurent dans le résumé des arguments présenté au paragraphe 7.1490 du présent rapport.

[3197] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 692.

[3198] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 696.

[3199] Réponse des États-Unis à la question n° 55, paragraphe 159.

[3200] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 154, et réponse des États-Unis à la question n° 54, paragraphe 153.

[3201] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 155.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1499 Dans leur première communication écrite, les États-Unis soulignent à plusieurs reprises que le HB 2294 est subordonné à l'obligation de construire un site ayant la *capacité* de produire 36 aéronefs, et non pas à l'obligation pour Boeing de *produire effectivement* 36 aéronefs.[3202] Toutefois, dans leurs réponses aux questions du Groupe spécial, ils précisent que leur argument n'est pas fondé sur l'absence de *prescription expresse* imposant d'exporter. De fait, l'allégation des Communautés européennes est dénuée de fondement en raison de l'absence de *tout* lien, que ce soit sous la forme d'une prescription expresse ou sous une autre forme, entre l'octroi des subventions alléguées et les exportations effectives ou prévues.[3203]

7.1500 En outre, contrairement à ce qu'affirment les Communautés européennes, les États-Unis ne font pas valoir que le site de Boeing à Everett restera inactif. Ils soutiennent qu'une constatation selon laquelle les mesures fiscales prévues dans le HB 2294 ne sont pas des subventions subordonnées aux exportations ne repose pas sur une telle affirmation.[3204] En fait, l'allégation au titre de l'article 3 doit être jugée sans fondement parce qu'une prescription imposant de créer une capacité de production constitue une base insuffisante pour conclure que le HB 2294 est lié aux exportations prévues.[3205]

7.1501 S'agissant du lien avec les exportations "prévues", les États-Unis soutiennent que, même si l'État de Washington s'attendait à ce que Boeing exporte une partie des avions construits sur le site d'assemblage final indiqué dans le HB 2294, les Communautés européennes n'ont pas démontré que l'octroi des incitations fiscales prévues dans le HB 2294 était lié à cette prévision.[3206] Elles n'ont pas démontré que les attentes en matière d'exportations étaient la condition à laquelle les subventions alléguées étaient accordées.

7.1502 À cet égard, s'agissant de l'élément iii) identifié par l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, à savoir les "exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues", les États-Unis estiment que l'interprétation correcte du terme "prévues" a été établie par l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs* et que c'est "attendues" et non pas "futures" comme l'ont suggéré les Communautés européennes.[3207] Il s'agit d'exportations dont il est attendu qu'elles aient lieu, mais qui peuvent ou non avoir lieu effectivement.[3208] En outre, la position des États-Unis est que "effectives" signifie "réelles" et non passées, comme le suggèrent les Communautés européennes. Il s'agit d'exportations qui ont eu lieu ou qui auront lieu en fait dans l'avenir.[3209]

7.1503 Les États-Unis notent qu'en réponse à une question du Groupe spécial sur le point de savoir si elles font valoir que les subventions sont subordonnées aux exportations "effectives" ou "prévues", les Communautés européennes "bricolent une autre énumération d'arguments possibles" et font cela "pour être certaines d'avoir présenté tous les arguments nécessaires".[3210] Ils indiquent qu'on ne voit pas bien ce que signifie pour une partie le fait d'établir des arguments pour être certaine d'avoir présenté tous les arguments nécessaires. Soit il y a une base juridique et factuelle qui permet aux Communautés européennes d'établir une allégation, soit il n'y en a pas. En tout état de cause, la liste d'arguments est absurde et lorsque les Communautés européennes tentent de l'expliquer, elles

[3202] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 688, 697 et 698.
[3203] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 54, paragraphes 176 à 178.
[3204] Réponse des États-Unis à la question n° 54, paragraphe 154.
[3205] Réponse des États-Unis à la question n° 54, paragraphe 154.
[3206] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 698.
[3207] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 693.
[3208] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphe 196.
[3209] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphe 196.
[3210] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphe 194.

admettent que leurs explications "n'épuisent pas tous les arguments subsidiaires".[3211] Les États-Unis allèguent que les Communautés européennes identifient des arguments en termes extrêmement sommaires et imposent au Groupe spécial la charge d'étayer ces arguments par un raisonnement juridique. Ils notent que l'Organe d'appel a refusé antérieurement de se prononcer sur un "appel conditionnel" interjeté par les Communautés européennes dans lequel celles-ci "n'{avaient} avancé aucun argument spécifique pour étayer {l'}appel".

7.1504 Les États-Unis font valoir que les affirmations formulées par les Communautés européennes selon lesquelles les exportations de 787 étaient "prévues" en ce sens qu'elles étaient "attendues" ne sont que des affirmations qui ne sont pas étayées par des éléments de preuve.[3212] En outre, ils soutiennent que les éléments de preuve mentionnés par les Communautés européennes pour établir que l'entité octroyant les subventions connaissait la capacité du marché des États-Unis ne sont pas suffisants. Quand bien même ce serait le cas, le fait que l'entité octroyant les subventions connaissait la capacité du marché des États-Unis n'établit pas que ladite entité prévoyait des exportations ou qu'il y avait un lien entre cette prévision et l'octroi des subventions alléguées.[3213]

7.1505 Enfin, les États-Unis demandent au Groupe spécial de ne pas tenir compte de l'"interprétation de référence" avancée par les Communautés européennes. La raison en est que l'interprétation de référence n'explique en rien les allégations formulées dans le différend. Elle se limite à des références voilées à des allégations formulées dans d'autres différends, à l'énoncé d'arguments dont les Communautés européennes admettent qu'elles ne les avancent pas et à une formulation erronée du critère juridique pour la subordination aux exportations.[3214]

e) Arguments des tierces parties

i) Australie

7.1506 L'Australie avance des arguments au sujet de l'interprétation correcte de l'article 3.1 a) mais ne prend pas position sur la question de savoir si le HB 2294 est subordonné en fait aux résultats à l'exportation.[3215] En particulier, elle rappelle que conformément à la constatation de l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, trois éléments doivent être établis pour prouver qu'une subvention est subordonnée en fait aux résultats à l'exportation, à savoir que i) l'octroi d'une subvention ii) est "lié" aux iii) exportations ou recettes d'exportations effectives ou prévues.[3216]

7.1507 L'Australie note que pour établir le deuxième élément, à savoir le "lien", le rapport de subordination "doit être déduit{} de la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention, dont aucun ne sera probablement à lui seul déterminant dans un cas donné".[3217] Selon l'Australie, ces faits pertinents pourraient comprendre ce qui suit: une analyse de la nature du produit; la conception et la forme de la subvention; la propension à l'exportation du produit; les prescriptions de résultats ou les conditions attachées à l'octroi de la subvention, qui pourraient inclure une prescription imposant de créer une capacité de production spécifiée; toute distinction établie entre les ventes sur le marché intérieur et les ventes à l'exportation en ce qui concerne les prescriptions

[3211] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphe 195.
[3212] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphe 197.
[3213] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 267.
[3214] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 270, paragraphe 472.
[3215] Réponse de l'Australie à la question n° 15.
[3216] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 59.
[3217] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 62, citant l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167.

en matière de remboursement; les prescriptions relatives au niveau de ventes par rapport à la demande intérieure; et les déclarations officielles des pouvoirs publics faisant état du motif de l'octroi des subventions.[3218]

7.1508 Selon l'Australie, la prescription relative à la capacité incluse dans le HB 2294, examinée au regard de la demande estimée du produit sur le marché intérieur et sur le marché d'exportation, constitue un facteur pertinent à prendre à considération pour déterminer si l'octroi de la subvention était "lié aux" résultats à l'exportation. Toutefois, elle ne permet pas de trancher la question.[3219] De la même façon, la vocation exportatrice du bénéficiaire de la subvention est un facteur parmi plusieurs autres qui peuvent être examinés pour déterminer si une subvention est subordonnée aux exportations mais elle ne peut pas être le seul fait à l'appui d'une constatation de subordination aux exportations.[3220]

ii) Canada

7.1509 Selon le Canada, une subvention est subordonnée aux résultats à l'exportation si son octroi était lié ou subordonné à une incitation à l'exportation ou une obligation d'exporter.[3221] Le Canada fait valoir que ce point de vue est compatible avec la mention des subventions à l'exportation dans l'article XVI du GATT de 1994, à savoir les subventions accordées "à l'exportation d'un produit". Selon lui, le membre ce phrase "à l'exportation" suppose un "lien étroit entre l'acte d'exporter et l'acte d'accorder une subvention de façon à créer une incitation claire à l'exportation. Le Canada fait valoir que lorsque les mêmes termes sont utilisés dans le GATT de 1994 et dans l'Accord SMC, ils devraient être interprétés de façon harmonieuse dans les cas où cela est possible.[3222]

7.1510 À titre de contexte pour l'interprétation de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC, le Canada s'appuie aussi sur les projets de proposition de définition pour la "subvention aux exportations" soumis à discussion au cours du Tokyo Round. Même si les propositions sur lesquelles il s'appuie n'ont pas été finalement adoptées, il fait valoir qu'elles démontrent que le concept de traitement différencié des exportations par rapport aux produits destinés à la consommation intérieure était central pour les négociateurs du cycle. Il n'a connaissance d'aucun élément de preuve indiquant que le libellé de l'article 3.1 a) ait eu pour objet de nier cette notion de traitement différencié.[3223] Il note aussi que la totalité des subventions figurant sur la Liste exemplative de subventions de l'Annexe I soit sont expressément subordonnées aux exportations, soit apportent des avantages différenciés aux produits exportés par rapport aux produits destinés à la consommation intérieure. L'absence complète, sur la liste, de toute subvention qui soit neutre quant à l'orientation du marché fournit le contexte pour l'interprétation de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.[3224]

7.1511 En résumé, selon le Canada, l'absence d'incitation à l'exportation ou d'obligation d'exporter comme condition suspensive de l'octroi d'une subvention signifie que la subvention n'est pas subordonnée aux exportations.[3225] Appliquant cette interprétation, le Canada fait valoir que le fait que les Communautés européennes s'appuient sur la clause relative à la capacité énoncée dans le HB 2294 ne permet pas du tout d'établir l'existence de la subordination aux exportations. La clause relative à la capacité n'exige pas de Boeing qu'elle réalise une seule vente à l'exportation ou vende plus qu'elle ne l'aurait fait normalement sur les marchés d'exportation. Elle ne fournit aucune incitation qui pourrait avoir pour effet de fausser l'orientation commerciale de Boeing en faveur des exportations.[3226] Le

[3218] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 63.
[3219] Communication écrite de l'Australie, paragraphes 59 et 61.
[3220] Réponse de l'Australie à la question n° 16.
[3221] Réponse du Canada à la question n° 16, paragraphe 20.
[3222] Réponse du Canada à la question n° 16, paragraphe 22.
[3223] Réponse du Canada à la question n° 16, paragraphes 23 et 24.
[3224] Réponse du Canada à la question n° 16, paragraphe 25.
[3225] Réponse du Canada à la question n° 16, paragraphe 25.
[3226] Communication écrite du Canada, paragraphe 45.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Canada conclut que "si la condition de subordination est remplie sans une seule vente à l'exportation (ni vente d'aucune sorte) et que la subvention qui en résulte continue d'être fournie même si aucune vente à l'exportation n'est réalisée, cette subvention constitue un instrument peu probable de promotion des exportations ou des recettes à l'exportation".[3227] Selon le Canada, "l'explication plus convaincante" de la clause relative à la capacité énoncée dans le HB 2294 est que l'État de Washington voulait conserver la construction Aérospatiale et n'était pas disposé à accepter un site purement symbolique. Le Canada note qu'en tout état de cause "la déduction d'une intention peut être un exercice très subjectif, en particulier lorsque les intentions en question sont celles de pouvoirs publics".[3228]

iii) Corée

7.1512 Selon la Corée, pour démontrer que le "lien" requis existe lorsque l'on établit qu'il y a subordination aux exportations, il est nécessaire de prouver que la subvention n'aurait *pas* été accordée *en l'absence des* exportations ou recettes d'exportation prévues.[3229] La Corée note que le simple fait que Boeing exporte un grand nombre de ses avions ne devrait pas constituer le critère juridique pour déterminer si une subvention subordonnée aux exportations existe.[3230] Les Communautés européennes doivent prouver que l'avantage n'aurait pas été accordé à Boeing si le gouvernement des États-Unis avait su que le programme pouvait ne donner lieu à aucune vente à l'exportation.[3231] La Corée conclut que "le Groupe spécial ne devrait pas simplement regarder le potentiel d'exportation ou les ventes à l'exportation de Boeing; il devrait au contraire évaluer les éléments de preuve fournis par les CE dans leur ensemble et étudier la nature même du HB 2294".[3232]

f) Évaluation par le Groupe spécial

7.1513 La question dont nous sommes saisis est de savoir si les mesures fiscales prévues dans le HB 2294 constituent des subventions subordonnées aux résultats à l'exportation au titre de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC, qui dispose ce qui suit:

> "3.1 Exception faite de ce qui est prévu dans l'Accord sur l'agriculture, les subventions définies à l'article premier dont la liste suit seront prohibées:
>
> a) subventions subordonnées, en droit ou en fait [4], soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions, aux résultats à l'exportation, y compris celles qui sont énumérées à titre d'exemple dans l'Annexe I [5] ..."

---

[4] Cette condition est remplie lorsque les faits démontrent que l'octroi d'une subvention, sans avoir été juridiquement subordonné aux résultats à l'exportation, est en fait lié aux exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues. Le simple fait qu'une subvention est accordée à des entreprises qui exportent ne sera pas pour cette seule raison considéré comme une subvention à l'exportation au sens de cette disposition.

[5] Les mesures désignées dans l'Annexe I comme ne constituant pas des subventions à l'exportation ne seront pas prohibées en vertu de cette disposition ni d'aucune autre disposition du présent accord."

[3227] Communication écrite du Canada, paragraphe 46.
[3228] Communication écrite du Canada, paragraphe 47.
[3229] Communication écrite de la Corée, paragraphe 42.
[3230] Communication écrite de la Corée, paragraphe 38.
[3231] Communication écrite de la Corée, paragraphe 43.
[3232] Communication écrite de la Corée, paragraphe 43.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1514 L'allégation des Communautés européennes est que le HB 2294 est subordonné *de facto* aux résultats à l'exportation. En réponse à une question explicite du Groupe spécial s'agissant de savoir combien d'arguments juridiques elles formulent, les Communautés européennes avancent trois arguments. Par conséquent, nous traitons les trois arguments exposés ici comme étant les trois seuls arguments avancés par les Communautés européennes.[3233]

a) Le HB 2294 est subordonné *de facto* aux résultats à l'exportation parce que la réduction de l'impôt B&O, subvention *ad valorem*, est subordonnée aux ventes, y compris les ventes à l'exportation. Les Communautés européennes affirment que l'octroi de la subvention est lié aux exportations "effectives" ou "prévues".

b) Le HB 2294 est subordonné *de facto* aux résultats à l'exportation parce que son octroi était subordonné à l'établissement d'un site ayant la capacité de produire 36 avions superéconomiques. Les subventions sont liées aux exportations "effectives" ou "prévues". Le critère juridique pertinent requiert un certain élément de "préférence" en faveur des exportations.

c) Le dernier argument juridique est le même que l'argument exposé au point b) ci-dessus, à ceci près qu'il n'est pas nécessaire de prouver l'existence d'aucun élément de "préférence" en faveur des exportations.

7.1515 Même si les Communautés européennes affirment dans leur deuxième communication écrite que "les États-Unis ont admis effectivement que les réductions du taux de l'impôt B&O prévues dans le HB 2294 {étaient} des subventions subordonnées *en droit…* aux résultats à l'exportation", nulle part ailleurs dans leurs communications elles ne font référence au HB 2294 comme étant subordonné en droit aux exportations. En réponse à une question spécifique du Groupe spécial relative au nombre d'arguments juridiques qu'elles présentent à l'appui de leur allégation selon laquelle les subventions sont subordonnées en fait aux résultats à l'exportation, elles n'affirment pas qu'elles avancent également des arguments juridiques pour étayer une allégation selon laquelle les subventions sont subordonnées *en droit* aux résultats à l'exportation. Par conséquent, il est raisonnable de conclure que l'allégation des Communautés européennes se rapporte seulement à la subordination *de facto* aux exportations.

7.1516 Avant de traiter chacun des arguments formulés en l'espèce par les Communautés européennes, il est utile d'examiner la façon dont l'article 3.1 a) de l'Accord SMC a été interprété dans les rapports adoptés des groupes spéciaux et de l'Organe d'appel.

7.1517 L'Organe d'appel a interprété l'article 3.1 a) dans le contexte d'une allégation de subordination *de facto* aux exportations dans l'affaire *Canada – Aéronefs*.[3234] Le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont jugé l'un et l'autre que les éléments de preuve démontraient que l'octroi de la subvention était lié

[3233] Comme cela est indiqué dans la note de bas de page 3182 du présent rapport, dans leur première déclaration orale, les Communautés européennes exposent leur "argument premier" à l'appui de la subordination aux exportations. Cet argument est que le HB 2294 sert de "filtre", le résultat étant que la caractéristique qui définit les sociétés admissibles au bénéfice de la subvention est qu'elles contribuent à un produit qui sera nécessairement exporté. Comme il est indiqué à la note de bas de page 3182 du présent rapport, on ne voit pas bien s'il s'agit d'un argument juridique séparé ou au contraire d'un raisonnement à l'appui de leurs autres arguments juridiques. Par souci d'exhaustivité, nous notons que, s'il doit s'agir d'un argument juridique séparé, ce n'est pas un argument solide. Cet argument revient essentiellement à affirmer que les subventions liées à l'imposition sont subordonnées aux exportations simplement parce que toutes les entreprises auxquelles les subventions sont accordées fabriquent des produits qui seront finalement exportés. Il ressort clairement de la dernière phrase de la note de bas de page 4 relative à l'article 3.1 a) qu'un tel argument ne peut pas étayer une constatation de subordination *de facto* aux exportations.

[3234] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*.

aux exportations prévues et constituait donc une subvention subordonnée aux résultats à l'exportation. Le programme de subventions en cause était le Partenariat technologique Canada ("PTC"), qui comportait le financement de projets de haute technologie dans le secteur canadien des avions de transport régional. Les conditions de remboursement étaient telles que les bénéficiaires du financement n'étaient tenus de rembourser que s'ils réalisaient des ventes.

7.1518 Pour interpréter l'article 3.1 a), l'Organe d'appel a dit que "le terme clé" dans la disposition était "subordonnées", qui signifiait "conditionnel" ou "dépendant, pour exister, de quelque chose d'autre".[3235] Il a noté que la subordination *de jure* et la subordination *de facto* relevaient du même critère juridique prévu à l'article 3.1 a). Toutefois, les éléments de preuve utilisés pour établir l'un et l'autre type de subordination sont différents. Tandis que l'existence de la subordination *de jure* est établie sur la base du libellé de la législation ou d'un autre instrument juridique pertinent, il est "beaucoup plus difficile" de prouver l'existence d'une subordination *de facto* aux exportations.[3236] La subordination *de facto* aux exportations doit être déduite de la "configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention, dont aucun ne sera probablement à lui seul déterminant dans un cas donné".[3237] L'Organe d'appel a noté que la vocation exportatrice du bénéficiaire pouvait être prise en compte comme *un* fait pertinent mais ne pouvait pas être le seul fait à étayer une constatation de subordination aux exportations.[3238]

7.1519 L'Organe d'appel a indiqué que pour que soit remplie la condition servant à déterminer l'existence d'une subordination *de facto* aux exportations, énoncée dans la note de bas de page 4 relative à l'article 3.1 a), il fallait prouver l'existence de trois éléments distincts, à savoir, i) l'octroi d'une subvention ii) lié aux iii) exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues.[3239]

7.1520 Selon l'Organe d'appel, le deuxième élément, à savoir "lié aux", indique que l'existence d'un "rapport de conditionnalité ou de dépendance" doit être démontrée et que ce deuxième élément "est au cœur même du critère juridique énoncé dans la note de bas de page 4".[3240] L'Organe d'appel a assimilé les termes "lié aux" à "subordonné aux". Il s'est éloigné du critère "en l'absence de" que le Groupe spécial avait appliqué pour déterminer si l'octroi de la subvention était lié aux exportations prévues. Le Groupe spécial avait estimé dans son raisonnement que le requérant était tenu de démontrer qu'"*en l'absence*" du fait que l'on s'attendait à ce que des ventes à l'exportation résultent de la subvention, celle-ci n'aurait pas été accordée. Pour le Groupe spécial, c'était l'indication effective qu'il existait un "rapport étroit et direct" entre l'octroi de la subvention et la création ou la concrétisation de ventes à l'exportation.[3241] Toutefois, l'Organe d'appel a estimé que bien le Groupe spécial n'ait pas commis d'erreur dans son approche globale, il était nécessaire d'interpréter et d'appliquer les termes effectivement utilisés dans l'accord, plutôt que d'appliquer le critère "en l'absence de".[3242]

7.1521 S'agissant du troisième élément, l'Organe d'appel a considéré que le terme "prévu" signifiait "attendu".[3243] La question de savoir si des exportations étaient attendues au moment de l'octroi de la subvention doit être réglée à la suite d'un examen des éléments de preuve objectifs. L'Organe d'appel a souligné que les deuxième et troisième éléments constituaient des examens distincts. Il ne suffit pas de démontrer que l'on a accordé une subvention en prévoyant que des exportations en résulteraient.[3244]

[3235] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 166.
[3236] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167.
[3237] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167.
[3238] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 173.
[3239] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 169.
[3240] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 171.
[3241] Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphe 9.339.
[3242] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 171, note de bas de page 102.
[3243] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 172.
[3244] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 172.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Il est nécessaire de prouver que l'octroi de la subvention était *lié à* la prévision d'exportations. L'Organe d'appel a dit que cela était souligné par la deuxième phrase de la note de bas de page 4, qui dispose qu'une constatation de subordination aux exportations ne pourra pas être fondée uniquement sur le fait qu'une subvention est "accordée à des entreprises qui exportent". Le simple fait de savoir que les ventes d'un bénéficiaire sont orientées vers l'exportation ne démontre pas, à lui seul, que l'octroi d'une subvention est lié aux exportations effectives ou prévues.[3245]

7.1522 L'Organe d'appel a souscrit à la constatation du Groupe spécial, fondée sur 16 éléments factuels différents, selon laquelle l'aide de PTC était "subordonnée … en fait … aux résultats à l'exportation", au motif que l'octroi de l'aide accordée par PTC était lié aux exportations prévues. Pour arriver à cette conclusion, les 16 éléments factuels sur lesquels le Groupe spécial s'était appuyé lorsqu'il avait constaté que le "lien" nécessaire existait étaient les suivants:

- le secteur aérospatial canadien *exportait une bonne partie de sa production*, en raison de la faible importance du marché intérieur canadien;

- il était dit dans le Plan d'affaires de PTC que l'"approche" de PTC dans le domaine de l'aérospatiale et de la défense consistait à "soutenir directement les projets de recherche-développement près d'aboutir et *ayant un fort potentiel à l'exportation*";

- la section 3.2.3 des "Modalités" de PTC énoncées dans les Documents intérimaires pour les reliures de références de PTC précisait que "les contributions versées par PTC viseraient des projets de développement industriel spécifiques afin de permettre aux industries canadiennes de l'aérospatiale et de la défense d'*affronter de manière juste et ouverte la concurrence dans l'arène mondiale*";

- dans son message, incorporé dans le Rapport annuel de PTC pour 1996-1997, le Ministre de l'industrie déclarait:

  > "L'aérospatiale et la défense contribuent aussi de manière significative à notre bien-être économique. Ce secteur est fortement axé sur l'exportation. Les exportations ont représenté quelque 70 pour cent des ventes, soit 7,4 milliards de dollars, en 1995. Et il y a des perspectives de réelle croissance dans ce domaine. Le secteur aérospatial canadien est actuellement au sixième rang dans le monde. *Avec les investissements de PTC* et moyennant les efforts concertés de l'industrie, *ce secteur* sera mieux équipé pour se livrer à une concurrence effective sur les marchés mondiaux et *pourrait atteindre la quatrième place*";

- il était dit dans le Rapport annuel de PTC que "{l}es 12 plus importantes entreprises {dans le secteur de l'aérospatiale et de la défense} représent{aient} le plus gros de la recherche-développement et des expéditions, *dont 80 pour cent {étaient} exportées*. … PTC {était} fier d'avoir, par ses investissements, contribué au succès de cette aventure *axée sur l'exportation*";

- dans un communiqué de presse d'Industrie Canada, publié à l'occasion de l'octroi par PTC d'une contribution de 100 millions de dollars à une société spécifique, le Ministre de l'industrie, M. Manley, avait déclaré: "{L}e secteur de l'aérospatiale est vital pour l'économie canadienne, ses exportations croissant au taux annuel de 10 pour cent. *L'investissement de PTC* dans ces projets contribuera à accroître la compétitivité de cette industrie dans le monde, tout en soutenant l'emploi à Montréal,

[3245] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 173.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

à Halifax et dans tout le pays, *en générant de la croissance économique et des dollars à l'exportation*";

- à propos de la contribution de 57 millions de dollars accordée à une société pour la mise au point du Dash 8-400, le leader du gouvernement à la Chambre des communes, et (à ce moment-là) solliciteur général du Canada, avait déclaré que "ces deux résultats du projet Dash 8-400, à savoir la création d'emplois et l'*accroissement des exportations*, *correspond{aient} exactement à ce que le gouvernement avait en tête quand il a créé Partenariat technologique Canada plus tôt cette année*";

- selon la page d'accueil de PTC sur Internet, "les projets de PTC approuvés {devaient} *générer des ventes* de plus de 65 milliards de dollars (*essentiellement à l'exportation*) et créer ou maintenir 13 166 emplois directs et indirects";

- il était demandé aux candidats, dans le formulaire de demande de PTC, de décrire "dans les grandes lignes les avantages économiques et sociaux qui pourraient découler {de leurs projets}, tels que: la création et le maintien d'emplois, l'*augmentation des exportations*, de nouveaux investissements …". Le formulaire disait aussi que PTC "*invest{issait} dans des projets* qui offr{aient} la possibilité de créer des emplois, de *générer des exportations*, de lancer des nouvelles industries et de transformer ou de renforcer la compétitivité de l'industrie";

- d'après les Documents intérimaires pour les reliures de références de PTC, il était demandé aux candidats, dans le Modèle générique PTC pour le secteur de l'aérospatiale et de la défense, de *faire une distinction entre les ventes intérieures et les ventes à l'exportation* lorsqu'ils indiquaient les ventes prévues et les ventes effectives;

- il était signalé dans les Documents intérimaires pour les reliures de références de PTC que les employés de PTC devaient, quand ils remplissaient un sommaire de projet, expliquer pour quelles raisons il était recommandé d'appuyer ou de rejeter le projet. Les instructions suivantes leur étaient données en particulier:

"Considérations stratégiques, avantages, indicateurs

Pour justifier la recommandation en termes de stratégie, insister sur les "résultats commerciaux". Les éléments suivants peuvent être considérés:

1. Le cas échéant, établir le rapport existant entre le projet et les stratégies et priorités du département:

a) amélioration de la compétitivité internationale; *quand le projet se concrétisera directement par des ventes, indiquer les ventes annuelles réalisées dans le pays et à l'exportation* et signaler toute forme de remplacement des importations";

- il était dit dans les "Modalités" énoncées dans les Documents intérimaires pour les reliures de références de PTC que le programme "remplir{ait} un vide financier ... là où l'action des pouvoirs publics {était} *nécessaire pour assurer des conditions de concurrence égales* à l'extrémité du spectre le plus proche du marché"; et que les "contributions accordées au titre de l'élément Aérospatiale et défense ser{aient} orientées vers des projets qui viser{aient} à maintenir et à développer les capacités

technologiques et la production, l'emploi et *la gamme de produits d'exportation* existant dans le secteur de l'aérospatiale et de la défense";

- la page d'accueil d'Industrie Canada portant sur l'information à fournir pour demander le concours de PTC indiquait que l'un des facteurs considérés par le programme pour déterminer si le gouvernement fédéral devait intervenir portait sur le point de savoir si "l'assistance {était} nécessaire pour *assurer des conditions de concurrence égales face aux concurrents internationaux*;

- la Charte de PTC disposait que les "investissements porter{aient} sur des projets qui vis{aient} à maintenir et à développer les capacités technologiques et la production, l'emploi et *la gamme de produits d'exportation* dans ce secteur ";

- le Plan d'affaires de PTC indiquait la part des *recettes* de l'aérospatiale et de la défense *imputable aux exportations*; et

- les contributions de PTC identifiées par le Brésil avaient été accordées pour la mise au point de produits spécifiques et avaient été fournies expressément sur la base des prévisions de *vente* de ces produits, dont on savait que le marché se situait presque entièrement en dehors du Canada; les statistiques recueillies par PTC et les déclarations publiques faites à propos du programme indiquaient séparément, pour les mettre en relief, les ventes réalisées à l'exportation que ces contributions avaient "générées".[3246]

7.1523 Sur la base de ces éléments de preuve, le Groupe spécial *Canada – Aéronefs* avait conclu que les fonds investis par PTC dans le secteur des avions de transport régional visaient expressément à générer la vente de produits particuliers et étaient structurés à cet effet; ils démontraient aussi que les pouvoirs publics canadiens tenaient clairement compte de la part que ces ventes représenteraient à l'exportation et qu'ils attachaient une grande importance à ce facteur lorsqu'ils accordaient des contributions de PTC aux constructeurs d'avions de transport régional. Sur cette base, le Groupe spécial avait conclu que la subvention était subordonnée aux exportations ou recettes d'exportation prévues.[3247]

7.1524 Dans l'affaire *Australie – Cuir pour automobiles II*, le Groupe spécial a également conclu que l'octroi de l'une des subventions en cause était subordonné en fait aux résultats à l'exportation au motif qu'elle était liée aux exportations prévues.[3248] La mesure était un contrat de don entre un producteur de cuir pour automobile, Howe, et le gouvernement australien. Le contrat prévoyait une série de trois versements faits à titre de don à Howe. Le premier versement avait été effectué immédiatement après la conclusion du contrat, alors que les deux autres devaient être effectués en fonction des résultats de Howe au regard des objectifs de ventes énoncés dans le contrat. Au titre du contrat, Howe était tenu de faire l'effort maximal pour atteindre les objectifs.[3249]

7.1525 Le Groupe spécial a considéré que les termes "subordonné" et "lié à" signifiaient "conditionnel" et exigeaient une "liaison étroite" entre l'octroi de la subvention et les résultats à l'exportation.[3250]

[3246] Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphe 9.340.
[3247] Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphe 9.341.
[3248] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*.
[3249] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphe 2.3.
[3250] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphe 9.55.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1526 Le Groupe spécial a conclu finalement que le contrat de don était subordonné en fait aux résultats à l'exportation parce qu'il y avait un lien étroit entre les exportations prévues et l'octroi des subventions. Pour arriver à cette décision, il s'est appuyé sur les éléments de preuve suivants:

- Au moment où le contrat de don avait été conclu, Howe exportait une part importante de sa production, et le gouvernement australien le savait.[3251] Il y avait des éléments de preuve donnant à penser qu'en adoptant le programme le gouvernement australien avait à cœur que Howe reste en activité, après avoir perdu le droit au financement au titre d'un autre programme gouvernemental. Le Groupe spécial a conclu que dans ces circonstances il était clair que l'exportation prévue était une condition importante de la fourniture de l'aide. Pour arriver à cette conclusion, il a noté qu'il ne lui était pas interdit de prendre en considération le fait que Howe était un exportateur. Toutefois, cela ne pouvait pas constituer l'unique fondement de sa décision.[3252]

- Pour atteindre les objectifs de résultats en matière de ventes, Howe aurait dû poursuivre, et peut-être accroître, ses exportations parce que le marché australien était trop exigu pour absorber le niveau de production fixé par les objectifs. Par conséquent, les objectifs de résultats en matière de ventes étaient en fait des objectifs de résultats en matière d'exportations.[3253] Le gouvernement australien avait connaissance de cette situation au moment de l'octroi de la subvention et prévoyait donc que Howe poursuivrait et peut-être augmenterait ses exportations. Par conséquent, les résultats à l'exportation prévus de Howe étaient l'une des conditions de l'octroi de la subvention.[3254]

- La subvention était accordée uniquement à Howe, seul *exportateur* de cuir pour automobiles. Elle n'était pas accordée aux producteurs qui approvisionnaient seulement le marché intérieur.[3255]

- À peu près à l'époque où le gouvernement australien avait conclu le contrat de don, l'Australie et les États-Unis étaient parvenus à un règlement aux termes duquel l'Australie était tenue d'exclure le cuir pour automobiles du champ d'application de deux programmes particuliers. Le Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II* a constaté que les deux programmes offraient "des incitations aux sociétés australiennes pour les encourager à exporter certains produits". En outre, "Howe retirait des avantages considérables de ses exportations de cuir pour automobiles dans le cadre de ces programmes" (même si les programmes n'avaient pas été contestés devant un groupe spécial dans le cadre du règlement des différends). Le Groupe spécial a estimé dans son raisonnement que le gouvernement australien avait conclu le contrat de don, au moins en partie, pour permettre à Howe de surmonter ses difficultés étant donné que l'entreprise n'était plus admise à bénéficier des avantages concernant le cuir pour automobiles prévus par ces programmes.[3256]

7.1527 Outre la contestation des contrats de don, les États-Unis avaient aussi allégué qu'un certain contrat de prêt entre Howe et le gouvernement australien était une subvention liée aux exportations prévues. Le Groupe spécial a constaté que cette mesure n'était pas subordonnée aux exportations.

[3251] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphe 9.66.
[3252] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphe 9.66.
[3253] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphe 9.67.
[3254] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphe 9.67.
[3255] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphe 9.69.
[3256] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphes 9.63 à 9.65.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1528 La mesure en question était un prêt préférentiel accordé à Howe pour une durée de 15 ans, qui était garanti par les actifs de la société mère de Howe (ALH).[3257] Bien que Howe soit une société à forte vocation exportatrice et qu'il était probable qu'une partie de l'argent servant à rembourser le prêt serait générée par les ventes à l'exportation, le Groupe spécial a constaté que l'élément de subordination entre l'octroi du prêt et les résultats à l'exportation n'était pas suffisamment établi. Les facteurs importants dans sa conclusion étaient les suivants:

- il n'y avait "rien dans le contrat de prêt qui li{ait} explicitement le prêt à la production ou aux ventes de Howe et, par conséquent, rien dans ses termes, dans la conception du paiement du prêt ni dans les modalités de remboursement qui li{ait} le prêt directement aux résultats à l'exportation, ou même aux résultats en matière de ventes"[3258];

- c'est en fin de compte à Howe et à sa société mère qu'il appartenait de décider de la source des fonds qu'elles utiliseraient pour rembourser le prêt. La source des fonds ne serait pas nécessairement le produit des ventes à l'exportation, et il n'y avait rien qui indiquait qu'il était prévu au moment où le prêt avait été convenu que les ventes à l'exportation généreraient les fonds destinés à le rembourser[3259];

- le prêt était garanti par un privilège sur les actifs et opérations de la société mère de Howe, ALH, qui était elle-même en dernier ressort responsable du remboursement du prêt. ALH avait d'autres activités et fabriquait d'autres produits dont elle pourrait tirer les fonds nécessaires pour rembourser le prêt.[3260]

7.1529 Ainsi, dans l'affaire *Australie – Cuir pour automobiles II*, le Groupe spécial a constaté que le prêt accordé par le gouvernement australien à une société dont la viabilité commerciale dépendait des exportations n'était pas, en raison de ses modalités particulières, subordonné aux résultats à l'exportation.

7.1530 De l'aperçu des rapports adoptés qui précède, nous tirons des indications de l'Organe d'appel quant à la manière dont la subordination *de facto* aux exportations doit être démontrée. En particulier, la preuve de trois éléments est requise, à savoir i) l'octroi d'une subvention ii) lié aux iii) exportations ou recettes d'exportation effectives ou prévues. Au moins dans leur première communication écrite, les Communautés européennes font valoir qu'établir qu'une subvention est subordonnée *de facto* aux exportations suppose la prise en considération des éléments suivants: i) la condition requise (les résultats à l'exportation); ii) la conséquence requise (l'octroi d'une subvention); et iii) le rapport de subordination requis (entre l'octroi de la subvention et les résultats à l'exportation). Les affirmations des Communautés européennes à cet égard reviennent à reformuler l'article 3.1 a), à savoir que l'octroi d'une subvention doit être subordonné aux résultats à l'exportation. Les États-Unis ne contestent pas qu'il doive en être ainsi et les Communautés européennes ne donnent pas non plus à entendre que les éléments énumérés par l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, qui énoncent les critères établis par la note de bas de page 4 pour démontrer l'existence d'une subordination *de facto*, sont inapplicables. Par conséquent, pour examiner si les Communautés européennes ont établi grâce aux éléments de preuve que le HB 2294 était subordonné en fait aux résultats à l'exportation, nous suivons la structure utilisée par l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, c'est-à-dire que nous examinons tour à tour chacun des trois éléments de la note de bas de page 4.

[3257] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphe 9.73.
[3258] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphe 9.73.
[3259] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphe 9.75.
[3260] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphe 9.75.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1531 Avant de traiter les arguments juridiques formulés par les Communautés européennes, nous rappelons, s'agissant du premier élément indiqué par l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, à savoir l'obligation de démontrer qu'une subvention a été accordée, que nous avons conclu que certaines subventions liées à l'imposition avaient été accordées au titre du HB 2294.[3261] Par conséquent, pour analyser chacun des arguments juridiques des Communautés européennes, nous n'avons besoin d'examiner que les deux éléments restants, à savoir si l'octroi de la subvention était lié aux exportations effectives ou prévues.

7.1532 Pour examiner si l'octroi de la subvention était lié aux exportations prévues, l'Organe d'appel a bien averti dans l'affaire *Canada – Aéronefs* que deux examens distincts étaient requis, à savoir s'il y avait des *exportations prévues* et si ces exportations prévues étaient *liées à* l'octroi de la subvention.

7.1533 Dans leur allégation relative aux "exportations prévues", les Communautés européennes ne prennent pas position sur le sens du terme "prévues". Les États-Unis affirment au contraire que "prévues" signifie "attendues", et non pas "futures" comme cela est suggéré dans l'"interprétation de référence" des Communautés européennes. À cet égard, nous notons que l'Organe d'appel a considéré dans l'affaire *Canada – Aéronefs* que le "sens du terme "prévu" donné dans les dictionnaires {était} "attendu"". Les Communautés européennes n'avancent pas d'arguments quant aux raisons pour lesquelles le présent Groupe spécial devrait suivre, pour le sens du terme "prévues", une approche qui est différente de celle suivie par l'Organe d'appel. Dans les affaires *Australie – Cuir pour automobiles II* et *Canada – Aéronefs*, la question de savoir s'il y avait ou non des "exportations prévues" était examinée du point de vue de l'entité qui octroyait la subvention et la question pertinente était de savoir si l'autorité qui accordait la subvention s'attendait à ce que des exportations résultent ou découlent de cet octroi.[3262] Toutefois, l'Organe d'appel a bien averti qu'il n'était pas suffisant de démontrer qu'une subvention était accordée en sachant, ou en prévoyant, que des exportations en résulteraient. Il faut quelque chose de plus pour démontrer que l'octroi de la subvention est "lié à" la prévision d'exportations.

7.1534 En relation avec chacun de leurs arguments juridiques, les Communautés européennes font valoir que le "lien" peut aussi concerner des "exportations effectives".[3263] Dans toutes les affaires antérieures dans lesquelles la subordination *de facto* aux exportations a été examinée, l'allégation était que l'octroi de la subvention était lié aux exportations "prévues" et non pas "effectives". Par conséquent, le Groupe spécial ne dispose guère d'indications pour ce qui est de l'interprétation correcte de la notion d'exportations "effectives". Les Communautés européennes ne prennent pas position sur le sens du terme "effectives" ("actual" dans le texte anglais) figurant dans la note de bas de page 4. Dans leur "interprétation de référence", qu'elles n'avancent pas, elles suggèrent que "actual" signifie "already existing or in the past" (qui existe déjà ou dans le passé). Au contraire, la position des États-Unis est que "actual" signifie "real" (réelles) et ne signifie pas "passées". Selon les États-Unis, les versions espagnole et française du texte de l'Accord SMC confirment cette interprétation.[3264]

7.1535 Nous notons que dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, pour rejeter l'affirmation du Canada selon laquelle la subvention n'était pas subordonnée aux exportations prévues parce qu'elle n'était "pas octroyée{} à la condition que des exportations aient lieu" et que "le constructeur n'{était} pas pénalisé s'il ne réalis{ait} pas de ventes à l'exportation", le Groupe spécial a considéré que cet argument était

[3261] Voir le paragraphe 7.302 du présent rapport.

[3262] Par exemple, le Groupe spécial *Canada – Aéronefs* s'est référé au fait que l'on s'attendait à ce que des ventes à l'exportation "résultent de {la} subvention", alors que l'Organe d'appel dans la même affaire s'est référé à une subvention accordée "en prévoyant{} que des exportations *en résulter{aient}*" (paragraphe 172).

[3263] Voir la réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphe 195.

[3264] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 54, paragraphe 172.

peut-être pertinent pour déterminer si une subvention était liée aux exportations *effectives*, mais qu'il n'était pas suffisant pour réfuter une allégation *prima facie* selon laquelle la subvention était liée aux exportations *prévues*.[3265] Cela donne à penser que, selon ce Groupe spécial, des exportations "effectives" étaient des exportations qui devaient être réalisées ou qui devaient effectivement avoir lieu. Cette approche de l'interprétation des exportations "effectives" est étayée par le sens ordinaire du terme "effectives" ("actual" en anglais), qui est "existing in act or fact; real" (existant en acte ou en fait; réel) et "in action or existence at the time, present; current" (en action ou existence à l'époque, présent; actuel).[3266] Cela s'oppose à des exportations "prévues", qui sont attendues mais peuvent en fait avoir lieu ou non.

7.1536 Ayant interprété le sens des termes exportation "effective" et "prévue", nous sommes conduits à la question plus difficile du sens des termes "lié aux" exportations prévues. Le libellé de la note de bas de page 4 ne fournit pas d'indications particulières pour ce qui est du sens des termes "lié aux" ou de la manière dont il faudrait démontrer l'existence d'un tel "lien". Dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a considéré qu'il était nécessaire de démontrer l'existence d'un rapport "de conditionnalité ou de dépendance". Les Groupes spéciaux *Australie – Cuir pour automobiles II* et *Canada – Aéronefs* mentionnent diversement un "lien étroit", un critère "en l'absence de", un "rapport étroit et direct " et une "condition importante". Dans leurs deuxième et troisième arguments juridiques, les Communautés européennes adoptent une interprétation des termes "lié aux" dont elles soutiennent que les États-Unis la préconisent "ailleurs". En particulier, elles font valoir qu'un "lien" existe lorsqu'il peut être montré que les attentes en matière d'exportations faisaient partie de la prise en considération par les pouvoirs publics, de leur motivation ou de leur intention pour l'octroi de la subvention.

7.1537 Selon le Groupe spécial, un "lien" existe lorsqu'une subvention est accordée *en raison des* attentes de l'autorité qui accorde la subvention en ce qui concerne les exportations. Dans une situation où l'existence d'un rapport de subordination entre l'octroi d'une subvention et les résultats à l'exportation n'est pas explicite à la lecture de la législation pertinente, ce qui est la nature même d'une allégation de subordination *de facto* aux exportations, pour déterminer si l'octroi de la subvention dépendait des exportations attendues, il faut déterminer si la subvention a été accordée en raison des attentes de l'autorité qui accorde la subvention en ce qui concerne les exportations.

7.1538 Nous reconnaissons qu'établir l'existence du "lien" au sens de la note de bas de page 4 de l'article 3.1 a) en déterminant si la subvention a été accordée en raison des attentes de l'autorité qui accorde la subvention en ce qui concerne les exportations pourrait être considéré comme problématique à certains égards. L'interprétation pourrait aboutir au résultat que deux programmes de subventions qui peuvent fonctionner de manière identique et avoir le même effet de distorsion du marché ne feront peut-être pas nécessairement l'objet de la même constatation pour ce qui est de la subordination *de facto* aux exportations au titre de l'article 3.1 a) si les éléments de preuve diffèrent quant aux raisons pour lesquelles les pouvoirs publics ont accordé la subvention. En outre, dans certaines circonstances, établir l'existence du "lien" nécessaire en centrant l'attention sur les raisons de l'octroi de la subvention peut permettre de contourner assez facilement l'article 3.1 a). Par exemple, dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont constaté que les subventions en cause étaient liées aux exportations prévues. Une partie des éléments de preuve à l'appui de cette constatation incluaient des déclarations figurant dans les documents relatifs aux programmes et indiquant que l'on s'attendait à ce que le programme se traduise par une augmentation

[3265] Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs*, paragraphe 9.343.

[3266] *Shorter Oxford English Dictionary*, L. Brown (ed.) (Clarendon Press, 1993), Vol. I, page 23. Elle est également étayée par le sens ordinaire du terme donné par le *Webster's New Encyclopedic Dictionary* (Könemann, 1993), page 11, à savoir "existing in fact" (existant en fait) et "really ... carried out" (réellement … exécuté).

des exportations.[3267] Peut-être une approche qui examinerait les raisons de l'octroi de la subvention pourrait-elle encourager les pouvoirs publics à se montrer plus discrets sans nécessairement modifier leurs politiques sous-jacentes. Néanmoins, malgré ces questions, le Groupe spécial estime que pour déterminer s'il existe un "lien" entre l'octroi d'une subvention et les attentes de l'autorité qui accorde la subvention en ce qui concerne les exportations, il est nécessaire de déterminer si la subvention a été accordée en raison des attentes concernant les exportations.

7.1539 Avant d'examiner les trois arguments juridiques des Communautés européennes[3268], le Groupe spécial note que, pour chaque argument, les Communautés européennes mentionnent une possible prescription au titre de l'article 3.1 a) imposant de démontrer qu'une subvention "donne la préférence" aux exportations ou est plus importante dans le cas des exportations.[3269] La position première des Communautés européennes, énoncée dans leur première communication écrite, est qu'une telle prescription existe effectivement. Toutefois, les Communautés européennes notent que les États-Unis ont exprimé "ailleurs" le point de vue selon lequel il n'y a aucune prescription imposant de démontrer l'existence d'une "préférence" et elles adoptent ce point de vue à titre de position subsidiaire (dans leurs deuxième et troisième arguments juridiques).[3270] Dans leur première communication écrite, elles examinent la "préférence" donnée aux exportations en relation avec la prescription prévue à l'article 3.1 a) imposant que la subvention en cause soit subordonnée aux résultats *à l'exportation* et non pas simplement aux résultats. Elles font ensuite référence à des éléments de preuve dont elles allèguent qu'ils démontrent l'existence d'"une préférence ou discrimination en faveur d'un produit qui sera forcément, d'une manière générale, exporté ou incorporé dans un produit exporté".[3271] Elles présentent des arguments semblables dans leur "interprétation de référence", qu'elles n'avancent pas, dans laquelle elles notent ce qui suit:

> "Enfin, s'agissant des termes tant de l'article 3.1 a) que de la note de bas de page 4, la condition prohibée se rapporte aux "résultats *à l'exportation*", et non pas simplement aux résultats. Pour faire aboutir une allégation, les éléments de preuve doivent donc étayer la conclusion selon laquelle il y a octroi d'une subvention subordonné spécifiquement aux résultats à l'exportation. Cela impliquera généralement de démontrer l'existence d'un certaine *préférence* en faveur des exportations. Démontrer l'existence d'une mesure subordonnée simplement aux résultats est insuffisant."[3272]

7.1540 Dans la mesure où les Communautés européennes font valoir qu'il y a une prescription imposant de démontrer qu'une subvention est subordonnée aux résultats *à l'exportation* au sens de l'article 3.1 a), cet argument devrait être accepté car rien ne justifie d'interpréter le terme

---

[3267] Rapport du Groupe spécial *Canada – Aéronefs (article 21:5 – Brésil)*.

[3268] Les "trois arguments juridiques des Communautés européennes" s'entendent des arguments indiqués par les Communautés européennes dans leur réponse à la question n° 56 et qui sont résumés au paragraphe 7.1490 du présent rapport.

[3269] La communication des Communautés européennes relative à la "préférence" donnée aux exportations présente certains parallèles avec la communication du Canada en tant que tierce partie, dans laquelle le Canada suggère qu'une subvention subordonnée aux exportations doit aboutir à ce que le bénéficiaire vende davantage qu'il ne l'aurait fait normalement sur les marchés d'exportation ou doit fournir des incitations qui pourraient avoir pour effet de fausser l'orientation commerciale de Boeing en faveur des exportations (communication écrite du Canada, paragraphe 45). Toutefois, en réponse aux questions du Groupe spécial, la position des Communautés européennes est de dire que la question de savoir si une subvention fournit ou non une incitation qui pourrait avoir pour effet de fausser l'orientation commerciale du bénéficiaire est sans importance pour l'analyse de la question de savoir s'il y a une subvention subordonnée *de facto* aux exportations (réponse des Communautés européennes à la question n° 269, paragraphe 475).

[3270] Voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 980, note de bas de page 1712.

[3271] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 980.

[3272] Réponse des Communautés européennes à la question n° 56, paragraphe 189.

"exportations" en dehors de l'article 3.1 a). La subordination aux exportations est la préoccupation même à laquelle répond l'article 3.1 a) et cela est confirmé par la note de bas de page 4, qui fait référence aux subventions liées aux *exportations* ou recettes *d'exportation* effectives ou prévues. Comme cela a été établi par l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, le critère juridique pertinent auquel il doit être satisfait pour faire aboutir une allégation de subordination *de facto* aux exportations est que i) l'octroi d'une subvention ii) est lié aux iii) exportations ou ventes à l'exportation effectives ou prévues. Le Groupe spécial note qu'il serait presque impossible d'établir l'existence du "lien" nécessaire entre une subvention et des exportations effectives ou prévues dans les situations où il n'y aurait pas une certaine "préférence" en faveur des exportations, lorsque la préférence ne signifie pas nécessairement un traitement différencié des exportations par rapport aux ventes sur le marché intérieur mais désigne aussi l'octroi d'une subvention à une société parce que l'on s'attend à ce qu'elle exporte ou parce qu'elle exportera effectivement.

i) Premier argument juridique des Communautés européennes

7.1541 Dans leur réponse à la question n° 56, les Communautés européennes soutiennent que leur "premier argument juridique" est fondé sur la réduction de l'impôt B&O. En particulier, selon les Communautés européennes, la réduction de l'impôt B&O est une subvention subordonnée aux exportations parce que c'est une subvention *ad valorem*. Par conséquent, c'est une subvention subordonnée aux ventes, qu'il s'agisse de ventes sur le marché intérieur ou de ventes à l'exportation. Pour faire valoir cet argument, les Communautés européennes affirment qu'il n'y a "nul besoin de démontrer que la subvention donne la préférence aux exportations ou est plus importante dans le cas des exportations".

7.1542 Comme on l'a indiqué précédemment, pour relever de l'article 3.1 a), l'octroi d'une subvention doit être "lié aux" exportations effectives ou prévues. Toutefois, telle ou telle forme de conditionnalité ou de dépendance entre la réduction de l'impôt B&O et les exportations naît simplement parce que le bénéficiaire de la subvention est un exportateur. Si tel est le cas, la réduction de l'impôt B&O est subordonnée soit aux ventes sur le marché intérieur soit aux ventes à l'exportation. Les Communautés européennes ne présentent pas d'autres affirmations quant aux raisons pour lesquelles l'octroi de la réduction de l'impôt B&O est "lié aux" exportations. Par conséquent, il est clair qu'un "lien" entre la réduction de l'impôt B&O et les exportations naît simplement parce que la subvention est accordée à une entreprise qui exporte. Toutefois, la dernière phrase de la note de bas de page 4 relative à l'article 3.1 a) dispose que l'octroi d'une subvention à une entreprise qui exporte "ne sera pas pour cette seule raison considéré comme une subvention à l'exportation". Par conséquent, il ressort clairement de la note de bas de page 4 que le critère pour la subordination *de facto* aux exportations n'est pas rempli.

7.1543 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que, sur la base de leur premier argument juridique, les Communautés européennes n'ont pas démontré que le HB 2294 était subordonné aux résultats à l'exportation.

ii) Deuxième et troisième arguments juridiques des Communautés européennes

7.1544 La seule différence entre le deuxième et le troisième argument juridique des Communautés européennes est que le deuxième argument part du principe qu'il est nécessaire de démontrer l'existence d'un certain élément de "préférence" en faveur des exportations dans une allégation de subordination *de facto* aux exportations, alors que ce n'est pas le cas pour le troisième. Comme cela a été indiqué précédemment, la question pertinente au titre de l'article 3.1 a) est de savoir s'il y a un rapport de subordination entre l'octroi de la subvention et les résultats *à l'exportation*. Il serait presque impossible d'établir l'existence du "lien" nécessaire entre une subvention et des exportations effectives ou prévues dans les situations où il n'y aurait pas une certaine "préférence" en faveur des exportations, lorsque la préférence ne signifie pas nécessairement un traitement différencié des

exportations par rapport aux ventes sur le marché intérieur mais désigne aussi l'octroi d'une subvention à une société parce que l'on s'attend à ce qu'elle exporte ou parce qu'elle exportera effectivement. Eu égard à ce qui précède, la question qui reste à trancher pour les deuxième et troisième arguments juridiques est de savoir si le HB 2294 était lié au "fait que l'on prévoyait des exportations" et, donc, est une mesure subordonnée aux résultats à l'exportation. Certes, c'est ainsi que les Communautés européennes expriment les deuxième et troisième arguments juridiques, ce qui semble clairement être un argument selon lequel l'octroi des subventions au titre du HB 2294 était lié aux exportations *prévues* mais, en réponse à une question du Groupe spécial, elles indiquent que leurs deuxième et troisième arguments juridiques sont aussi des arguments relatifs aux exportations *effectives*.[3273] Par conséquent, notre analyse prend en considération l'existence d'un lien tant avec les exportations prévues qu'avec les exportations effectives.

Octroi d'une subvention en fait liée aux exportations *prévues*

7.1545 Pour déterminer si le HB 2294 était en fait subordonné aux résultats à l'exportation, il est nécessaire d'établir s'il y a eu i) octroi d'une subvention ii) lié aux iii) exportations ou recettes d'exportation prévues. Nous avons conclu précédemment qu'en promulguant le HB 2294 l'État de Washington accordait des subventions sous la forme de réductions d'impôt, de crédits d'impôt et d'exonérations fiscales.

Question de savoir si l'entité qui accorde la subvention prévoyait des exportations

7.1546 Pour démontrer que l'entité qui accorde la subvention prévoyait des exportations, les Communautés européennes présentent toute une série d'éléments de preuve. On peut décrire globalement ces éléments de preuve comme étant des éléments de preuve relatifs à la vocation exportatrice de Boeing et des éléments de preuve concernant la clause relative à la capacité prévue dans le HB 2294. Les sections suivantes du rapport résument les éléments de preuve portés devant le Groupe spécial et la dernière section tire une conclusion sur le point de savoir si l'entité qui accorde la subvention s'attendait à ce qu'il résulte des exportations du projet tirant avantage des subventions, à savoir l'assemblage des 787.

Vocation exportatrice de Boeing

7.1547 Les Communautés européennes fournissent un certain nombre de documents, y compris provenant du Decadal Survey of Civil Aeronautics (étude décennale sur l'aéronautique civile), de Boeing et de l'Aerospace Industries Association (Association des industries aérospatiales), qui incluent des déclarations indiquant que l'industrie aérospatiale des États-Unis a, de tout temps, largement contribué au solde positif de la balance commerciale de l'économie des États-Unis.[3274] Par ailleurs, la division des LCA de Boeing a joué un rôle essentiel à cet égard, les ventes à l'exportation représentant en moyenne 60 pour cent des ventes totales de LCA entre 1989 et 2005.[3275] Les Communautés européennes fournissent aussi la transcription d'un discours du lieutenant-gouverneur de l'État de Washington, dans lequel celui-ci déclare que, parmi les États des États-Unis, l'État de

[3273] Réponse des Communautés européennes à la question n° 57.

[3274] Voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 981 et 982; Boeing Current Market Outlook 2006 (September 2006), pièce EC-635; Boeing Current Market Outlook 2003 (June 2003), pièce EC-636; Steering Committee for the Decadal Survey of Civil Aeronautics, National Research Council of the National Academies, Decadal Survey of Civil Aeronautics: Foundation for the Future, 2006, pièce EC-301; et Civil Aircraft Sales Fuel Record Year for Aerospace, Press Release, Aerospace Industries Association, 13 December 2006, pièce EC-639.

[3275] Voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 986, et International Trade Resources LLC, FSC/ETI Tax Benefits Provided to U.S. Large Civil Aircraft Producers, December 2006, pièce EC-12.

Washington est celui qui dépend le plus du commerce et que Boeing contribue pour 50 pour cent à ses exportations.[3276]

7.1548 Outre les éléments de preuve objectifs concernant la vocation exportatrice de Boeing, les Communautés européennes présentent des éléments de preuve relatifs au fait que le gouverneur de l'État de Washington connaissait la vocation exportatrice de Boeing. Dans l'un de ses discours, le gouverneur dit ce qui suit:

> "Maintenant plus que jamais, nous devons résolument exploiter et préserver notre avantage concurrentiel dans les échanges commerciaux … Il est encore plus important de développer le commerce et de pousser les nombreux avantages de notre État alors que nous luttons pour redresser notre économie …
>
> Nous devons … faire tout ce qui est possible pour garder ici nos entreprises de premier plan – y compris les entreprises qui renforcent notre commerce international. Comme vous le savez, nous cherchons activement à obtenir l'assemblage final des Boeing 7E7. Boeing a été de tout temps un exportateur de premier plan pour notre État et notre nation. Nous voulons conserver l'assemblage des Boeing et les emplois des fournisseurs ici même, à la place qui est la leur ...
>
> Développer le commerce international fait partie de mon plan en vue de créer des emplois."[3277]

7.1549 Par ailleurs, une lettre du gouverneur G. Locke intitulée "Restatements of Commitments" (reformulation des engagements) est jointe en annexe à l'Accord-cadre sur le site. La lettre a été communiquée dans le cadre de l'offre faite par l'État de Washington pour les installations de construction des 787 devant être implantées dans l'État de Washington. Elle est libellée comme suit:

> "La récente mission commerciale que j'ai menée en Chine est un autre exemple montrant comment l'État peut jouer un rôle bénéfique considérable pour aider Boeing et les autres entreprises de l'État de Washington à rester compétitives. J'ai rencontré des hauts fonctionnaires d'État et des dirigeants de compagnies aériennes dans le but d'encourager l'achat des avions de Boeing."[3278]

7.1550 Enfin, bien qu'il n'y soit pas fait référence dans les communications des Communautés européennes relatives aux exportations prévues, nous notons que l'article 10.6.1 du MSA dispose ce qui suit:

> "La production et l'assemblage des aéronefs 7E7 de Boeing sont axés sur le marché. Le marché des aéronefs commerciaux est *international* et fortement concurrentiel. Malgré ses investissements considérables et les efforts qu'elle a consentis de bonne foi pour prévoir les marchés des aéronefs 7E7, Boeing ne peut pas garantir que ces marchés se concrétiseront ou seront maintenus comme il est prévu ou souhaité." (pas d'italique dans l'original)

[3276] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 982, et Speech by Lt. Governor Brad Owen, "Impact of Trade on the Regional Economy", National Forum on Trade Policy, 7 December 2006, pièce EC-637.

[3277] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 983, et Governor Gary Locke Speech, World Trade Club Annual Dinner, 29 May 2003, pièce EC-638.

[3278] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 984, et Schedule 3 to Project Olympus Master Site Agreement, Restatement of Commitments, 10 November 2003, pièce EC-71.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

La clause relative à la capacité

7.1551 Pour étayer leur argument concernant la subordination aux exportations, les Communautés européennes affirment de diverses manières que la prescription énoncée dans le HB 2294 imposant à Boeing de construire un site doté de la capacité de produire au moins 36 avions superéconomiques par an équivalait à une prescription imposant d'exporter ou créait une attente d'exportations.[3279] Dans la mesure où ils sont pertinents pour la question de savoir si l'on s'attendait ou non à ce qu'il résulte des exportations du projet tirant avantage du HB 2294, les éléments de preuve présentés par les Communautés européennes sont exposés dans les paragraphes qui suivent. Nous notons que les Communautés européennes s'appuient sur des éléments de preuve objectifs pour ce qui est de l'effet de la clause relative à la capacité et mentionnent aussi la connaissance subjective qu'avaient les pouvoirs publics de cet effet allégué.

7.1552 Les Communautés européennes présentent un certain nombre de pièces afin de prouver qu'il résulterait finalement des exportations, ou qu'on pouvait s'attendre à ce qu'il résulte des exportations, de la prescription imposant à Boeing de construire dans l'État de Washington un site doté de la capacité de produire 36 avions superéconomiques. Leur raisonnement se déroule en deux temps, à savoir, premièrement, qu'une fois construite la capacité requise serait utilisée à plein et, deuxièmement, que Boeing ne pourrait pas vendre 36 avions superéconomiques sur le seul marché des États-Unis et devrait donc exporter l'excédent.

7.1553 Pour étayer l'idée que la prescription imposant de construire un site doté de la capacité de produire 36 aéronefs aboutit à la production annuelle d'au moins 36 avions superéconomiques, les Communautés européennes suivent le raisonnement selon lequel une entreprise ne crée pas une capacité de production qui est destinée à rester inactive. Elles affirment que dans la branche de production des LCA un constructeur crée sa capacité de production en fonction du nombre de commandes déjà reçues pour l'avion en question ainsi que des commandes qu'il prévoit d'obtenir.[3280] La prescription imposant de construire 36 avions superéconomiques était fondée sur le fait que Boeing avait déterminé qu'elle aurait suffisamment de commandes pour produire et livrer trente-six 787 par an.[3281] En outre, les Communautés européennes font valoir que si Boeing établissait la capacité de produire 36 aéronefs par an, elle subirait de "graves" conséquences financières si finalement elle ne produisait pas au moins trente-six 787 chaque année.[3282] Établir la capacité de produire un certain nombre d'aéronefs requiert non seulement la construction d'un site d'assemblage mais requiert aussi que Boeing dispose dans sa chaîne d'approvisionnement d'une capacité suffisante pour produire et livrer 36 aéronefs. Cela requiert de commander les composants nécessaires et de les livrer au site d'assemblage. Il est difficile de revenir sur ces décisions en matière de capacité sans supporter "des charges financières importantes".[3283] Par conséquent, selon les Communautés européennes, il est "invraisemblable à l'extrême" que Boeing construise un site d'assemblage doté de la capacité de produire annuellement trente-six 787 et laisse ensuite ce site inactif ou sous-utilisé.[3284] De fait, les Communautés européennes présentent une déclaration du directeur du programme 787 de Boeing indiquant qu'au moment où le HB 2294 a été promulgué, Boeing prévoyait de construire

[3279] Voir, par exemple, la réponse des Communautés européennes à la question n° 54, paragraphe 177, dans laquelle les Communautés européennes indiquent que la prescription relative à la capacité équivaut à une prescription imposant d'importer. Voir aussi la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 992 à 995, dans laquelle les Communautés européennes affirment que la prescription relative à la capacité créait une attente concernant les exportations.

[3280] Réponse des Communautés européennes à la question n° 54, paragraphe 175.

[3281] Réponse des Communautés européennes à la question n° 54, paragraphe 175.

[3282] Réponse des Communautés européennes à la question n° 54, paragraphe 177.

[3283] Réponse des Communautés européennes à la question n° 54, paragraphe 176.

[3284] Déclaration non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 105.

1 750 Dreamliners sur une période de 20 ans, ce qui revient, selon leurs calculs, à quatre-vingt-huit 787 par an, c'est-à-dire beaucoup plus que 36.[3285]

7.1554 L'étape finale de l'argument des Communautés européennes selon lequel la prescription relative à la capacité équivaut à une prescription imposant d'exporter ou selon lequel au moins on pouvait s'attendre à ce que cette prescription se traduise par des exportations est que la demande sur le marché des États-Unis est à un niveau qui ne permet pas d'absorber la production de trente-six 787 et qu'il est donc nécessaire pour Boeing d'exporter au moins une partie de sa production. Les Communautés européennes s'appuient sur une déclaration du chef du Service de la recherche et de l'analyse des marchés d'Airbus, M. Andrew Gordon, pour étayer cette affirmation.[3286] M. Gordon analyse la situation des commandes de 787 en attente, leur part historique et les livraisons d'aéronefs de la catégorie des 787 et conclut qu'il est "extrêmement improbable que le seul marché des États-Unis permette de maintenir la production annuelle de 36 aéronefs pour les 787".[3287] En particulier, il note que le carnet de commandes des 787 à la fin de 2006 indiquait les commandes de 448 aéronefs, dont 38 étaient destinés à des compagnies aériennes dont le siège social était établi aux États-Unis. Il exclut de ces chiffres les aéronefs commandés par les sociétés de location des États-Unis qui fournissent des aéronefs sur la base d'une location à des clients situés dans le monde entier, même si les Communautés européennes reconnaissent qu'on ne voit pas bien dans quelle mesure ces commandes vont indirectement aux compagnies aériennes des États-Unis. Il note que la livraison des trente-huit 787 commandés par les compagnies aériennes des États-Unis doit s'effectuer sur un certain nombre d'années. Selon une prévision d'Airclaims, les livraisons se dérouleront sur six ans, à un rythme qui se situe entre neuf et quatre livraisons par an sur cette période.[3288]

7.1555 M. Gordon examine aussi la publication "Current Market Outlook" (perspectives du marché actuel) de 2006 produite par Boeing. La publication inclut une déclaration de Boeing indiquant que 1 410 aéronefs "bicouloir" seront livrés en Amérique du Nord entre 2006 et 2025.[3289] Étant donné que ce chiffre inclut les exportations vers le Canada et les aéronefs de la catégorie des bicouloirs à l'exception des 787, à savoir les 767, 777, A330/A340 et A350, M. Gordon émet un certain nombre d'hypothèses "prudentes" pour convertir ces chiffres en un nombre de 787 livrables sur le marché des États-Unis entre 2006 et 2025. En particulier, il fait une estimation prudente selon laquelle 5 pour cent des commandes seront livrées sur le marché canadien et selon laquelle les 787 représenteront la moitié de ces livraisons estimées.[3290] Cela aboutit à l'estimation très optimiste de 33 livraisons annuelles de 787 sur le marché des États-Unis.[3291] Si l'on utilise les prévisions tirées des numéros de Current Market Outlook publiés de 2005 et 2004, on arrive aux estimations respectives de 29 et 27.[3292] Enfin, M. Gordon utilise aussi les prévisions de 2006 d'Airbus concernant le marché mondial pour

[3285] Voir la déclaration non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 105; Boeing Webcast, The Boeing Company Annual Investors Conference, 23 May 2007, at 787 Program – Mike Bair, Q and A, 00h:24m:38s, pièce EC-1149; James Gunsalus, "Investors hope Boeing can avoid delays of its own", International Herald Tribune, 18 June 2007, pièce EC-1150; et Boeing 787 Dreamliner Program Fact Sheet, pièce EC-340.

[3286] Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales, 21 February 2007, pièce EC-8.

[3287] Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales, 21 February 2007, pièce EC-8, paragraphe 8.

[3288] Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales, 21 February 2007, pièce EC-8, paragraphe 4.

[3289] Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales, 21 February 2007, pièce EC-8, paragraphe 4.

[3290] Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales, 21 February 2007, pièce EC-8, paragraphe 9.

[3291] Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales, 21 February 2007, pièce EC-8, paragraphe 11.

[3292] Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales, 21 February 2007, pièce EC-8, paragraphe 12.

estimer le niveau de la demande de 787 sur le marché des États-Unis. Selon les prévisions d'Airbus, les États-Unis demanderont 644 aéronefs dans la catégorie des 250-300 places sur 20 ans. La même hypothèse prudente d'un partage 50/50 de la demande entre les 787 et l'ensemble des autres aéronefs de 250-300 places donne une estimation d'environ 16 livraisons annuelles de 787 sur le marché des États-Unis. Cette estimation tombe à dix lorsque l'on utilise les prévisions de 2004 d'Airbus concernant le marché mondial.[3293] M. Gordon conclut ce qui suit:

> "Un examen des commandes en attente concernant les 787 et les types concurrents ainsi que les prévisions récentes de Boeing et d'Airbus sont autant d'éléments qui donnent à penser que la livraison annuelle de 36 aéronefs 787 sur le seul marché des États-Unis est très improbable."[3294]

7.1556 À l'inverse de ce qu'indiquent ces éléments de preuve, les États-Unis font valoir que leur marché intérieur est capable d'absorber "bien plus" de 36 avions superéconomiques par an.[3295] Ils mentionnent des documents qui donnent à penser qu'entre décembre 2004 et juin 2007 Boeing a reçu 140 commandes de 787 passées par des clients établis aux États-Unis. Ils divisent ce chiffre par le nombre de mois qu'il y a entre décembre 2004 et juin 2007 pour conclure que cela donne un chiffre moyen des ventes sur le marché des États-Unis de quatre 787 par mois, soit 54,2 par an.[3296]

7.1557 Les Communautés européennes font valoir que les éléments de preuve présentés par les États-Unis sont extrêmement trompeurs parce que les chiffres des États-Unis représentent les *commandes,* et non pas la *production*.[3297] Elles indiquent qu'en fait "Boeing … a commencé à produire les 787 en 2007 seulement et a fait savoir en avril 2007 que ses créneaux de livraison pour les 787 étaient vendus jusqu'en 2014".[3298] Par conséquent, Boeing produira les 140 commandes au rythme moyen d'environ vingt 787 par an entre 2007 et 2014, et non pas sur la période de 2004 à 2007 comme cela est suggéré par les États-Unis.[3299] En outre, les Communautés européennes s'opposent à l'inclusion dans les chiffres des États-Unis des commandes passées par les sociétés de location établies au États-Unis. L'effet de cette inclusion est, selon elles, que même l'estimation des 20 livraisons annuelles sur le marché des États-Unis est une surestimation.[3300]

7.1558 Outre la communication d'éléments de preuve indiquant que la clause relative à la capacité a pour effet d'entraîner des exportations, les Communautés européennes avancent des affirmations pour étayer l'idée que les pouvoirs publics de l'État de Washington le savaient ou s'y attendaient lorsqu'ils ont accordé les subventions. En particulier, elles affirment que l'autorité qui accorde la subvention connaissait la capacité du marché des États-Unis pour les avions 787.[3301] Elles notent qu'avant l'adoption du HB 2294 l'État de Washington avait estimé la valeur de la réduction de l'impôt B&O accordée à Boeing jusqu'en 2024. Pour effectuer ce calcul, la réduction de l'impôt B&O étant une

---

[3293] Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales, 21 February 2007, pièce EC-8, paragraphes 13 et 14.
[3294] Declaration of A. Gordon Regarding 787 Export Sales, 21 February 2007, pièce EC-8, paragraphe 16.
[3295] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 702.
[3296] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 702.
[3297] Déclaration non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 112.
[3298] Déclaration non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 113. Nous supposons que la référence au fait de "produire" les 787 fait référence à l'assemblage des 787.
[3299] Déclaration non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 112.
[3300] Déclaration non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 114.
[3301] Réponse des Communautés européennes à la question n° 267.

subvention *ad valorem*, les fonctionnaires de l'État de Washington disposaient nécessairement de renseignements spécifiques fournis par la branche de production nationale au sujet des recettes et des ventes de LCA prévues de Boeing.[3302] En outre, les Communautés européennes soutiennent que les fonctionnaires de l'État de Washington "avaient forcément examiné les versions les plus récentes de la publication de Boeing Current Market Outlook, étant donné l'importance de Boeing pour l'économie de l'État".[3303] Cette publication permettait aux entités qui octroyaient les subventions de faire le même type d'analyse que celle qu'avait effectuée M. Gordon, analyste du marché d'Airbus, pour déterminer le niveau de la demande de 787 sur le marché des États-Unis.[3304]

7.1559 En réponse aux affirmations des Communautés européennes concernant le fait que l'entité qui accordait les subventions connaissait le niveau de la demande d'avions 787 sur le marché des États-Unis, les États-Unis affirment que les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément de preuve indiquant que l'entité en question connaissait le marché ou prévoyait des exportations.[3305] Ils estiment que l'argument des Communautés européennes selon lequel les fonctionnaires de l'État de Washington "avaient forcément examiné les versions les plus récentes de la publication de Boeing Current Market Outlook" est une simple affirmation. Il n'y a aucun élément de preuve indiquant que Boeing ait fourni des numéros de Current Market Outlook à l'État de Washington dans le cadre du processus décisionnel précédant l'octroi des subventions.[3306] En outre, il n'y a aucun élément de preuve indiquant que les fonctionnaires de l'État de Washington aient effectivement procédé au type de calculs requis pour convertir les chiffres figurant dans Current Market Outlook en une estimation du nombre de 787 devant être vendus sur le marché des États-Unis (en excluant le Canada et les modèles autres que les 787 des chiffres fournis).[3307] Les États-Unis font valoir aussi que même si les fonctionnaires de l'État de Washington avaient estimé la valeur de la réduction de l'impôt B&O accordée à Boeing, cela n'indique pas qu'ils connaissaient la capacité du marché des États-Unis ou prévoyaient des exportations.[3308]

Conclusion au sujet des "exportations prévues"

7.1560 À notre avis, les Communautés européennes ont fourni des éléments de preuve adéquats pour démontrer que l'entité qui accordait la subvention prévoyait des exportations.

7.1561 Pour arriver à cette conclusion, nous accordons un certain poids à la terminologie du MSA, à savoir l'article 10.6.1, qui mentionne le fait que le marché des aéronefs commerciaux est "international". Une interprétation possible de cette clause est qu'il s'agit d'un marché pour lequel les ventes sont réalisées au niveau mondial et non pas seulement aux États-Unis. Compte tenu du fait que la mention du caractère "international" du marché figure dans une clause du MSA, cela constitue un certain élément de preuve indiquant que les parties à l'accord, y compris l'État de Washington, s'attendaient à ce que la vente des Boeing 787 donne lieu à des exportations. Toutefois, nous ne considérons pas qu'il s'agisse d'un élément de preuve concluant parce que le caractère "international" du marché peut faire référence au fait qu'il y a, sur le marché des aéronefs commerciaux, deux acteurs principaux dont l'un n'est pas une société des États-Unis.

[3302] Réponse des Communautés européennes à la question n° 267, paragraphe 468.
[3303] Réponse des Communautés européennes à la question n° 267, paragraphe 469.
[3304] Réponse des Communautés européennes à la question n° 267, paragraphe 469.
[3305] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 267, paragraphe 453.
[3306] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 267, paragraphe 455.
[3307] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 267, paragraphe 456.
[3308] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 267, paragraphe 457.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1562 Notre conclusion est aussi fondée sur les éléments de preuve concernant la vocation exportatrice de Boeing.[3309] Nous reconnaissons que la note de bas de page 4 relative à l'article 3.1 a) indique que le simple fait qu'une subvention est accordée à des entreprises qui exportent ne pourra pas constituer la seule raison pour conclure qu'une subvention subordonnée aux exportations existe. Toutefois, dans l'affaire *Canada – Aéronefs*, l'Organe d'appel a considéré que cette deuxième phrase de la note de bas de page 4 était une "expression spécifique de l'obligation, énoncée dans la première phrase, de démontrer qu'il {était} satisfait à la prescription "lié aux"".[3310] Par conséquent, bien que la vocation exportatrice d'une entité ne puisse pas constituer le seul élément de preuve pour étayer l'existence d'un "lien" entre l'octroi d'une subvention et les exportations prévues ni, donc, une conclusion selon laquelle une subvention subordonnée aux exportations existe, c'est un renseignement pertinent à prendre en considération pour déterminer si des exportations sont tout simplement prévues. Nous concluons que les très nombreux renseignements mis à la disposition du public qui ont été présentés par les Communautés européennes en ce qui concerne la vocation exportatrice de Boeing fournissent des éléments de preuve montrant que l'État de Washington prévoyait que des exportations résulteraient du projet tirant avantage du HB 2294, c'est-à-dire l'assemblage des 787 dans l'État de Washington. Les déclarations du gouverneur de l'État de Washington au sujet de la contribution de Boeing aux résultats à l'exportation de l'État indiquent aussi que l'État de Washington prévoyait que des exportations résulteraient ou se poursuivraient à la suite de l'octroi des subventions liées à l'imposition au titre du HB 2294. L'une au moins des déclarations du gouverneur, indiquant que l'on s'attendait à ce que les résultats à l'exportation de Boeing soient favorisés par l'accord en vue d'implanter le site d'assemblage des 787 dans l'État de Washington, est incorporée en tant qu'annexe au MSA.[3311] Son incorporation dans l'accord conclu entre les deux parties indique que la déclaration est plus qu'une simple déclaration politique prononcée pour soutenir un ensemble de subventions devant des électeurs.

7.1563 Eu égard à ces éléments de preuve, il ne serait pas réaliste de conclure que l'entité qui octroyait les subventions n'avait pas d'attentes concernant les exportations.

7.1564 Pour arriver à cette conclusion, le Groupe spécial note que les éléments de preuve communiqués par les Communautés européennes en ce qui concerne l'effet de la clause relative à la capacité sur les exportations semblent quelque peu équivoques. Nous notons que l'argument des Communautés européennes selon lequel le marché des États-Unis ne peut pas absorber un niveau de production annuel de trente-six 787 est tout à fait mineur. En particulier, l'estimation faite par l'analyste d'Airbus indiquant que le niveau de la demande sur le marché correspond à 33 avions superéconomiques par an semble relativement proche des 36 avions annuels que produira Boeing, selon les affirmations des Communautés européennes. En outre, les déclarations sur le fait que l'État de Washington connaissait la capacité du marché intérieur semblent être de simples affirmations, sans être des éléments de preuve concrets. Néanmoins, compte tenu des déclarations figurant dans les documents juridiques associés au HB 2294 sur lesquels s'appuient les deux parties, s'agissant du caractère international du marché de Boeing et compte tenu de la vocation exportatrice de Boeing, nous concluons que l'État de Washington s'attendait à ce que des exportations résultent du projet tirant avantage du HB 2294.

7.1565 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que l'entité qui accordait la subvention prévoyait des exportations.

[3309] Voir les paragraphes 7.1547 à 7.1550 du présent rapport.

[3310] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 173.

[3311] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 984, et Schedule 3 to Project Olympus Master Site Agreement, Restatement of Commitments, 10 November 2003, pièce EC-71.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Question de savoir si l'octroi de la subvention était "lié" aux exportations prévues

7.1566 Les États-Unis font valoir que le vice essentiel entachant l'allégation formulée par les Communautés européennes au titre de l'article 3.1 a) est qu'elle ne fournit pas suffisamment d'éléments de preuve indiquant qu'il existe un "lien" entre les éventuelles attentes concernant les exportations et l'octroi des subventions. Les éléments de preuve sur lesquels s'appuient les Communautés européennes pour étayer leur argument selon lequel il y avait un "lien" entre l'adoption du HB 2294 et le fait que l'État de Washington prévoyait des exportations se rapportent principalement à la prescription relative à la capacité.[3312] Les Communautés européennes soutiennent que les fonctionnaires de l'État de Washington pensaient que des exportations résulteraient de cette prescription et que l'octroi des subventions, par les termes mêmes du HB 2294, était subordonné au, et donc "lié au", respect de cette prescription.[3313]

7.1567 Outre la prescription relative à la capacité figurant dans le HB 2294, les éléments de preuve suivants pourraient peut-être éclairer quelque peu la question de savoir si les subventions ont été accordées en raison des exportations prévues:

a) Un discours du gouverneur de l'État de Washington dans lequel celui-ci donnait à penser, par ses déclarations, qu'il voulait conserver Boeing dans l'État de Washington en raison des résultats à l'exportation de la société:

> "Nous devons … faire tout ce qui est possible pour garder ici nos entreprises de premier plan – y compris les entreprises qui renforcent notre commerce international. Comme vous le savez, nous cherchons activement à obtenir l'assemblage final des Boeing 7E7. Boeing a été de tout temps un exportateur de premier plan pour notre État et notre nation. Nous voulons conserver l'assemblage des Boeing et les emplois des fournisseurs ici même, à la place qui est la leur."

b) La lettre jointe en annexe à l'Accord-cadre sur le site concernant la promotion des ventes de Boeing en Chine par le gouverneur:

> "La récente mission commerciale que j'ai menée en Chine est un autre exemple montrant comment l'État peut jouer un rôle bénéfique considérable pour aider Boeing et les autres entreprises de l'État de Washington à rester compétitives. J'ai rencontré des hauts fonctionnaires d'État et des dirigeants de compagnies aériennes dans le but d'encourager l'achat des avions de Boeing."

c) Le fait que le HB 2294 joue un rôle de filtre, de sorte que seules les sociétés produisant des produits qui seront nécessairement exportés peuvent être bénéficiaires des subventions.[3314]

7.1568 Outre les éléments de preuve cités par les Communautés européennes en relation avec leur allégation de subordination aux exportations, nous sommes saisis d'autres éléments de preuve concernant le HB 2294, qui ont été communiqués par les parties dans le contexte de la démonstration du fait que les incitations fiscales constituent des subventions au sens de l'article 1.1 de l'Accord

[3312] Voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 991 à 996.
[3313] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 992 à 996.
[3314] Pour l'"argument du filtre", voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 991.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

SMC, mais que nous considérons comme des éléments de preuve contextuels pertinents pour déterminer si les subventions ont été accordées en raison des exportations prévues.

7.1569 Les éléments de preuve suivants révèlent que l'une au moins des raisons de l'octroi des incitations fiscales au titre du HB 2294 était d'encourager Boeing à implanter son site d'assemblage final des 787 dans l'État de Washington et non pas dans un autre État, parce que cela aurait des effets positifs sur l'économie de l'État, en particulier son taux d'emploi. Étant donné que l'article 3.1 a) de l'Accord SMC dispose qu'une subvention est prohibée si elle est subordonnée, *soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions*, aux résultats à l'exportation, le fait que les subventions étaient accordées pour encourager Boeing à implanter son site d'assemblage dans l'État de Washington afin d'augmenter l'emploi n'exclut pas la possibilité que les subventions soient subordonnées en fait à une autre condition, à savoir les exportations prévues. Néanmoins, nous fournissons un résumé des éléments de preuve qui indiquent que les subventions ont été accordées pour encourager Boeing à s'implanter dans l'État de Washington à titre de renseignement de caractère général pertinent pour les circonstances entourant l'octroi des subventions.

- HB 2294

7.1570 Un examen de la législation elle-même permet de mieux comprendre les raisons de l'introduction des incitations fiscales[3315]:

> *"Préambule*: Loi visant à retenir et attirer l'industrie aérospatiale dans l'État de Washington.[3316]
>
> *Article 1*. L'Assemblée législative constate que les habitants de l'État ont bénéficié de la présence de l'industrie aérospatiale dans l'État de Washington. L'industrie aérospatiale dispense de bons salaires et des avantages aux milliers d'ingénieurs, de mécaniciens et de techniciens travaillant directement dans la branche de production dans tout l'État. Les fournisseurs et les vendeurs qui soutiennent l'industrie aérospatiale fournissent à leur tour divers emplois. L'Assemblée législative déclare qu'il est dans l'intérêt public d'encourager le maintien de la présence de cette industrie en fournissant des incitations fiscales. Les vastes incitations fiscales prévues dans la présente loi répondent à la question du coût de l'activité commerciale dans l'État de Washington par rapport à l'implantation dans d'autres États.[3317]
>
> *Article 16*. 1) L'Assemblée législative constate que l'obligation de rendre des comptes sur l'emploi des fonds et l'efficacité sont des aspects importants lorsque l'on détermine la politique fiscale. Afin de faire des choix politiques concernant le meilleur usage des ressources limitées de l'État, l'Assemblée législative a besoin d'informations sur la façon dont les incitations fiscales sont employées.
>
> 2) a) Toute personne {admissible au bénéfice des incitations prévues au titre de} la présente loi fera rapport annuellement au Département en détaillant le taux d'emploi, les salaires et les prestations fournies par l'employeur en matière de santé et de retraite par poste sur le site de construction. Le rapport n'indiquera pas le nom des employés. Il précisera aussi le nombre total d'emplois à plein temps, à temps partiel et temporaires. Le premier rapport présenté en application du présent alinéa contiendra des renseignements sur le taux d'emploi, les salaires et les prestations pour la période de 12 mois précédant immédiatement la première utilisation de la taxe

[3315] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54, page 20.
[3316] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54, page 1.
[3317] HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54, page 1.

préférentielle … ou de l'exonération fiscale ou du crédit d'impôt ... Le rapport est dû au 31 mars suivant l'année durant laquelle il aura été fait usage d'une préférence fiscale … ou d'une exonération fiscale ou d'un crédit d'impôt.

b) Si le rapport annuel prévu au point a) du présent alinéa n'est pas communiqué à la date à laquelle il est dû, l'Administration déclarera que le montant des impôts exonéré ou crédité, ou réduit dans le cas du taux préférentiel de l'impôt sur les activités, est immédiatement exigible et payable pour l'année considérée. Les droits d'accise payables au titre du présent alinéa peuvent être soumis à des intérêts mais non à des pénalités, ainsi qu'il est prévu dans le présent chapitre."

- Le MSA

7.1571 Le MSA confirme que les incitations fiscales prévues dans le HB 2294 seront accordées à Boeing. Il vise également une série d'autres subventions alléguées accordées par les pouvoirs publics à Boeing dans l'État de Washington. Il permet de mieux comprendre les raisons de l'introduction du HB 2294 et des autres incitations. Il dispose ce qui suit:

"*Considérant D* Les Parties publiques reconnaissent que le {site d'assemblage final des 787} aura une incidence positive notable sur le bien-être de la communauté {et} l'État, y compris la création d'emplois, l'augmentation des recettes fiscales et autres avantages; par conséquent, elles sont désireuses de voir Boeing implanter le {site d'assemblage final} dans l'État; et

Considérant E Les Parties publiques reconnaissent que Boeing peut implanter le {site d'assemblage final} dans d'autres États et que les citoyens et autres parties constitutives de l'État … tireront avantage de l'implantation de ses installations dans l'État."[3318]

- Le mémorandum d'accord

7.1572 L'article 17 du HB 2294 dispose que la législation prend effet lorsque le gouverneur de l'État et un constructeur d'avions commerciaux signent un mémorandum d'accord au sujet de la décision positive finale d'implanter un important site d'assemblage final d'avions commerciaux dans l'État. Le mémorandum d'accord est l'accord passé entre le gouverneur et Boeing au titre de l'article 17 du HB 2294. Il dispose ce qui suit:

"*Considérant C* Afin de renforcer l'attrait que présente l'État comme lieu d'activité et de promotion de la croissance économique à l'avantage de ses citoyens, l'Assemblée législative de l'État a adopté le HB 2294."[3319]

- Les débats à la Chambre et au Sénat sur le HB 2294

7.1573 Les Communautés européennes présentent une pièce qui est la transcription non officielle des débats à la Chambre et au Sénat pour la présentation en troisième lecture du HB 2294.[3320] Il y est dit ce qui suit:

[3318] MSA, pièce EC-58, page 2.
[3319] Memorandum of Agreement for Project Olympus, 19 December 2003, pièce EC-57.
[3320] State of Washington, House and Senate Floor Debates, HB 2294, June 2003, transcription non officielle, pièce EC-70.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

"*Représentant Pettigrew*: {C}ette législation s'inscrit dans le cadre de nos efforts en vue d'obtenir ici, dans notre État, la construction des 7E7. Comme vous le savez, nous sommes un État parmi plusieurs autres qui nous disputons cette chance. Là où autrefois nous étions très, très sûrs de pouvoir rivaliser avec n'importe quelle région dans le pays pour ce qui est de l'aérospatiale, où en sommes-nous? Nous nous apercevons que le combat économique dans lequel nous sommes engagés est vital.

Ce qui est en jeu ici, c'est non seulement l'avenir de Boeing mais l'économie de notre État. Pendant des décennies, l'industrie aérospatiale a constitué un volet stable de notre économie et Boeing en a été la pièce maîtresse …

Il s'agit de soutenir les fournisseurs qui soutiennent Boeing. Il s'agit de soutenir les petites entreprises qui prospèrent grâce à Boeing. Il s'agit de 130 000 emplois. Il s'agit de 700 millions à 1 milliard de dollars dans notre financement global. Il s'agit de préserver la force de notre communauté.

La législation … représente un bon ensemble de mesures pour nous permettre d'avoir ici les 7E7. Elle prévoit un certain nombre d'incitations fiscales, oui. Elle aide Boeing à être compétitive, oui … mais elle contient des mécanismes qui nous permettront d'obtenir que des comptes nous soient rendus comme nous le voulons quant aux fonds que nous avons investis."[3321]

"*Sénateur Rossi:* … nous aimerions voir la société Boeing rester dans l'État de Washington.

Il s'agit d'un ensemble d'incitations fiscales dont nous espérons qu'elles attireront les 7E7 et inciteront la société Boeing à les construire ici, dans l'État de Washington …

Il s'agit de nous assurer que nous aurons ces emplois dans l'État de Washington – des emplois biens rémunérés dans l'État de Washington.

Les sommes en dollars s'élèvent à 25 millions de dollars pour la présente période biennale. Pour la période biennale suivante, 103 millions … Mais regardez ce qui risque d'arriver si Boeing s'en va. Qu'est-ce qui risque d'arriver? Nous pourrions perdre des recettes pour l'État qui représentent environ 540 millions de dollars par an.

Nous devons le faire. Nous devons nous assurer que notre position est renforcée pour figurer parmi les trois finalistes, parmi les États qui disputeront la finale pour avoir les 7E7 sur leur territoire … Nous sommes convaincus que cela nous rendra très compétitifs."[3322]

"*Sénateur Fairley:* Voilà ce que signifie ce projet de loi, garder Boeing dans notre État et que notre État conserve son image de marque fidèle à Boeing. Nous aimons les emplois. Nous aimons la société. Nous aimons les avions. Ce projet de loi nous aidera."[3323]

[3321] State of Washington, House and Senate Floor Debates, HB 2294, June 2003, transcription non officielle, pièce EC-70, pages 1 et 2.

[3322] State of Washington, House and Senate Floor Debates, HB 2294, June 2003, transcription non officielle, pièce EC-70, pages 6 à 8.

[3323] State of Washington, House and Senate Floor Debates, HB 2294, June 2003, transcription non officielle, pièce EC-70, page 9.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

- Discours et déclarations du gouverneur Gary Locke

7.1574 Outre les déclarations du gouverneur Locke mentionnées par les Communautés européennes dans leur allégation de subvention prohibée, un certain nombre d'autres déclarations formulées par le gouverneur fournissent le contexte pertinent pour l'adoption des incitations fiscales:

> *"Communiqué de presse du Bureau du gouverneur, 9 juin 2003.*
>
> Le gouverneur Gary Locke a révélé aujourd'hui son ensemble d'incitations fiscales en vue d'aider l'État à obtenir l'assemblage final des Boeing 7E7, en soulignant l'immense impact économique que le projet aurait sur l'État. M. Locke a insisté sur le fait que le projet allait créer non seulement 1 200 emplois directement liés à l'assemblage des 7E7 mais allait également créer des centaines de milliers d'emplois connexes …
>
> L'incidence économique globale attendue de la construction des 7E7 et des activités qui en découleront, dans l'État de Washington:
>
> - pas moins de 150 000 emplois, y compris les fournisseurs et d'autres effets multiplicateurs; et
>
> - pas moins de 540 millions de dollars de recettes fiscales par an …
>
> C'est un ensemble de mesures bien étudiées pour définir la façon dont Boeing exercera à l'avenir son activité dans l'État de Washington ...
>
> Cet ensemble d'incitations fiscales est essentiel pour la compétitivité et la vitalité économique à long terme de notre État … l'équipe Action Washington poursuit l'élaboration d'une proposition créative, audacieuse visant à convaincre la société Boeing que l'État de Washington est le meilleur endroit pour l'assemblage final des 7E7."[3324]
>
> "*Communiqué de presse du Bureau du gouverneur, 9 juin 2003.*
>
> Nous avons fourni à Boeing un ensemble de mesures très solide et très convaincant. Nous allons à présent laisser à Boeing le soin de faire le meilleur choix possible pour l'assemblage final des 7E7. Et nous savons que ce choix sera l'État de Washington!
>
> … Nous avons répondu par une proposition dynamique, innovante et créative qui prouvera à Boeing que l'État de Washington est le meilleur endroit au monde pour construire les 7E7."[3325]

7.1575 À notre avis, les Communautés européennes n'ont pas établi que l'octroi des subventions au titre du HB 2294 était "lié aux" exportations prévues.

7.1576 La position des Communautés européennes est apparemment que la clause relative à la capacité, exigeant qu'un emplacement ayant la capacité de produire au moins 36 avions superéconomiques soit implanté dans l'État de Washington, est suffisante pour établir l'existence du "lien" requis. Les Communautés européennes suivent le raisonnement selon lequel la clause relative à

[3324] News Release, Office of Governor Gary Locke, Gov. Gary Locke Unveils Tax Incentives Package to Help Land Boeing 7E7, Outlines Project's Significant Economic Impact on State, 9 June 2003, pièce EC-69.

[3325] News Release, Office of Governor Gary Locke, Gov. Locke, Business, Labor and Government Leaders Celebrate Delivery of State's 7E7 Proposal at 'Action Washington' Rally, 20 June 2003, pièce EC-62.

la capacité crée une attente d'exportations. En outre, étant donné que l'octroi des subventions était subordonné au respect de la clause relative à la capacité, la subvention était "liée aux" exportations prévues. Nous ne sommes pas d'accord pour dire que la clause relative à la capacité est suffisante pour établir l'existence du "lien" requis entre l'octroi de la subvention et les exportations prévues.

7.1577 Si l'on considère les éléments de preuve communiqués par les Communautés européennes sans se montrer trop exigeant, il est possible de conclure que le respect de la clause relative à la capacité a créé une attente d'exportations. Les Communautés européennes s'appuient sur une déclaration du chef du Service de la recherche et de l'analyse des marchés d'Airbus, M. Andrew Gordon, pour conclure que le marché des États-Unis est incapable d'absorber un niveau de production annuelle de 36 avions superéconomiques. Les estimations effectuées par M. Gordon en ce qui concerne la demande annuelle de 787 sur le marché des États-Unis vont de quatre à 33.[3326] L'importance de la fourchette engendre, en soi, quelque incertitude quant à la solidité des estimations. De plus, la limite supérieure de la fourchette est proche de l'obligation de produire 36 avions superéconomiques prévue par la clause relative à la capacité. Néanmoins, même en admettant que la clause en question puisse créer une attente d'exportations, cette clause n'est pas suffisante à notre avis pour établir l'existence du "lien" requis. L'existence d'un lien entre la clause relative à la capacité, dont dépendait l'octroi de la subvention, et les exportations attendues n'est pas explicite dans la législation ni ailleurs. Néanmoins, les éléments de preuve de M. Gordon permettent de laisser penser qu'il peut y avoir un tel lien. Cependant, pour établir *prima facie* l'existence de ce lien entre l'octroi de la subvention et les exportations prévues, à notre avis, il faut des éléments de preuve supplémentaires. Il est possible que la clause relative à la capacité n'ait pas été en fait incluse comme condition préalable à l'octroi des subventions dans le HB 2294 en raison des exportations prévues. En fait, comme les États-Unis le font valoir, la prescription imposant qu'un site d'assemblage "important" soit établi peut avoir été incluse par souci de créer "des emplois, des recettes fiscales et une activité en amont de plus grande valeur" dans l'État de Washington.[3327] Par conséquent, il nous faut des éléments de preuve corroborants supplémentaires pour étayer la thèse des Communautés européennes selon laquelle le HB 2294 a été octroyé en raison des exportations prévues. Notre approche à cet égard est étayée par les propos de l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs* selon lesquels "l'existence de ce rapport de subordination, entre la subvention et les résultats à l'exportation, doit être déduite de la configuration globale des faits constituant et entourant l'octroi de la subvention, dont aucun ne sera probablement à lui seul déterminant dans un cas donné".[3328]

7.1578 S'agissant des éléments de preuve additionnels, hormis la clause relative à la capacité, susceptibles d'étayer une constatation de l'existence du "lien" requis, nous attachons une valeur probante relativement faible à la déclaration du gouverneur Locke concernant son souhait de conserver dans l'État de Washington les entreprises qui renforcent le commerce international et à sa stratégie très active de persuasion à l'égard de Boeing qui en découlait. Nous notons que cette déclaration ne mentionne pas explicitement les incitations fiscales. Toutefois, nous reconnaissons qu'elle a été faite le 29 mai 2003, moins de deux semaines avant l'adoption du HB 2294 par la Chambre et le Sénat, le 11 juin 2003[3329], ce qui fournit un certain élément de preuve indiquant que les subventions liées à l'imposition constituaient une partie de cette stratégie de "persuasion" à l'égard de Boeing à laquelle le gouverneur fait référence. Même si cela constitue l'interprétation correcte de la déclaration du gouverneur, à notre avis il faut la considérer dans le contexte dans lequel elle a été

[3326] Voir les paragraphes 7.1554 et 7.1555 du présent rapport.

[3327] Réponse des États-Unis à la question n° 268, paragraphe 461. Les États-Unis font valoir qu'exiger qu'un site d'assemblage final "important" soit situé dans l'État de Washington donne à ce dernier quelque certitude que ses objectifs seront atteints.

[3328] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 167.

[3329] Voir HB 2294, 58th Leg., 2d Spec. Sess. (Wash. 2003), pièce EC-54 et Governor Gary Locke Speech, World Trade Club Annual Dinner, 29 May 2003, pièce EC-638.

prononcée, à savoir celui d'un fonctionnaire public soulignant les avantages potentiels d'un programme dans le cadre duquel des niveaux notables de recettes publiques seraient abandonnés.

7.1579 Même si la deuxième déclaration du gouverneur Locke au sujet de la mission commerciale qu'il a menée en Chine constitue une pièce jointe au MSA et fait donc partie de la documentation officielle relative à l'implantation du site d'assemblage des 787 dans l'État de Washington et à l'octroi des subventions qui en a résulté, elle ne fait guère avancer la thèse des Communautés européennes. Elle n'indique pas que le gouverneur Locke s'intéressait à la Chine parce que c'était un marché d'exportation. Elle indique que le gouverneur avait pour objectif de promouvoir les ventes de Boeing, mais elle n'indique pas qu'il visait des marchés particuliers parce qu'il s'agissait de marchés d'exportation. À notre avis, la déclaration n'indique pas que les subventions ont été octroyées en raison de l'attente d'exportations.

7.1580 Enfin, les Communautés européennes notent que seules les sociétés produisant des produits qui seront nécessairement exportés peuvent être bénéficiaires des subventions. Certes, aux termes de la note de bas de page 4 relative à l'article 3.1 a), le fait qu'une subvention est accordée à une entreprise qui exporte ne pourra pas constituer la seule raison pour constater l'existence d'une subvention subordonnée aux exportations, mais c'est un facteur que nous pouvons prendre en considération, conjointement avec les autres éléments de preuve versés au dossier. À notre avis toutefois, l'évaluation globale des éléments de preuve conduit à la conclusion que les Communautés européennes n'ont pas établi l'existence du "lien" requis entre le HB 2294 et le fait que l'entité qui accordait la subvention prévoyait des exportations.

7.1581 Les éléments de preuve présentés au Groupe spécial dans la présente affaire restent très en deçà des éléments de preuve présentés au Groupe spécial et à l'Organe d'appel dans l'affaire *Canada – Aéronefs*. Dans cette affaire, il y avait, dans la documentation officielle associée à l'octroi de la subvention, 16 éléments factuels qui indiquaient que la subvention avait été accordée en raison de l'attente d'exportations. Les éléments de preuve indiquaient que l'entité qui octroyait les subventions s'appuyait sur les résultats à l'exportation attendus par les entités demandant les subventions et leur accordait de l'importance. Même s'il y avait moins d'éléments de preuve portés devant le Groupe spécial dans l'affaire *Australie – Cuir pour automobiles II*, nous notons qu'il n'a jamais été fait appel de cette décision. En outre, la décision a été adoptée eu égard au fait que le gouvernement australien avait accepté, aux termes d'un accord conclu avec les États-Unis, d'exclure le cuir pour automobiles du champ d'application de deux programmes en vertu desquels l'exportateur en cause retirait de ses exportations des avantages significatifs.[3330] Le gouvernement australien avait signé le contrat de don huit jours après que le cuir pour automobiles avait été exclu des deux programmes préexistants.[3331] Même si cela n'est pas toujours explicite dans son rapport, il semble que ce contexte ait influencé le Groupe spécial lorsqu'il a décidé que les contrats de don étaient des subventions subordonnées aux exportations.[3332]

7.1582 En ce qui concerne les éléments de preuve indiquant que le HB 2294 avait été accordé parce que l'État de Washington souhaitait voir l'assemblage des 787 s'implanter sur son sol et non pas dans un autre État en raison des effets positifs que cela aurait sur son économie, en particulier son taux d'emploi, nous rappelons que l'article 3.1 a) de l'Accord SMC dispose qu'une subvention est prohibée

[3330] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, paragraphe 9.65.

[3331] Rapport du Groupe spécial *Australie – Cuir pour automobiles II*, voir les paragraphes 2.2 et 2.5 pour la date à laquelle le contrat de don a été signé et la date à laquelle le cuir pour automobiles a été exclu du champ d'application des deux programmes préexistants.

[3332] Au paragraphe 9.63, le Groupe spécial indique qu'il "pren{d} en considération" le fait que l'aide du gouvernement australien à l'exportateur venait en réponse à l'exclusion du cuir pour automobiles des deux programmes préexistants. Voir aussi le paragraphe 9.65 dans lequel le Groupe spécial examine les actions du gouvernement australien.

si elle est subordonnée *soit exclusivement, soit parmi plusieurs autres conditions*, aux résultats à l'exportation. Par conséquent, même si l'une des conditions de l'octroi des subventions était que l'assemblage des 787 ait lieu dans l'État de Washington afin d'augmenter l'emploi, cela n'exclut pas la possibilité qu'il existe un lien entre le HB 2294 et les exportations prévues. À notre avis cependant, les éléments de preuve clairs et convaincants indiquant que les subventions avaient été accordées parce que l'État de Washington souhaitait faire bénéficier son économie de l'assemblage des 787 dans le but de dynamiser l'emploi, si on les compare au peu d'éléments de preuve suggérant l'existence d'un lien entre l'octroi de la subvention et les exportations prévues, renforcent notre conclusion selon laquelle les Communautés européennes n'ont pas établi le bien-fondé de leur thèse au titre de l'article 3.1 a).

7.1583 Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré l'existence d'un "lien" entre l'octroi des subventions et les exportations ou recettes d'exportation prévues. En conséquence, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que le HB 2294 était subordonné *de facto* aux résultats à l'exportation au motif qu'il était lié aux exportations prévues.

Octroi d'une subvention en fait lié aux exportations *effectives*

7.1584 La majorité des communications des Communautés européennes visent à établir que l'octroi des incitations fiscales était subordonné aux exportations *prévues*. Toutefois, en réponse à une question du Groupe spécial sur le point de savoir si elles font valoir que l'octroi des subventions est lié aux exportations "prévues" ou aux exportations "effectives", les Communautés européennes répondent ce qui suit:

> "{A}fin d'être certaines d'avoir présenté tous les arguments nécessaires, les Communautés européennes indiquent que chacune des mesures pertinentes prévoit une subvention subordonnée aux exportations *effectives*; ou, à titre subsidiaire, subordonnée aux exportations *prévues*; ou, à titre subsidiaire, subordonnée aux exportations effectives *ou* prévues; ou, à titre subsidiaire, subordonnée aux exportations effectives *et* prévues."[3333]

7.1585 Dans leur réponse à la même question du Groupe spécial, les Communautés européennes précisent quelque peu leur argument selon lequel l'octroi des subventions est lié aux exportations "effectives". Toutefois, elles admettent que leur explication "n'épuise pas tous les arguments subsidiaires énoncés" dans le paragraphe précédent.[3334]

7.1586 S'agissant de leur premier argument juridique, les Communautés européennes font valoir que, si l'interprétation correcte du terme "effectives" est "réelles" comme nous avons constaté que c'était le cas, alors la subvention est liée aux exportations effectives en ce sens que c'est seulement lorsque la vente a lieu que naît le droit inconditionnel à la subvention.[3335] Toutefois, pour les raisons exprimées aux paragraphes 7.1541 à 7.1543 du présent rapport, nous n'acceptons pas le premier argument juridique des Communautés européennes concernant la réduction de l'impôt B&O.

7.1587 S'agissant de leurs deuxième et troisième arguments juridiques, les Communautés européennes font valoir que si l'expression "effectives ou prévues" signifie "réelles ou potentielles", alors le HB 2294 est subordonné aux exportations prévues. Toutefois, le HB 2294 prévoit aussi l'octroi d'une subvention en fait lié aux exportations *effectives*, "parce que les réductions du taux de

[3333] Réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphe 195.
[3334] Réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphe 197.
[3335] Réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphe 198.

l'impôt B&O sont liées aux ventes".[3336] Par conséquent, leur affirmation concernant l'existence d'un lien aux exportations "effectives", s'agissant de leurs deuxième et troisième arguments juridiques, là encore, se réduit à leur argument concernant la réduction de l'impôt B&O, que nous n'acceptons pas.

7.1588 En ce qui concerne les arguments présentés par les Communautés européennes en réponse à la question n° 57, nous ne trouvons rien qui permette de faire une constatation selon laquelle le HB 2294 est en fait lié aux exportations effectives. Les Communautés européennes font valoir que leurs explications en réponse à cette question n'épuisent pas tous les arguments subsidiaires qu'elles avancent (à savoir leurs arguments selon lesquels la "subvention est subordonnée aux exportations *effectives*; ou, à titre subsidiaire, subordonnée aux exportations *prévues*; ou, à titre subsidiaire, subordonnée aux exportations effectives *ou* prévues; ou, à titre subsidiaire, subordonnée aux exportations effectives *et* prévues"). Toutefois, lorsque les Communautés européennes n'ont fourni aucun argument ou élément de preuve à l'appui d'une allégation, nous ne trouvons aucun élément permettant de justifier celle-ci.[3337] Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que les subventions étaient liées aux exportations effectives.

[3336] Réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphe 200. Les Communautés européennes énoncent aussi un argument selon lequel, si le sens exact du terme "effectives" est "passées", alors leurs deuxième et troisième arguments juridiques se ramènent à une allégation selon laquelle la subvention est liée aux exportations effectives (réponse des Communautés européennes à la question n° 57, paragraphe 199). Toutefois, étant donné que nous avons rejeté cette interprétation du terme "effectives", nous n'avons nul besoin d'examiner le bien-fondé de cet argument.

[3337] Même si les Communautés européennes ne présentent pas explicitement cet argument à l'appui d'une allégation selon laquelle les subventions sont liées aux exportations *effectives*, leur seul autre argument qui pourrait éventuellement être interprété comme étayant une allégation selon laquelle le HB 2294 est en fait lié aux exportations "effectives" est l'argument selon lequel la prescription relative à la capacité équivaut à une prescription imposant d'exporter (réponse des Communautés européennes à la question n° 54, en particulier le paragraphe 177). Si la prescription relative à la capacité, en fait, fonctionne comme une prescription imposant d'exporter, peut-être cela pourrait-il constituer un certain élément de preuve étayant l'existence d'un lien aux exportations qui auront effectivement lieu, et non pas aux exportations dont il est prévu qu'elles aient lieu. Les Communautés européennes font valoir que si Boeing a construit un site doté de la capacité de produire annuellement 36 avions superéconomiques, elle produira à cette capacité, ce qui exigerait que des exportations soient effectuées en raison du niveau de la demande intérieure d'avions superéconomiques. À notre avis, même s'il peut être logique pour Boeing d'utiliser à plein la capacité qu'elle a créée, il est possible d'imaginer toutes sortes de situations où cela peut ne pas se produire. En effet, l'article 10.6.1 de l'accord-cadre sur le site inclut une clause qui dispose ce qui suit:

> "La production et l'assemblage des aéronefs 7E7 de Boeing sont axés sur le marché. Le marché des aéronefs commerciaux est international et fortement concurrentiel. Malgré ses investissements considérables et les efforts qu'elle a réalisés de bonne foi pour prévoir les marchés des aéronefs 7E7, Boeing ne peut pas garantir que ces marchés se concrétiseront ou seront consentis comme il est prévu ou souhaité."

Leur attention ayant été appelée sur cette clause dans une question du Groupe spécial, les Communautés européennes prennent leurs distances par rapport à l'argument selon lequel la prescription relative à la capacité équivaut à une prescription imposant d'exporter et soulignent que le HB 2294 est lié aux résultats à l'exportation prévus (réponse des Communautés européennes à la question n° 271). Par conséquent, si les Communautés européennes ont jamais eu l'intention d'affirmer que la clause relative à la capacité constituait un élément de preuve étayant l'existence d'un lien aux exportations effectives au motif que ladite clause équivalait à une prescription imposant que des exportations aient effectivement lieu, cela n'est pas établi d'après les faits. Une subordination à laquelle il peut être satisfait sans qu'une seule vente ait été réalisée et où la subvention qui en résulte continue d'être fournie même si aucune vente à l'exportation n'a été réalisée n'étaye pas l'idée que les subventions en question sont liées aux exportations *effectives*.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1589 Par conséquent, s'agissant des deuxième et troisième arguments juridiques des Communautés européennes[3338], le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que le HB 2294 était subordonné aux résultats à l'exportation.

g) Conclusion

7.1590 **Pour ces raisons, le Groupe spécial constate que les Communautés européennes n'ont pas démontré que les mesures fiscales adoptées en application du HB 2294 étaient incompatibles avec l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC.**

F. QUESTION DE SAVOIR SI LES ÉTATS-UNIS CAUSENT, EN RECOURANT AUX SUBVENTIONS EN CAUSE, DES EFFETS DEFAVORABLES AU SENS DE L'ARTICLE 5 C) DE L'ACCORD SMC

1. Introduction

7.1591 Les Communautés européennes allèguent que les États-Unis, en recourant aux subventions en faveur de Boeing, causent des effets défavorables pour les intérêts des Communautés européennes au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC, c'est-à-dire "un préjudice grave" à leurs intérêts. Elles formulent ce qu'elles affirment être deux allégations de préjudice grave indépendantes.

7.1592 Une allégation concerne le fait que les subventions accordées à Boeing causent un préjudice grave au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC sous la forme d'un "empêchement notable de hausses de prix", de "pertes de ventes notables", et d'une menace d'empêchement notable de hausses de prix et de pertes de ventes notables, sur le marché mondial, au sens des articles 5 c) et 6.3 c) de l'Accord SMC, ainsi que d'un détournement et d'une entrave sur les marchés des États-Unis et de pays tiers, et d'une menace de détournement et d'entrave sur ces marchés, au sens des articles 5 c), 6.3 a) et 6.3 b) de l'Accord SMC.[3339] Cette allégation de préjudice grave est examinée ci-après dans la section 2 de la présente partie du rapport.

7.1593 L'autre allégation concerne le fait que les États-Unis causent un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes en violant l'*Accord concernant l'application au commerce des aéronefs civils de grande capacité de l'Accord du GATT* (l'Accord de 1992), et notamment le fait qu'ils ont violé des obligations convenues concernant le soutien au secteur des LCA qui figurent dans l'Accord de 1992.[3340] Selon les Communautés européennes, cette violation alléguée par les États-Unis de leurs obligations au titre de l'Accord de 1992 constitue un préjudice grave à l'intérêt que présente

[3338] Comme cela est avancé dans la réponse des Communautés européennes à la question n° 56 et résumé au paragraphe 7.1490 du présent rapport.

[3339] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1000. Dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les Communautés européennes ont allégué que le recours aux mesures de subventionnement contestées "caus{aient} des effets défavorables – c'est-à-dire un dommage important ou une menace de dommage important à la branche de production LCA de la Communauté européenne – et un préjudice grave, y compris une menace de préjudice grave, aux intérêts des Communautés européennes au sens de l'article 5 a) et c) de l'*Accord SMC*"; demande d'établissement d'un groupe spécial présentée par les Communautés européennes, WT/DS317/5, 23 janvier 2006, page 14. Toutefois, dans leurs communications au Groupe spécial, les Communautés européennes n'ont pas présenté d'arguments ni d'éléments de preuve concernant l'existence d'un dommage important au titre de l'article 5 a), limitant ainsi leur allégation d'effets défavorables au préjudice grave au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 22.

[3340] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1016.

pour elles le respect de leurs obligations internationales.[3341] Cette allégation de préjudice grave est examinée plus avant dans la section 3 de la présente partie du rapport.

2. Question de savoir si les États-Unis causent un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes sous la forme d'un empêchement notable de hausses de prix, de pertes de ventes notables, et d'une menace d'empêchement notable de hausses de prix et de pertes de ventes notables, sur le marché mondial, ainsi que d'un détournement et d'une entrave, et d'une menace de détournement et d'entrave, sur les marchés des États-Unis et de pays tiers

a) Principaux arguments des parties et des tierces parties

i) Communautés européennes

7.1594 Les Communautés européennes font valoir que les subventions accordées à Boeing ont entraîné un préjudice grave au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC sous la forme d'un "empêchement notable de hausses de prix" et de "pertes de ventes notables", et d'une menace d'empêchement notable de hausses de prix et de pertes de ventes notables, sur le marché mondial, au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, ainsi que d'un détournement et d'une entrave sur les marchés des États-Unis et de pays tiers, et d'une menace de détournement et d'entrave, au sens de l'article 6.3 a) et 6.3 b) de l'Accord SMC.[3342]

7.1595 Les Communautés européennes cherchent à établir leur allégation de préjudice grave par référence aux événements qui ont eu lieu entre 2004 et 2006 sur ce qu'elles affirment être trois marchés de produits LCA spécifiques, à savoir le marché des LCA monocouloir de 100 à 200 sièges, le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges, et le marché des LCA à fuselage large de 300 à 400 sièges.[3343] Le tableau ci-après présente les trois marchés de produits LCA indiqués par les Communautés européennes, les aéronefs "subventionnés" de Boeing et les aéronefs "similaires" d'Airbus correspondants dont il est allégué qu'ils sont en concurrence sur chaque marché de produits LCA, ainsi que les formes spécifiques de préjudice grave alléguées sur chaque marché de produits LCA.

Structure des arguments des Communautés européennes relatifs à l'existence d'un préjudice grave sur chacun des trois marchés de produits LCA

Marché de produits LCA	"Produit subventionné" allégué de Boeing	"Produit similaire" concurrent d'Airbus	Préjudice grave allégué
LCA monocouloir, d'une capacité d'environ 100 à 200 passagers, et	737NG	A320	empêchement notable de hausses des prix de l'A320 pertes de ventes d'A320 notables détournement de divers marchés de pays tiers des exportations d'A320 des Communautés européennes et entrave à ces exportations[3344]

[3341] Déclaration orale des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 117.

[3342] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1000.

[3343] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1151.

[3344] Les Communautés européennes font valoir que le Groupe spécial devrait déterminer l'existence d'un préjudice grave sous la forme d'un empêchement notable de hausses de prix, de pertes de ventes notables et d'un détournement et d'une entrave sur la base des données concernant les commandes. Elles font valoir, à titre subsidiaire, que si le Groupe spécial constate que les commandes (par opposition aux livraisons) enregistrées

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Marché de produits LCA	"Produit subventionné" allégué de Boeing	"Produit similaire" concurrent d'Airbus	Préjudice grave allégué
court ou moyen courrier			menace d'empêchement notable de hausses de prix en ce qui concerne les futures commandes d'A320
LCA à fuselage large, d'une capacité d'environ 200 à 300 passagers, et moyen, long ou très long courrier	787	A330, A350 original et A350XWB -800[3345]	empêchement notable de hausses des prix des A330, A350 original et A350XWB-800 pertes de ventes d'A330 et d'A350 original notables détournement des importations d'A330 et d'A350 original des Communautés européennes du marché des États-Unis et entrave à ces importations détournement de divers marchés de pays tiers des exportations d'A330 et d'A350 original des Communautés européennes et entrave à ces exportations[3346] menace d'empêchement notable de hausses de prix en ce qui concerne les futures commandes d'A330 et d'A350XWB-800
LCA à fuselage large, d'une capacité d'environ 300 à 400 passagers, et long ou très long	777	A340 et A350XWB-900/ -1000	empêchement notable de hausses des prix de l'A340 pertes de ventes d'A340 notables détournement de divers marchés de pays tiers des exportations d'A340 des Communautés européennes et entrave à ces exportations[3347]

---

pendant la période de référence de 2004 à 2006 ne peuvent pas servir de base à leur allégation de préjudice grave, les arguments et éléments de preuve qu'elles présentent démontrent qu'il existe une menace d'empêchement notable de hausses de prix, une menace de pertes de ventes notables et une menace de détournement et d'entrave des exportations en ce qui concerne les *livraisons* futures de l'A320; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1552 et 1563.

[3345] La famille du LCA A350 original a été commercialisée par Airbus de décembre 2004 à 2006 inclus, mais elle a été remplacée par la famille de l'A350XWB, qu'Airbus a commencé à commercialiser en juillet 2006; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 7.174. Voir aussi le paragraphe 7.1777 du présent rapport.

[3346] Les Communautés européennes font valoir que le Groupe spécial devrait déterminer l'existence d'un préjudice grave sous la forme d'un empêchement notable de hausses de prix, de pertes de ventes notables et d'un détournement et d'une entrave sur la base des données concernant les commandes. Elles font valoir, à titre subsidiaire, que si le Groupe spécial constate que les commandes (par opposition aux livraisons) enregistrées pendant la période de référence de 2004 à 2006 ne peuvent pas servir de base à leur allégation de préjudice grave, les arguments et éléments de preuve qu'elles présentent démontrent qu'il existe une menace d'empêchement notable de hausses de prix, une menace de pertes de ventes notables et une menace de détournement et d'entrave des importations et exportations en ce qui concerne les *livraisons* futures de l'A330 et de l'A350XWB-800; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1446 et 1469.

[3347] Les Communautés européennes font valoir que le Groupe spécial devrait déterminer l'existence d'un préjudice grave sous la forme d'un empêchement notable de hausses de prix, de pertes de ventes notables et d'un détournement et d'une entrave sur la base des données concernant les commandes. Elles font valoir, à titre subsidiaire, que si le Groupe spécial constate que les commandes (par opposition aux livraisons) enregistrées pendant la période de référence de 2004 à 2006 ne peuvent pas servir de base à leur allégation de préjudice grave les arguments et éléments de preuve qu'elles présentent démontrent qu'il existe une menace d'empêchement notable de hausses de prix, une menace de pertes de ventes notables et une menace de détournement et d'entrave des exportations en ce qui concerne les *livraisons* futures de l'A340 et de l'A350XWB-900/1000; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1640 et 1652.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Marché de produits LCA	"Produit subventionné" allégué de Boeing	"Produit similaire" concurrent d'Airbus	Préjudice grave allégué
courrier			menace d'empêchement notable de hausses de prix en ce qui concerne les futures commandes de l'A350XWB-900/1000

7.1596 Les Communautés européennes font valoir que les subventions accordées à Boeing ont entraîné un empêchement notable de hausses de prix, des pertes de ventes notables et un détournement et une entrave des exportations et importations de LCA d'Airbus au moyen de deux mécanismes de causalité.[3348] Premièrement, il est dit que les subventions pour la R&D aéronautique ont apporté à Boeing des technologies, des connaissances, une expérience et une confiance précieuses dans certains domaines technologiques clés, qui lui ont permis de mener des activités de recherche et de concevoir, développer, produire et vendre le 787 technologiquement novateur des années plus tôt qu'elle n'aurait pu le faire autrement. Il est dit que cette mise à disposition, permise par les subventions, d'un aéronef aussi novateur sur le plan technologique que le 787 a affecté de façon défavorable les ventes, la part de marché et les prix des LCA concurrents d'Airbus sur le marché des produits à fuselage large de 200 à 300 sièges. Deuxièmement, il est dit que les liquidités additionnelles résultant de toutes les subventions en cause dans le présent différend ont accru la capacité de Boeing de réduire les prix de ses LCA lors de campagnes de vente concurrentielles contre Airbus. Il est estimé que les prix moins élevés des LCA de Boeing ont affecté les ventes, la part de marché et les prix des LCA concurrents d'Airbus sur chacun des trois marchés de produits LCA.

7.1597 Les Communautés européennes font donc une distinction, quant aux effets des subventions sur le comportement commercial de Boeing, entre le 787, d'une part, et les 737NG et 777, d'autre part. En ce qui concerne le 787, elles font valoir que la nature des subventions apportant des avantages à la famille 787 de Boeing montre que ces subventions ont *deux effets principaux* sur le comportement de Boeing. D'une part, les Communautés européennes font valoir que *les subventions pour la R&D aéronautique* ont eu ce qu'elles appellent des "effets sur la technologie", en ce sens que ces subventions "ont aidé Boeing à développer, lancer et produire un LCA de 200 à 300 sièges technologiquement avancé beaucoup plus rapidement qu'elle n'aurait pu le faire par elle-même".[3349] Les Communautés européennes font valoir que c'est en raison de leurs effets sur le développement par Boeing de technologies pour le 787 que les subventions pour la R&D aéronautique causent un empêchement notable de hausses de prix, des pertes de ventes notables, et un détournement et une entrave au détriment d'Airbus sur le marché des produits LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges.[3350]

[3348] Par exemple, les Communautés européennes indiquent qu'"elles démontrent l'existence d'un lien de causalité de deux manières différentes. Premièrement, elles démontrent que les prix de Boeing seraient plus élevés en l'absence des subventions des États-Unis en cause. Deuxièmement, elles démontrent que l'offre de produits de Boeing, notamment en ce qui concerne le 787 sur le marché des LCA de 200 à 300 sièges, serait différente en l'absence des subventions des États-Unis"; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 711.

[3349] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1343. Voir aussi la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1335 et 1345.

[3350] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1334, 1341 et 1376 ("En résumé, la nature des subventions des États-Unis pour le 787, en ce qui concerne leur structure, leur conception et leur fonctionnement, contribue à montrer que les effets de ces subventions ont été: 1) d'accélérer le développement, le lancement, la production et la future livraison par Boeing d'une famille de LCA de 200 à 300 sièges technologiquement avancés; et 2) de permettre à Boeing de réduire notablement ses prix de vente pour les LCA de la famille 787. Ces effets eux-mêmes causent, et menacent de causer, un empêchement notable de hausses de prix, des pertes de ventes notables, et un détournement et une entrave sur le marché de la famille 787 et des LCA d'Airbus concurrents.").

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1598 Par ailleurs, les Communautés européennes font valoir que *toutes les subventions* ont ce qu'elles appellent des "effets sur les prix", en ce sens qu'elles ont permis à Boeing de pratiquer des prix moins élevés pour ses LCA et de gagner des parts de marché aux dépens d'Airbus.[3351] Les Communautés européennes font valoir que c'est en raison de leurs effets sur les *prix pratiqués par Boeing* pour ses familles de LCA 737NG, 777 et 787 que toutes les subventions dans leur ensemble causent un empêchement notable de hausses de prix, des pertes de ventes notables, et un détournement et une entrave au détriment d'Airbus sur les marchés des produits LCA monocouloir de 100 à 200 sièges, à fuselage large de 300 à 400 sièges et à fuselage large de 200 à 300 sièges, respectivement.

7.1599 On trouvera ci-après une description des arguments des Communautés européennes concernant i) les effets des subventions pour la R&D aéronautique sur le développement par Boeing de technologies relatives au 787; et ii) les effets des subventions sur le comportement de Boeing en matière de fixation des prix pour les 737NG, 777 et 787.

Effets des subventions pour la R&D aéronautique sur le développement par Boeing de technologies relatives au 787

7.1600 Les Communautés européennes décrivent le "soutien à la R&D aéronautique fourni par la NASA, le DOD et le DOC" comme étant un soutien à la R&D aéronautique accordé par ces organismes publics des États-Unis par le biais de programmes de R&D spécifiques. Les programmes de R&D aéronautique financés par la NASA sont les suivants: le programme Advanced Composite Technology (ACT), le programme High Speed Research (HSR), le programme Advanced Subsonic Technology (AST), le programme High Performance Computing and Communications (HPCC), le programme Aviation Safety, le programme Quiet Aircraft Technology (QAT), le programme Vehicle Systems et le programme Research and Technology Base (Base R&T).[3352] Le programme de R&D aéronautique financé par le DOD est le programme Research, Development, Testing, and Evaluation (RDT&E).[3353] Le programme financé par le DOC est le programme Advanced Technology (ATP).[3354]

7.1601 Selon les Communautés européennes, les subventions pour la R&D aéronautique, accordées "principalement par la NASA et le DOD", ont eu quatre effets sur le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges, à savoir qu'elles: i) ont accéléré le développement par Boeing de technologies et de procédés de conceptions et de fabrication nouveaux et avancés applicables aux LCA, ce qui a permis à Boeing de mettre le 787 sur le marché beaucoup plus tôt qu'elle n'aurait pu le faire par elle-même[3355]; ii) ont limité et retardé l'accès d'Airbus à des technologies de R&D innovantes; iii) ont augmenté les qualités marchandes du 787; et iv) ont permis d'accroître rapidement les livraisons de 787.[3356] Les Communautés européennes ont cherché à démontrer que les subventions pour la R&D aéronautique fournissaient à Boeing des *technologies exploitables* dans des domaines technologiques clés, ainsi que les *connaissances*, l'*expérience* et la *confiance* nécessaires pour développer des technologies et procédés commerciaux efficaces.[3357] Elles regroupent ces technologies clés dans six domaines technologiques, dont le plus important concerne les technologies

[3351] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1229.
[3352] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1257.
[3353] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1257.
[3354] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1257.
[3355] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1345.
[3356] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1350 à 1358.
[3357] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1352. D'après les Communautés européennes, les connaissances, l'expérience et la confiance que Boeing a acquises en participant aux programmes de R&D aéronautique soutenus par les pouvoirs publics des États-Unis lui ont permis d'accélérer le développement, la production et la livraison du 787 et "sont, en fait, au cœur du lien de causalité entre les subventions pour la R&D des États-Unis et le 787", première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1356; annexe C, paragraphe 8.

relatives aux matériaux composites, principalement la conception, le développement et la fabrication des fuselages et ailes en composites du 787.[3358]

7.1602 Les Communautés européennes allèguent que, en vertu de ses programmes ACT, AST et Base R&T, la NASA a accordé à Boeing un financement et un soutien par le biais de plusieurs contrats et accords de R&D concernant la recherche sur les composites.[3359] En outre, elles soutiennent que Boeing a acquis des connaissances sur les technologies relatives aux composites utiles pour le fuselage composite du 787 en participant à un certain nombre de projets dans le cadre des programmes RDT&E du DOD tels que l'initiative ManTech – Composites Affordability (composites à un prix abordable), le programme ManTech Advanced Fiber Placement (placement avancé de fibres), le programme DUS&T High Rote Fiber Placement (placement de fibres à haut rendement), le programme V-22 Aft Fuselage Demonstration (démonstration sur le fuselage arrière du V-22) et le programme JSF Prototype Development (développement du prototype de JSF).[3360] Selon les Communautés européennes, "*{e}n l'absence de* ces programmes de R&D sur les composites du gouvernement des États-Unis, Boeing ne serait actuellement pas capable de construire ni de s'engager à livrer un aéronef aussi perfectionné que le 787. Les clients ne seraient pas non plus aussi désireux de l'acheter".[3361]

7.1603 En ce qui concerne les autres domaines technologiques, les Communautés européennes allèguent que Boeing et McDonnell Douglas ont collaboré avec la NASA dans le cadre du programme AST, et avec le DOD dans le cadre d'un certain nombre de programmes relevant du programme RDT&E, afin de développer des systèmes plus électriques pour le 787.[3362] Elles font valoir que l'architecture de systèmes ouverts du 787 a probablement tiré avantage des connaissances et de l'expérience acquises par McDonnell Douglas dans le cadre d'un contrat de R&D en vertu du programme de réinvestissement technologique relevant du programme RDT&E du DOD, ainsi que de la recherche à double usage que Boeing a menée en vertu du programme relatif au JSF.[3363] Les Communautés européennes font valoir que, par le biais de contrats relevant du programme HPCC (projet CAS), du programme AST (projet IWD), du programme HSR et du programme Base R&T ainsi que de la recherche à double usage menée en vertu du programme relatif au F-22, du programme

[3358] Les cinq autres domaines technologiques sont l'architecture plus électrique, l'architecture de systèmes ouverts, l'amélioration de l'aérodynamique et de la conception structurelle, les technologies de réduction du bruit, et les systèmes de gestion de l'état de l'appareil; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1350 et 1351.

[3359] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 26: NASA Contract NAS1-18862 with McDonnell Douglas Corporation regarding Innovative Composite Aircraft Primary Structures (ICAPS), 31 March 1989, pièce EC-331; NASA Contract NAS1-18889 with Boeing Commercial Airplanes regarding Research and Development in Advance Technology Composite Aircraft Structures, 12 May 1989, pièce EC-329; NASA Contract NAS1-18954 with Boeing Aerospace regarding Advanced Composite Fabrication and Testing, 29 August 1989; pièce EC-798; NASA Contract NAS1-19349 with Boeing Commercial Airplanes regarding Structures and Materials Technology for Aircraft Composite Primary Structures, 30 September 1991, pièce EC-799; NASA Contract NAS1-20546 with McDonnell Douglas regarding Technology Verification of Composite Primary Wing Structures for Commercial Transport Aircraft, 18 September 1995, pièce EC-324; NASA Contract NAS1-20553 with Boeing Commercial Airplane Group regarding Technology Verification of Composite Primary Fuselage Structures for Commercial Transport Aircraft, 25 September 1995, pièce EC-334; NASA Contract NAS1-99070 with Boeing Commercial Airplane Group regarding Structures and Materials Technology for Aerospace Vehicles, 25 January 1999, pièce EC-800.

[3360] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 46. Les Communautés européennes allèguent aussi que Boeing a acquis une expérience et une confiance importantes concernant l'utilisation de l'ATL pour fabriquer les peaux des panneaux d'aile grâce au financement du DOD au titre des programmes relatifs aux F-22, A-6 et B-2; première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 59.

[3361] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 22.

[3362] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 69.

[3363] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 78.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

JSF-Demonstrator (JSF démonstrateur) et du programme relatif au C-17 du DOD, Boeing a développé des connaissances et une expérience en rapport avec des technologies, des outils et des concepts variés qu'elle a utilisés pour améliorer l'aérodynamique et la conception structurelle du 787.[3364] Selon les Communautés européennes, le développement par Boeing des technologies de réduction du bruit utilisées pour le 787 a été accéléré par les connaissances, l'expérience et la confiance acquises dans le cadre des programmes AST, QAT et Vehicle Systems de la NASA, et de sa collaboration avec la NASA dans le cadre de deux programmes de démonstrateurs de technologies silencieuses qui testaient les technologies de réduction du bruit développées au titre des programmes AST, QAT et Vehicle Systems.[3365] Les Communautés européennes font valoir que les subventions pour la R&D aéronautique ont généré et accéléré le développement et l'application des systèmes de gestion de l'état de l'appareil, permettant à Boeing de mieux surveiller l'état des différentes parties du 787, et ont entraîné une réduction des coûts de maintenance du 787 et une amélioration des services de maintenance.[3366]

7.1604 Les Communautés européennes font valoir que les connaissances et l'expérience que Boeing (et McDonnell Douglas) ont acquises grâce à leurs travaux dans le cadre des contrats et accords de la NASA et des contrats et accords du DOD ont fourni à ces sociétés une base solide de technologies concrètes ainsi que des connaissances, une expérience et une confiance que Boeing a pu ultérieurement transformer en une combinaison optimale de technologies pour le 787.[3367] Selon les Communautés européennes, même si les technologies appliquées au 787 ne sont pas les mêmes que celles étudiées en vertu des contrats et accords de la NASA et du DOD, les connaissances, l'expérience et la confiance que Boeing a acquises grâce à ses travaux pour la NASA et le DOD lui ont fourni des indications précieuses pour évaluer la validité de différentes solutions en matière de conception, de fabrication et d'assemblage, et finalement pour concevoir le 787.[3368] C'est pourquoi les Communautés européennes font valoir que le Groupe spécial devrait évaluer l'effet global et cumulé sur les connaissances de Boeing de sa participation aux programmes de la NASA et du DOD dont, selon elles, Boeing a pu tirer parti pour ses propres activités de R&D connexes.[3369]

Effets des subventions sur le comportement de Boeing en matière de fixation des prix des 737NG, 777 et 787

7.1605 Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes indiquent onze catégories de subventions qui, d'après ce qu'elles font valoir, ont affecté le comportement de Boeing en matière de fixation des prix. Ces catégories sont les suivantes: i) les réductions de l'impôt B&O accordées par l'État de Washington et la ville d'Everett; ii) la renonciation aux redevances d'atterrissage du LCF 747; iii) les exonérations d'impôt/exclusions du champ de l'impôt FSC/ETI fédérales; iv) les allégements fiscaux et autres incitations accordés par l'État de Washington et les municipalités s'y trouvant; v) les allégements fiscaux et les versements des intérêts d'obligations accordés par l'État du Kansas et les municipalités s'y trouvant; vi) les remboursements, allégements fiscaux et dons accordés par l'État de l'Illinois et les municipalités s'y trouvant; vii) le soutien à la R&D aéronautique accordé par la NASA, le DOD et le DOC; viii) les abandons/transferts de droits

[3364] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphes 83 à 99.
[3365] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphes 100, 103 et 104.
[3366] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1350. Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphes 110 à 121.
[3367] Déclaration orale confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 8.
[3368] Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, page 76.
[3369] Statement by Patrick Gavin, Tim Sommer, Burkhard Domke, and Dominik Wacht, 8 November 2007, pièce EC-1175 (RCC), paragraphes 23 et 27; Statement of Tim Sommer and Dominik Wacht, pièce EC-1336 (RCC), paragraphe 27.

de propriété intellectuelle accordés par la NASA et le DOD; ix) les remboursements R&DI/S&P accordés par la NASA et le DOD; x) les installations, équipements et employés fournis par la NASA et le DOD; et xi) les dons pour la formation des travailleurs accordés par le DOL.[3370]

7.1606 Les Communautés européennes estiment que le montant total des subventions des catégories susmentionnées qui ont apporté des avantages à la division des LCA de Boeing entre 1989 et 2006 était de 19,1 milliards de dollars. En outre, elles estiment que Boeing recevra environ 4,6 milliards de subventions entre 2007 et 2024.[3371]

7.1607 Les Communautés européennes font valoir que le Groupe spécial devrait examiner les effets cumulatifs de toutes les subventions.[3372] Selon elles, toutes les subventions ont un lien important avec les effets sur les prix en cause en ce sens qu'elles ont toutes pour effet de libérer des liquidités que Boeing peut utiliser pour réduire les prix de ses aéronefs, et il est donc approprié de toutes les agréger pour évaluer leurs effets sur les prix.[3373] Toutefois, les Communautés européennes ont aussi regroupé les catégories susmentionnées de subventions en deux catégories générales afin d'analyser leurs effets sur les prix de Boeing.

7.1608 La première catégorie générale comprend les subventions qui, d'après ce que les Communautés européennes allèguent, fonctionnent de manière à réduire les coûts marginaux unitaires de production et de vente de Boeing pour différents LCA.[3374] Les Communautés européennes affirment que les subventions de cette catégorie fonctionnent de manière à réduire les impôts et redevances acquittés par Boeing en ce qui concerne la production et la vente de ses LCA, et que l'obtention de ces subventions est essentiellement subordonnée à la production et à la vente de différents LCA.[3375]

7.1609 La seconde catégorie générale comprend les subventions qui, d'après ce que les Communautés européennes font valoir, fonctionnent de manière à accroître les liquidités hors exploitation de Boeing.[3376] Les Communautés européennes notent que les subventions de cette catégorie ne sont pas

---

[3370] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1233 à 1278.

[3371] Ce chiffre inclut les estimations des valeurs futures des subventions des catégories suivantes: i) réductions du taux de l'impôt B&O accordées par l'État de Washington et la ville d'Everett; ii) renonciation aux redevances d'atterrissage du LCF 747; iii) allégements fiscaux et autres incitations accordés par l'État de Washington et les municipalités s'y trouvant; iv) allégements fiscaux et versements des intérêts d'obligations accordés par l'État du Kansas et des municipalités s'y trouvant; v) remboursements, allégements fiscaux et dons accordés par l'État de l'Illinois et les municipalités s'y trouvant; vi) abandons/transferts de droits de propriété intellectuelle accordés par la NASA et le DoD; et vii) dons pour la formation des travailleurs accordés par le DOL; Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division, pièce EC-17, page 2.

[3372] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1070 à 1073.

[3373] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 669 et 671.

[3374] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1233. Les subventions alléguées dont il est dit qu'elles fonctionnent de cette manière sont les réductions de l'impôt B&O de l'État de Washington et de la ville d'Everett, les renonciations aux redevances d'atterrissage du LCF 747 du comté de Snohomish, et les exonérations d'impôt/exclusions du champ de l'impôt FSC/ETI fédérales; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1306.

[3375] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1234.

[3376] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1244 à 1278. Les subventions alléguées relevant de cette catégorie sont i) le financement et le soutien à la R&D aéronautique fournis par la NASA, le DOD et le DOC; ii) les abandons/transferts de droits de propriété intellectuelle accordés par la NASA et le DOD; iii) les remboursements R&DI/S&P accordés par la NASA et le DOD; iv) les installations, équipements et employés fournis par la NASA et le DOD; v) les allégements fiscaux et autres incitations restants accordés par l'État de Washington et les municipalités s'y trouvant; vi) les allégements fiscaux et les versements des intérêts d'obligations accordés par l'État du Kansas et les municipalités s'y trouvant; vii) les remboursements, allégements fiscaux et dons accordés par l'État de l'Illinois et les

liées à la production de familles particulières de LCA de Boeing, ni à la production ou à la vente de différents LCA.[3377] Elles font valoir que ces subventions sont "fongibles" et devraient donc être traitées comme l'équivalent fonctionnel de liquidités additionnelles à la disposition de la division des LCA de Boeing.[3378] Les subventions de cette catégorie représentent environ 16,9 milliards de dollars sur le total de 19,1 milliards de dollars de subventions qui, d'après ce que les Communautés européennes allèguent, ont été reçus par Boeing entre 1989 et 2006.

7.1610 L'argument essentiel des Communautés européennes est que, nonobstant le fait que la majorité des subventions en cause dans le présent différend ne se rapportent pas directement à la production de LCA de Boeing, l'obtention par Boeing de subventions de l'importance alléguée en l'espèce, compte tenu des incitations stratégiques qui résultent de la structure particulière du marché des LCA et de la situation financière de Boeing, fait qu'il est raisonnable d'inférer que les subventions affectent effectivement le comportement de Boeing en matière de fixation des prix des LCA.[3379] Les Communautés européennes font valoir que la combinaison des "facteurs du marché des LCA et de la dynamique de la production" étaye une constatation selon laquelle les subventions accordées à Boeing, même si elles ne visent pas explicitement à réduire les coûts de production de modèles de LCA spécifiques, causent néanmoins des effets défavorables pour les intérêts des Communautés européennes parce qu'elles permettent à Boeing de commercialiser ses LCA à des prix moins élevés qu'ils ne le seraient autrement.[3380] Les Communautés européennes soutiennent que, dans les "conditions de concurrence appropriées – telles que la concurrence duopolistique intense qui existe sur les marchés des LCA –, les subventions non subordonnées aux prix ou à la production *peuvent* conférer la capacité de causer des effets défavorables"[3381], et que "certaines subventions liées peuvent avoir des effets similaires à ceux de certaines subventions non restreintes, selon le contexte de la subvention spécifique en cause, c'est-à-dire la nature spécifique de la subvention et son importance, ainsi que la situation du bénéficiaire".[3382]

7.1611 Les Communautés européennes ont présenté plusieurs versions de leur cadre analytique visant à évaluer les effets des subventions sur le comportement de Boeing en matière de fixation des prix. Presque toutes ces versions font référence aux mêmes facteurs clés. Ces facteurs sont: i) la nature des

---

municipalités s'y trouvant; et viii) les dons pour la formation des travailleurs accordés par le DOL; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 244.

[3377] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1279. Toutefois, les Communautés européennes expliquent qu'elles considèrent que certaines subventions de cette seconde catégorie générale, par exemple les "dons pour la R&D accordés en vertu du programme ACT de la NASA", "se rapportent spécifiquement, en totalité ou en partie, au développement et à la production de la famille de LCA 787"; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1277; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 702. Les montants représentés par ces subventions sont imputés au 787 dans le cadre du calcul de l'"importance" des subventions par aéronef effectué par l'ITR; International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 February 2007, pièce EC-13, tableau 7.

[3378] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1279.

[3379] Par exemple, les Communautés européennes font valoir ce qui suit: "{L}a nature des subventions, combinée à leur montant et compte tenu des conditions de concurrence sur les marchés des LCA, cause des effets défavorables"; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 786; "La possibilité pour Boeing d'obtenir des subventions de {cette} importance lui permettant de baisser les prix de ses LCA lors de campagnes concurrentielles contre Airbus, combinée à la nature de ces subventions, au fait que Boeing est apte et incitée à les utiliser, ainsi que d'autres éléments de preuve … étayent la conclusion selon laquelle les subventions causent un empêchement notable de hausses de prix, des pertes de ventes notables, et un détournement ou une entrave concernant la part de marché"; réponse des Communautés européennes à la question n° 78, paragraphe 305.

[3380] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1303.

[3381] Déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 107.

[3382] Réponse des Communautés européennes à la question n° 379, paragraphe 435.

subventions, en ce qui concerne leur structure, leur conception et leur fonctionnement; ii) un modèle économique élaboré par le professeur Luís Cabral concernant l'effet de ce qu'il appelle les "subventions pour le développement", qui est censé quantifier la mesure dans laquelle Boeing a pu réduire les prix de ses LCA entre 2004 et 2006; iii) le montant et l'"importance" des subventions; iv) les conditions de concurrence sur les marchés des LCA; v) la situation financière, ou "viabilité économique", de la division des LCA de Boeing en l'absence des montants de subvention; et vi) certaines campagnes de vente visant des LCA particuliers sur chacun des trois marchés de produits LCA, dont il est allégué qu'elles démontrent l'existence d'un préjudice grave en ce qui concerne les prix et les ventes d'Airbus.

7.1612 S'agissant de la nature des subventions en cause, les Communautés européennes font valoir que la mesure dans laquelle une subvention particulière permet à Boeing de baisser les prix de ses LCA dépend de la manière dont elle fonctionne au niveau économique. Les Communautés européennes estiment que les subventions qui fonctionnent de manière à réduire les coûts marginaux unitaires de Boeing ont un effet sur la fixation par Boeing des prix de ses LCA qui est proportionnel à leur montant.[3383] Autrement dit, les Communautés européennes font valoir que, pour chaque dollar supplémentaire de ces subventions, Boeing peut réduire d'un même dollar les prix de ses LCA.

7.1613 Les Communautés européennes font valoir que les subventions qui fonctionnent de manière à accroître les liquidités hors exploitation de Boeing, par contre, bien qu'elles ne soient pas liées directement à la production ou aux ventes d'aéronefs spécifiques, influencent aussi fortement les décisions de Boeing en matière de prix et d'investissement.[3384] À l'appui de cette affirmation, les Communautés européennes font référence à l'analyse économique du professeur Cabral concernant les effets des "subventions pour le développement" sur les prix des LCA fixés par Boeing.[3385] Le professeur Cabral postule que les subventions qui ne sont pas liées directement au volume de la production ou des ventes sont en substance fongibles avec des liquidités et seraient utilisées par Boeing pour i) faire des versements aux actionnaires; ii) investir dans le développement de nouveaux aéronefs; et iii) "investir" en vue de gagner des parts de marché et progresser sur la courbe d'apprentissage grâce à la fixation "agressive" des prix des modèles de LCA nouveaux et existants.[3386] Le professeur Cabral procède à un exercice de modélisation économique qui est censé *quantifier* la proportion relative du montant des subventions non liées que Boeing consacrerait à des investissements additionnels (pour baisser les prix de ses aéronefs et mener des activités de R&D supplémentaires) et non à des versements de dividendes aux actionnaires.[3387] Sur la base de cette

[3383] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1306. Selon les Communautés européennes, cette conclusion est étayée par des ouvrages économiques classiques montrant que les subventions qui réduisent les coûts ont une transmission de 100 pour cent sur les marchés concurrentiels ainsi que par d'autres éléments de preuve concernant les effets sur les prix de Boeing des subventions FSC/ETI et des réductions de coûts résultant de l'amélioration de la productivité; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1307 et 1308, Steven Landsburg, Price Theory and its Applications, South-Western College Publishing, Cincinnati, Ohio, pièce EC-725; réponse des Communautés européennes à la question n° 289, paragraphes 612 à 625.

[3384] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1309.

[3385] Le professeur Cabral décrit les "subventions pour le développement" comme étant des subventions qui ne sont pas liées directement au volume de la production et des ventes; Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphes 2 et 3.

[3386] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University ans CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphes 29 et 31; voir aussi la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1313.

[3387] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1321. Selon le professeur Cabral, Boeing imputerait chaque dollar supplémentaire de subventions non liées de la manière suivante: 15 cents pour les dividendes aux actionnaires; 59 cents pour la "fixation agressive des prix" des nouveaux LCA et les ventes de LCA nouveaux ou existants à de nouveaux acheteurs; et 26 cents à des activités additionnelles de recherche et développement.

imputation, le professeur Cabral estime la valeur annuelle totale en dollars des réductions de prix des LCA qui ont été rendues possibles, pendant les années 2004 à 2006 inclus, par l'obtention alléguée de 19,1 milliards de dollars de subventions entre 1989 et 2006. Il calcule aussi ces réductions annuelles de prix en termes de réductions de prix pour les modèles de LCA spécifiques de Boeing au cours de la période de 2004 à 2006. Selon lui, le montant total de 19,1 milliards de dollars de subventions que Boeing a, d'après les allégations, reçu entre 1989 et 2006 se traduit par les "effets sur les prix", ou réductions de prix par modèle d'aéronef de Boeing, suivants entre 2004 et 2006[3388]:

Modèle d'aéronef	**"Effet sur les prix" par aéronef (en milliers de $)**		
	2004	**2005**	**2006**
Famille 737	1 009	879	949
Famille 767	1 443	1 248	1 354
Famille 787	1 539	1 332	1 445
Famille 777	2 324	2 010	2 169

7.1614 Les Communautés européennes font aussi valoir que les subventions, outre le fait qu'elles fonctionnent de manière soit à réduire les coûts marginaux unitaires de production et de vente de Boeing pour des LCA additionnels, soit à accroître ses liquidités hors exploitation, sont aussi "structurées" et "conçues" pour améliorer la compétitivité de Boeing par rapport à Airbus, ou pour accroître la part de marché de Boeing aux dépens d'Airbus.[3389]

7.1615 En ce qui concerne le montant et l'"importance" des subventions, les Communautés européennes estiment que les 19,1 milliards de dollars de subventions que, d'après ce qu'elles allèguent, la division des LCA de Boeing a reçus entre 1989 et 2006 se traduisent par une subvention d'une "importance" de 5,1 milliards de dollars au cours de la période de 2004 à 2006.[3390] En outre,

[3388] Les Communautés européennes utilisent généralement l'expression "effets sur les prix" pour faire référence à la mesure dans laquelle Boeing a pu baisser les prix de ses LCA grâce aux subventions. Par exemple, voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1306, dans laquelle les Communautés européennes estiment que les subventions qui réduisent directement les coûts marginaux unitaires des LCA de Boeing "ont un effet sur les prix proportionnel à leur montant … {c}hacun de ces dollars de subvention a pour effet de réduire le prix d'un LCA de Boeing de 1 dollar exactement". Toutefois, les Communautés européennes utilisent aussi cette expression dans un sens plus étroit, pour faire référence à la quantification par le professeur Cabral du montant des dollars de subvention qui sont utilisés directement et immédiatement par Boeing afin de "fixer d'une manière agressive les prix" de ses LCA, sur la base de son analyse qui considère toutes les subventions non liées à la production d'unités supplémentaires de LCA comme étant fongibles avec des liquidités (c'est-à-dire équivalentes à des liquidités hors exploitation additionnelles destinées à Boeing), et sur la base d'hypothèses relatives à la stratégie optimale d'investissement d'une société comme Boeing étant donné les caractéristiques du marché des LCA (courbe d'apprentissage, frais de changement de fournisseur, etc.). Par exemple, voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1332 et figures 22 et 23 (qui sont les mêmes que les calculs concernant les "effets sur les prix" effectués par le professeur Cabral dans la pièce EC-4, tableaux 7 et 8).

[3389] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1066, 1227, 1238, 1240, 1243, 1247, 1249, 1251, 1260 à 1266, 1272, 1274 et 1276.

[3390] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1288. Les Communautés européennes estiment aussi l'"importance" des subventions accordées à la division des LCA de Boeing durant la période de 2000 à 2003, ce qui, d'après ce qu'elles soutiennent, minimise le degré de subventionnement, mais démontre néanmoins que Boeing a été fortement subventionnée dans le passé et que les distorsions sur les marchés des LCA qui résultaient des subventions accordées à Boeing existaient même avant 2004; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1289 et figure 17. Le Groupe spécial note que le sens ordinaire du mot "importance" (et le sens du terme tel qu'il est utilisé par les groupes spéciaux et l'Organe d'appel) est plus large que le sens spécialisé dans lequel les Communautés européennes l'utilisent (qui est indiqué au paragraphe 7.1616 du présent rapport). L'"importance" de quelque

elles estiment que, durant la période de 2004 à 2006, "la division des LCA de Boeing a bénéficié, en moyenne, de 1,7 milliard de dollars de subventions par an de la part des États-Unis", ce qui, d'après ce qu'elles soutiennent, représente en moyenne 2,4 millions de dollars pour chaque 737NG, 4,6 millions de dollars pour chaque 787 et 5,5 millions de dollars pour chaque 777 vendus pendant ce laps de temps.[3391] Les Communautés européennes font valoir que "la taille de ces subventions suggère à elle seule que les subventions conduisent Boeing à modifier son comportement commercial sur les marchés des LCA".[3392] Toutefois, elles font aussi valoir que, pour appréhender correctement l'ampleur de l'"importance" des subventions, le Groupe spécial devrait examiner les chiffres concernant l'"importance" dans le contexte des conditions de concurrence sur les marchés des LCA, et par rapport aux commandes de LCA résultant de l'ensemble des campagnes de vente de LCA et aussi des seules campagnes de vente de LCA "concurrentielles".[3393]

7.1616 L'"importance" des subventions par LCA à laquelle les Communautés européennes font référence est fondée principalement sur le montant total des subventions que la division des LCA de Boeing, d'après ce que les Communautés européennes allèguent, a reçu entre 1989 et 2006 (à savoir 19,1 milliards de dollars) i) *imputé dans le temps* (avec l'ajout d'un "avantage d'opportunités" pour tenir compte de la valeur temporelle des fonds accordés à Boeing) et ii) *imputé aux divers modèles de LCA de Boeing* (sur la base des aéronefs commandés au cours de la période d'imputation). Autrement dit, les estimations des Communautés européennes concernant l'"importance" des subventions annuelles représentent l'imputation du "montant" total de 19,1 milliards de dollars de subventions que la division des LCA de Boeing, d'après ce que les Communautés européennes allèguent, a reçu entre 1989 et 2006 à la période de 2004 à 2006 et aux trois LCA de Boeing subventionnés en l'espèce.[3394] En outre, comme il est expliqué aux paragraphes 7.155 à 7.157, les Communautés européennes ont inclus, dans leur calcul de l'"importance" des subventions annuelles accordées entre 2004 et 2006, les montants des subventions récurrentes que, selon leurs estimations, Boeing recevrait entre 2007 et 2009. Les calculs ont été effectués par le consultant économique des Communautés européennes,

---

chose s'entend généralement d'une référence à sa taille, à sa mesure, à son degré, ou à sa quantité ou valeur numérique. Il apparaît aussi que les Communautés européennes utilisent parfois le terme "importance" dans son sens ordinaire; par exemple, observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 391, paragraphe 356.

[3391] Déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 142, faisant référence à International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 February 2007, pièce EC-13, paragraphe 2.

[3392] Déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 142.

[3393] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1298. Les Communautés européennes définissent une campagne de vente "concurrentielle" comme étant une campagne à laquelle Airbus et Boeing ont toutes deux participé activement et durant laquelle Airbus a présenté **[***]**; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1222. M. Christian Scherer, d'Airbus, a mené une enquête sur toutes les commandes d'Airbus et de Boeing au cours de la période de 2000 à 2006, qu'il a classées en tant que commandes résultant de campagnes de vente concurrentielles ou non concurrentielles: voir Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), annexes I et II. L'identification par les Communautés européennes des campagnes de vente "concurrentielles" est basée sur l'enquête de M. Scherer.

[3394] Les programmes de subventions en cause et les "montants" correspondants (c'est-à-dire les avantages annuels pour la division des LCA de Boeing) ainsi représentés sont indiqués dans un tableau élaboré par les Communautés européennes: Amount of Subsidies to Boeing's LCA Division, pièce EC-17. Les Communautés européennes ont aussi présenté une pièce (pièce EC-1296) résumant les diverses manières dont elles établissent les "montants" pertinents de chacune des mesures de subventionnement contestées qui figurent dans la pièce EC-17. La méthode utilisée pour calculer le "montant" des avantages revenant à la division des LCA de Boeing varie selon le type de mesure de subventionnement.

International Trade Resources LLC (ITR).[3395] Les Communautés européennes affirment que les méthodes utilisées par l'ITR pour calculer l'"importance" des subventions au cours de la période de 2004 à 2006 sont basées sur un principe d'imputation que les autorités chargées des enquêtes aux États-Unis et dans les Communautés européennes utilisent pour imputer le montant total des subventions aux importations sur une base *ad valorem* en vue d'évaluer les droits compensateurs.[3396]

7.1617 On trouvera ci-après les calculs concernant l'"importance" des subventions et les taux de subventionnement correspondants effectués par l'ITR pour les diverses versions des aéronefs 737NG, 787 et 777 sur la base de la totalité des commandes (c'est-à-dire des ventes concurrentielles et non concurrentielles):

Importance des subventions par LCA et taux de subventionnement – 737NG (Totalité des commandes)[3397]

	737-600		737-700		737-800		737-900	
Année	**Importance par LCA**	**Taux**	**Importance par LCA**	**Taux**	**Importance par LCA**	**Taux**	**Importance par LCA**	**Taux**
2004	n/d	n/d	2 028 144 $	5,83%	2 607 614 $	6,27%	2 784 674 $	6,33%
2005	n/d	n/d	1 908 956 $	6,06%	2 454 372 $	6,50%	2 621 027 $	6,55%
2006	1 812 672 $	6,54%	2 076 333 $	6,48%	2 669 571 $	6,97%	2 850 838 $	6,97%
Moyenne	1 812 672 $	6,54%	2 004 478 $	6,11%	2 577 186 $	6,57%	2 752 180 $	6,61%

Importance des subventions par LCA et taux de subventionnement – 787 (Totalité des commandes)[3398]

	787-3		787-8		787-9	
	Importance par LCA	**Taux**	**Importance par LCA**	**Taux**	**Importance par LCA**	**Taux**
2004	4 453 362	5,44%	4 453 362	4,99%	5 292 112	5,61%
2005	4 408 130	5,90%	4 408 130	5,41%	5 238 361	5,34%
2006	4 661 172	6,10%	4 661 172	5,62%	5 539 061	5,56%
Moyenne	4 507 555	5,81%	4 507 555	5,33%	5 356 511	5,50%

[3395] International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 February 2007, pièce EC-13. L'ITR établit comme suit l'"importance" des subventions en 2004, 2005 et 2006 respectivement: pour le 737NG: 2,38 millions de dollars, 2,26 millions de dollars et 2,45 millions de dollars par avion; pour le 787: 4,51 millions de dollars, 4,47 millions de dollars et 4,72 millions de dollars par avion; et pour le 777: 5,56 millions de dollars, 5,27 millions de dollars et 5,54 millions de dollars par avion; voir la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1295.

[3396] Réponse des Communautés européennes à la question n° 275, paragraphe 506; observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis aux questions n° 387 et 388, paragraphe 309.

[3397] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1486, figure 42; International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 Fabruary 2007, paragraphe 2, tableaux 11 et 12, pièce EC-13. Les taux de subventionnement sont basés sur les prix moyens par famille et par année, tels qu'ils ont été calculés par l'ITR.

[3398] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1378, figure 26. International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 Fabruary 2007, paragraphe 2, tableaux 11 et 12, pièce EC-13. Aucune subvention n'est imputée aux années durant lesquelles il n'y a eu aucune commande d'un modèle donné. Les taux de subventionnement sont basés sur les prix moyens par famille et par année, tels qu'ils ont été calculés par l'ITR. Le nombre de sièges de 787-3 est supposé être le même que pour le 787-8.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Importance des subventions par LCA et taux de subventionnement – 777 (Totalité des commandes)[3399]

	777-200ER/-200LR		777-300/-300ER	
	Importance par LCA	**Taux**	**Importance par LCA**	**Taux**
2004	4 904 773 $	3,95%	5 996 553 $	4,32%
2005	4 652 768 $	4,14%	5 688 434 $	4,52%
2006	5 120 987 $	4,48%	6 260 875 $	4,86%
Moyenne	4 892 843 $	4,18%	5 981 947 $	4,56%

7.1618 Les Communautés européennes font valoir que l'"importance" des subventions apportant des avantages aux familles de LCA 737NG, 787 et 777 est suffisante pour avoir affecté de façon défavorable les LCA d'Airbus correspondants sur ces marchés. Elles présentent des diagrammes censés représenter des analyses "hypothétiques" des prix des A320, A330 et A340 en l'absence de subventionnement des 737NG, 787 et 777, respectivement, en supposant que Boeing utilise tous les avantages apportés par les subventions pour réduire les prix de tous les aéronefs commandés d'un montant identique.[3400] Les Communautés européennes font valoir que le fait de tenir compte de l'"importance" des subventions apportant des avantages aux 737NG, 787 et 777 (que ce soit en fonction de toutes les commandes ou seulement de celles qui résultent de "campagnes de vente concurrentielles") montre dans quelle mesure l'utilisation de toutes ces subventions est susceptible de causer un empêchement notable de hausses des prix des LCA d'Airbus concurrents.[3401] Les Communautés européennes présentent des descriptions "hypothétiques" similaires de l'"importance" des subventions concernant **[***]** d'Airbus pour les A320, A340 et A330.[3402]

Prix de la famille A320 et prix hypothétiques de la famille A320, y compris le taux de subventionnement des États-Unis pour la totalité des commandes de 737NG[3403]

[***]

Prix par siège des LCA de la famille A330 en dollars constants, comparés à l'importance des subventions pour le 787, totalité des commandes, 2004-2006[3404]

[***]

[3399] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1584, figure 57; International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 February 2007, paragraphe 2, tableaux 11 et 12, pièce EC-13. Les taux de subventionnement sont basés sur les prix moyens par famille et par année, tels qu'ils ont été calculés par l'ITR.

[3400] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1396, 1501 et 1597.

[3401] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1503.

[3402] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1501, figure 47; 1401, figure 33; et 1597, figure 62. **[***]**; Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphes 48 à 50.

[3403] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1501, figure 47. Les renseignements sur les prix mentionnés dans cette figure sont basés sur des données exclusives d'Airbus. Les estimations de l'importance par avion des subventions sont celles de l'ITR.

[3404] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1396, figure 31. Les renseignements sur les prix mentionnés dans cette figure sont basés sur des données exclusives d'Airbus. Les estimations de l'importance par avion des subventions sont celles de l'ITR.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Prix de la famille A340 et prix hypothétiques de la famille A340, y compris le taux de subventionnement des États-Unis pour la totalité des commandes de 777[3405]

[***]

7.1619 Les Communautés européennes font valoir que les conditions de concurrence sur le marché des LCA sont telles que Boeing est incitée à utiliser les subventions pour baisser les prix de ses LCA sur les trois marchés de produits LCA, tout particulièrement lors de ce qu'il est convenu d'appeler les campagnes de vente "concurrentielles". Les Communautés européennes font valoir que Boeing utilise les subventions pour baisser les prix de ses LCA afin d'accroître les ventes, réduisant ainsi ses coûts marginaux de production et, finalement, augmentant sa rentabilité. Elles indiquent les caractéristiques essentielles suivantes du marché des LCA qui, d'après ce qu'elles font valoir, entraînent cette incitation en matière de prix: une structure de duopole caractérisée par une forte concurrence au niveau des prix et de la qualité, des rendements d'échelle croissants, une courbe d'apprentissage à forte pente, des frais de changement de fournisseur pour les clients, des produits hétérogènes, des aménagements spécifiques selon les clients, des volumes de commandes élevés et des productions en petite série, et la nécessité d'un flux de livraisons continu.[3406]

7.1620 Les Communautés européennes affirment que, selon une théorie économique, la structure de la concurrence dans la branche de production des LCA incite de façon inhérente chaque duopoleur à "casser les prix" par rapport à son rival, soit par une politique de prix agressive, soit par des investissements additionnels dans la R&D (qui, d'après ce que les Communautés européennes affirment, sont économiquement équivalents à une politique de prix agressive en termes de "valeur unitaire").[3407] En outre, il est estimé que des prix plus bas pour les LCA entraînent finalement des bénéfices plus élevés parce que des prix plus bas impliquent une plus grande part de marché et qu'une plus grande part de marché implique une descente plus rapide de la courbe d'apprentissage (c'est-à-dire des coûts marginaux de production moins élevés) ainsi que la réalisation d'économies d'échelle et de gamme. Les Communautés européennes font valoir que, de ce fait, l'augmentation de la part de marché d'un duopoleur se soldera indirectement par des coûts marginaux plus élevés pour son rival, compensant effectivement à moyen ou long termes une politique de prix moins élevés.[3408]

7.1621 Les Communautés européennes présentent aussi une analyse hypothétique de la situation financière et de la "viabilité économique" de Boeing, dans le cas où celle-ci n'aurait pas reçu les 19,1 milliards de dollars allégués de subventions entre 1989 et 2006. Les Communautés européennes estiment que, sur la base d'un examen des données financières antérieures concernant la "branche de production des LCA des États-Unis" (c'est-à-dire la division des LCA de Boeing et, avant 1997, McDonnell Douglas), il est possible de montrer que les décisions de Boeing en matière de fixation des prix des LCA et de développement des produits étaient subordonnées à l'obtention des subventions

[3405] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1597, figure 62. Les renseignements sur les prix mentionnés dans cette figure sont basés sur des données exclusives d'Airbus. Les estimations de l'importance par avion des subventions sont celles de l'ITR.

[3406] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 391, paragraphe 334.

[3407] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 391, paragraphe 335, faisant référence à l'explication du professeur Cabral selon laquelle, comme les investissements dans des activités de R&D additionnelles conduisent à des aéronefs de meilleure qualité, les dépenses de R&D font baisser les prix effectifs des LCA "par unité de valeur", indépendamment de toutes augmentations de leurs prix nominaux. Selon le professeur Cabral, la mesure "par unité de valeur" du prix est le déterminant pertinent de la demande du marché; Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 72.

[3408] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 391, paragraphe 335.

alléguées parce que, sans l'obtention des 19,1 milliards de dollars de subventions au cours de la période de 1989 à 2006, le comportement de la branche de production des LCA des États-Unis en matière de fixation des prix et de développement des produits aurait été impossible à maintenir et financièrement irrationnel. Les Communautés européennes font valoir, sur la base de documents relatifs à la viabilité économique de la division des LCA de Boeing sans les 19,1 milliards de dollars de subventions, qu'*en l'absence* des subventions alléguées, Boeing aurait été obligée de se comporter différemment (c'est-à-dire d'augmenter les prix de ses LCA et de développer de nouveaux aéronefs plus lentement), ou elle aurait subi un échec commercial complet.[3409]

7.1622 Les Communautés européennes font valoir qu'un empêchement notable de hausses des prix des LCA d'Airbus transparaît dans la politique de prix pratiquée par Boeing, y compris dans six campagnes de vente de LCA individuelles évoquées dans l'annexe E de leur première communication écrite[3410], trois campagnes de vente de LCA mentionnées dans l'annexe D de leur première communication écrite[3411] et la campagne de 2004 pour Lufthansa décrite dans l'annexe F de leur première communication écrite. À l'appui de leurs allégations selon lesquelles Airbus a perdu un certain nombre de ventes sur chacun des trois marchés de produits LCA depuis 2002, les Communautés européennes présentent des éléments de preuve provenant de cinq campagnes de vente de LCA mentionnées dans l'annexe E de leur première communication écrite[3412], de dix campagnes de vente de LCA spécifiques figurant dans l'annexe D de leur première communication écrite[3413] et de trois campagnes de vente de LCA décrites dans l'annexe F de leur première communication écrite.[3414] Les Communautés européennes allèguent que les exportations de LCA de la famille A320 d'Airbus ont été détournées des marchés des pays tiers que sont Singapour, l'Indonésie et le Japon et ont été entravées au cours de la période de 2004 à 2006. En ce qui concerne le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges, les Communautés européennes allèguent que les importations d'A330 et A350 original ont été détournées du marché des États-Unis et entravées (comme le prouvent les campagnes de ventes perdues alléguées concernant Continental et Northwest), et que les exportations ont été détournées des marchés des pays tiers que sont le Japon, le Canada, l'Australie, l'Islande, l'Éthiopie, le Maroc et le Kenya et ont été entravées. Sur le marché des LCA de 300 à 400 sièges, les Communautés européennes allèguent que les exportations ont été détournées des marchés des pays tiers que sont Singapour, la Nouvelle-Zélande et Hong Kong pour les exportations, et ont été entravées.

[3409] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 715 à 732. Les Communautés européennes utilisent aussi l'autre évaluation pour réfuter une des principales critiques du modèle élaboré par le professeur Cabral, qui concerne son hypothèse selon laquelle l'accès de Boeing aux marchés des capitaux n'est pas sans contrainte. Selon les Communautés européennes, si l'on peut dire que Boeing peut accéder sans contrainte aux marchés des capitaux, il s'agit là aussi d'un effet des subventions alléguées. Si Boeing n'avait pas reçu les subventions alléguées, les marchés des capitaux ne lui auraient pas permis de s'endetter aussi fortement, et elle n'aurait pas pu investir dans des baisses de prix et dans le développement de nouveaux aéronefs comme elle l'a fait. Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 760; Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of My Analysis of 'The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing', 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphe 8.

[3410] Les campagnes de vente en question sont les suivantes: easy Jet (2002); Air Berlin (2004); Iberia (2005); Aegean (2005); Air Asia (2005); Hamburg International (2005).

[3411] Les campagnes de vente en question sont les suivantes: International Lease Finance Corporation (2005), CIT Group (2005) et Air Europa (2005).

[3412] Les campagnes de vente sont les suivantes: Ryanair (2000-2002); Japan Airlines (2005); Singapore Airline Leasing Enterprise (2005); Lion Air (2005); et DBA (2005).

[3413] Les campagnes de vente sont les suivantes: Continental Airlines (2003-2005); Northwest Airlines (2003-2005); All Nippon Airways (2003-2005); Japan Airlines (2003-2005); Air Canada (2005); Qantas (2004-2005); Icelandair (2005-2006); Ethiopian Airlines (2004-2005); Royal Air Maroc (2004-2005); et Kenya Airways (2005-2006).

[3414] Les campagnes de vente sont les suivantes: Singapore Airlines (2004); Air New Zealand (2004); et Cathay Pacific (2005).

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1623 Les Communautés européennes font aussi valoir que les subventions apportant des avantages aux familles de LCA 737NG, 787 et 777 menacent d'empêcher des hausses de prix dans une mesure notable en ce qui concerne les *futures commandes*, respectivement, des familles de LCA A320, A330, A350XWB-800 et A350XWB-900/1000 d'Airbus.[3415] Les Communautés européennes font valoir que les subventions actuelles et futures font qu'il est fort probable qu'Airbus subira un empêchement notable de hausses de prix pour ses familles de LCA susmentionnées, en se fondant sur les mêmes types d'éléments de preuve qui étayent leurs arguments concernant l'existence d'un préjudice grave actuel.[3416]

ii) États-Unis

7.1624 Les États-Unis contestent les affirmations des Communautés européennes selon lesquelles le comportement de Boeing en matière de développement des produits et de fixation des prix a été affecté par les subventions alléguées. Ils font valoir que les stratégies de développement des produits et la politique de prix de Boeing ont été "axées sur le marché", que les subventions en question n'ont pas augmenté les liquidités hors exploitation de Boeing, et que Boeing a généré suffisamment de liquidités pour financer son comportement en matière de fixation des prix et de développement des produits. En bref, les États-Unis soutiennent que les Communautés européennes n'ont pas démontré que le comportement commercial de Boeing aurait été différent en l'absence des subventions.

7.1625 On trouvera ci-après une description des arguments avancés par les États-Unis à titre de réfutation concernant i) les effets des subventions pour la R&D aéronautique sur le développement par Boeing de technologies relatives au 787; et ii) les effets des subventions sur le comportement de Boeing en matière de fixation des prix des 737NG, 777 et 787.

Effets des subventions pour la R&D aéronautique sur le développement par Boeing de technologies relatives au 787

7.1626 Les États-Unis avancent plusieurs arguments en réponse aux arguments des Communautés européennes selon lesquels les subventions pour la R&D aéronautique ont eu des "effets sur les connaissances" qui ont joué un rôle important dans la conception, la construction et le calendrier du 787.

7.1627 Premièrement, les États-Unis font valoir que les matériaux et les techniques de construction de base employés par Boeing pour le 787 sont commercialement disponibles. Ils allèguent que des fournisseurs mondiaux fournissent des composants importants du 787 et, dans de nombreux cas, fournissent actuellement ces composants ou d'autres à Airbus.[3417] Les États-Unis font valoir que l'utilisation par Boeing de matériaux et technologies commercialement disponibles, achetés à un réseau mondial de fournisseurs pour développer et construire le 787, met en relief le fait qu'il n'y avait en réalité aucun "écart technologique" qui empêchait Airbus de prendre la même décision que celle prise par Boeing en 2004, à savoir lancer un aéronef en composites.[3418] Selon les États-Unis, le choix stratégique essentiel de Boeing en matière de technologies pour le 787 a été sa décision de collaborer avec des fournisseurs pour tirer parti de leurs technologies et de leur savoir-faire. Les États-Unis soutiennent que c'est cela qui a élargi la base technologique de Boeing, et non pas les pouvoirs publics

[3415] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1654.

[3416] Les Communautés européennes soutiennent que l'empêchement de hausses des prix des divers LCA d'Airbus "donne fortement à penser" que les hausses de prix de ces LCA continueront d'être empêchées à l'avenir.

[3417] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 931; à cet égard, les États-Unis notent qu'Airbus et Boeing ont recours toutes les deux aux fournisseurs suivants: Alenia, Goodrich, Vought, C&D Aerospace, GKN, Spirit, Fischer, Fuji, Latecoere, Messier-Dowty, Fokker, SAAB, CAC, HAC et Hawker de Havilland; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 931, note de bas de page 1146.

[3418] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 937.

des États-Unis.[3419] Pour chacun des six domaines technologiques dans lesquels, d'après ce que les Communautés européennes allèguent, Boeing a été aidée par des subventions pour la R&D aéronautique, les États-Unis décrivent les solutions apportées aux problèmes et les innovations mises au point par Boeing et ses fournisseurs qui, d'après ce que les États-Unis allèguent, ont été les véritables causes des avancées technologiques relatives au 787.

7.1628 Deuxièmement, en ce qui concerne les subventions pour la R&D aéronautique de la NASA, les États-Unis font valoir que toutes connaissances acquises par Boeing dans le cadre de ses contrats et accords de R&D avec la NASA ont été largement diffusées dans toute l'industrie aérospatiale et font partie d'un ensemble général et mondialisé de connaissances industrielles.[3420] Les enseignements tirés de la recherche sur les composites, notamment, ont été en outre diffusés bien au-delà de l'industrie aérospatiale et ont contribué au développement d'utilisations des composites dans de nombreuses branches de production. Les États-Unis allèguent que c'est une raison qui a poussé Boeing à faire appel à des fournisseurs et partenaires extérieurs à l'industrie aérospatiale pour tirer parti d'expériences et d'innovations utiles.[3421] Ils font aussi valoir que, même si les Communautés européennes accordent beaucoup d'importance à l'expérience acquise par les employés de Boeing dans le cadre des projets de R&D de la NASA, y compris ceux concernant des technologies qui n'étaient pas jugées réalisables, les "enseignements tirés" par Boeing, y compris les écueils à éviter, étaient accessibles à Airbus.[3422] À cet égard, les États-Unis notent que le rapport de l'ingénieur d'Airbus, M. Dominik Wacht, cite un grand nombre de ces résultats de recherche mis à la disposition du public et qu'Airbus a non seulement participé à plusieurs des conférences de la NASA et du DOD mentionnées par M. Wacht, mais y a aussi joué un rôle actif.[3423]

7.1629 Troisièmement, les États-Unis font valoir que la recherche fondamentale que Boeing a effectuée pour la NASA ne peut pas être comparée au niveau de perfectionnement technologique, d'essais et d'investissement qui lui a été nécessaire pour développer le 787. S'agissant de la nature de la R&D financée par la NASA, les États-Unis font valoir que la nature de la recherche menée en vertu des contrats et accords de la NASA est soit technologiquement dénuée de pertinence, soit trop peu avancée et trop fondamentale pour avoir une incidence commerciale, et qu'elle n'a donc pas accéléré la décision et la capacité de Boeing de construire le 787.[3424] Les États-Unis notent que la NASA vise en général la recherche technologique, depuis l'observation des principes de base (TRL 1) jusqu'à la validation des composants (TRL 6).[3425] En outre, selon les États-Unis, du point de vue des coûts, le financement pour la R&D de la NASA est loin d'approcher le niveau requis pour le développement des LCA, et est insignifiant par rapport aux coûts de développement des aéronefs.[3426] Les États-Unis comparent en l'espèce les 750 millions de dollars qui, d'après ce qu'ils font valoir, correspondent au montant que Boeing a reçu de la NASA de 1989 à 2006 en vertu des programmes de R&D contestés de la NASA, et les coûts d'investissement associés au développement et au lancement d'un aéronef comme le 787, y compris la conclusion d'arrangements pour tirer parti au maximum des compétences des fournisseurs. À cet égard, les États-Unis notent que la division LCA de Boeing a dépensé 2,39 milliards de dollars pour la recherche et développement pendant la *seule* année 2006, alors qu'il a été indiqué qu'Airbus prévoit de dépenser 15,4 milliards de dollars pour développer l'A350XWB.[3427]

[3419] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 938.
[3420] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 931.
[3421] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 947, note de bas de page 1189.
[3422] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 947.
[3423] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 947 et note de bas de page 1191.
[3424] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 932.
[3425] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 946.
[3426] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 943.
[3427] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 943 et note de bas de page 1185.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1630 Quatrièmement, en ce qui concerne les effets sur les connaissances des subventions pour la R&D aéronautique alléguées du DOD, les États-Unis font valoir que la recherche sur les aéronefs financée par le DOD est destinée à un usage militaire, vise à remplir des objectifs militaires et débouche sur des technologies qui ne sont pas pertinentes pour les aéronefs civils commerciaux, telles que la technologie furtive, les vols à vitesses supersoniques, les vols habilités et la capacité d'atterrir dans des environnements difficiles.[3428] En outre, les États-Unis font valoir que la production d'aéronefs commerciaux est soumise à des prescriptions en matière de certification/maintenance plus rigoureuses et exige un taux d'efficacité/de production plus élevé que celle des aéronefs militaires, ce qui signifie que les méthodes de production suffisantes pour les aéronefs militaires ne permettent pas d'atteindre les taux sensiblement plus élevés pour les aéronefs commerciaux à moindres coûts qui sont demandés par les clients commerciaux.[3429] Les États-Unis soutiennent que, au contraire, c'est le développement technologique dans le secteur commercial qui est utile au DOD, et que le DOD reconnaît qu'il compte beaucoup sur la branche de production pour accéder aux technologies et connaissances novatrices et partager les coûts et les risques connexes avec le secteur commercial.

7.1631 En tout état de cause, les États-Unis font valoir que, dans la mesure où la technologie financée par le DOD a une application civile théorique, elle ne peut pas raisonnablement être utilisée commercialement en raison des lois et réglementations des États-Unis qui régissent l'exportation de tous les produits et services concernant la défense.[3430] Les États-Unis font référence en l'espèce à l'ITAR, qui interdit l'exportation de technologies élaborées dans un but militaire (y compris les éléments conçus, développés, modifiés ou configurés pour des applications militaires, indépendamment de leur utilisation finale prévue) sans licence ou exemption applicable.[3431] Les États-Unis soutiennent que, du fait de leur nature militaire, les technologies et produits développés par Boeing en vertu des contrats et accords du DOD sont d'une manière générale assujettis à l'ITAR et nécessitent une licence, ce qui n'est commercialement pas réalisable pour des technologies incorporées dans des LCA qui vont être vendus à des clients commerciaux dans le monde entier. Ce point, associé à la difficulté de déterminer l'héritage de chaque élément d'un aéronef commercial et aux graves conséquences financières et commerciales d'une violation involontaire de l'ITAR, a amené Boeing à déclarer que le 787 était "exempté de l'ITAR" et à faire en sorte que seules les technologies dont l'origine civile était avérée soient utilisées pour le 787. Cette obligation s'applique aussi aux fournisseurs de Boeing, qui doivent tous certifier que la totalité des éléments et technologies fournis ont une origine non militaire. Selon les États-Unis, il s'ensuit qu'aucune des technologies alléguées financées par le DOD n'est présente dans le 787.[3432]

7.1632 Cinquièmement, les États-Unis notent que, bien que les Communautés européennes aient cherché à étayer leur théorie du lien de causalité avec les "effets sur la technologie" en soulignant les similitudes entre la recherche menée dans le cadre des programmes de la NASA et du DOD et la technologie appliquée au 787, pour la plupart des programmes contestés, elles "ne trouvent même pas un semblant de rapport avec le 787".[3433] Les États-Unis font valoir que, même pour ce qui est du programme de R&D de la NASA dont les Communautés européennes font valoir qu'il était clairement le plus pertinent pour le 787, à savoir le programme Advanced Technology Composites Aircraft Structures (structures d'aéronefs en composites à haute performance) (ATCAS), la plupart des

[3428] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 948.
[3429] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 949. À cet égard, les États-Unis soutiennent que, pour utiliser les matériaux élaborés pour les aéronefs militaires, il faudrait modifier complètement leurs caractéristiques structurelles afin de respecter les prescriptions commerciales, y compris en ce qui concerne la sécurité, le confort et la réparabilité.
[3430] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 951.
[3431] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 951 et 952.
[3432] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 953.
[3433] Déclaration orale confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 22.

technologies étudiées dans le cadre de l'ATCAS sont fondamentalement différentes des technologies utilisées pour le 787.[3434]

7.1633 Sixièmement, les États-Unis soutiennent que les connaissances, l'expérience et la confiance ne constituent pas l'"avantage" conféré par une subvention pour la R&D, mais sont le résultat naturel des activités de R&D.[3435] À cet égard, les États-Unis font valoir que la théorie des Communautés européennes concernant l'"avantage technologique" dépasse les limites de l'article 1.1 b) de l'Accord SMC.[3436] L'architecture de la définition d'une subvention énoncée à l'article 1.1 est telle que l'ampleur de la contribution financière dont l'existence est constatée fixe la limite supérieure de tout avantage ainsi conféré. Les États-Unis considèrent que les connaissances, l'expérience et la confiance que Boeing acquiert en menant les travaux de recherche sont le résultat de travaux de recherche menés avec les fonds, biens et services fournis par les pouvoirs publics, tout comme ils seraient le résultat de travaux de recherche menés avec les mêmes fonds, biens et services obtenus sur le marché. Ces connaissances, cette expérience et cette confiance ne constituent donc pas un élément de la contribution financière et ne peuvent pas faire partie d'un avantage ainsi conféré.[3437] Les États-Unis ne contestent pas que Boeing a acquis des connaissances, une expérience et une confiance spécifiques en effectuant des travaux de R&D en collaboration avec les ingénieurs de la NASA et du DOD. Toutefois, ils font valoir que les Communautés européennes n'ont pas démontré que ces connaissances, cette expérience et cette confiance constituaient une condition de la contribution financière qui était plus favorable que celle qui pouvait être obtenue sur le marché.

7.1634 Enfin, les États-Unis font valoir que l'argument des Communautés européennes selon lequel, au moyen des subventions pour la R&D aéronautique, le gouvernement des États-Unis a fourni effectivement à Boeing des liquidités supplémentaires qu'elle n'avait pas par ailleurs à dépenser pour mener des activités de recherche contredit leur argument selon lequel le soutien à la recherche accordé par les pouvoirs publics a généré des connaissances que Boeing n'aurait pas eues autrement.[3438] En d'autres termes, les États-Unis font valoir qu'il est logiquement impossible de démontrer, sur la base d'une simple hypothèse, qu'une subvention pour la R&D a aussi bien des "effets sur les prix" que des "effets sur la technologie". Selon les États-Unis, une analyse hypothétique de la situation en l'absence de l'obtention par Boeing des subventions pour la R&D serait que, *en l'absence* des subventions pour la R&D, Boeing aurait dû dépenser des fonds supplémentaires pour mener la R&D qui a été financée par les subventions. Dans ce monde hypothétique, dans lequel Boeing aurait financé la R&D qui a été

[3434] Déclaration orale confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 24.

[3435] Réponse des États-Unis à la question n° 275, paragraphe 484.

[3436] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 373 b), paragraphe 251.

[3437] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 373 b), paragraphe 256. Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes demandent essentiellement au Groupe spécial i) de calculer l'avantage découlant des fonds, biens et services fournis à Boeing conformément aux articles 1.1 b) et 14 de l'Accord SMC sur la base de l'adéquation de la rémunération; puis ii) de le doubler, ou de le multiplier par un indicateur de ce que Boeing a appris en effectuant les travaux de recherche contestés. Toutefois, lorsque la NASA fournit les services d'employés à des entités externes, y compris Boeing, la "coopération" avec ces employés *est* le service rendu, et les contrats et accords de R&D entre la NASA et Boeing montrent que la collaboration entre l'acheteur et le fournisseur des services de recherche est une "condition" de ces transactions qui est conforme aux conditions pouvant être obtenues sur le marché. Les États-Unis font donc valoir que Boeing n'est pas "mieux lotie" en coopérant avec les ingénieurs de la NASA qu'elle ne le serait en effectuant des travaux comparables avec des ingénieurs comparables sur le marché; observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 373 b), paragraphe 255.

[3438] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 375, paragraphe 264; observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 275, paragraphe 485.

financée par les subventions, Boeing aurait aussi obtenu les technologies, les connaissances, l'expérience et la confiance suite aux travaux de R&D.

Effets des subventions sur le comportement de Boeing en matière de fixation des prix des 737NG, 777 et 787

7.1635 Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont pas démontré que la plupart des subventions en cause dans le présent différend étaient d'une nature qui affectait les décisions de Boeing en matière de développement des produits ou de fixation des prix. À cet égard, les États-Unis contestent l'argument des Communautés européennes selon lequel la "nature" des "versements pour la recherche contractuelle" de la NASA, du DOD et du DOC en faveur de Boeing est telle que ces versements représentent des liquidités d'exploitation supplémentaires que Boeing peut investir dans des prix moins élevés et des activités de R&D additionnelles afin de réduire ses coûts de recherche, de développement, de production et de vente des LCA. Les programmes de R&D dont il est dit qu'ils comprennent des versements pour la recherche contractuelle en faveur de Boeing n'avaient aucun effet sur ses liquidités hors exploitation, et il n'y a aucun élément de preuve indiquant que la division des avions commerciaux de Boeing aurait dépensé davantage pour la recherche sur les aéronefs civils en l'absence des subventions. En outre, même si Boeing avait supporté des coûts plus élevés, les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément de preuve indiquant que ses prix auraient été différents.[3439] Les États-Unis considèrent aussi que l'argument des Communautés européennes selon lequel la plupart des subventions en cause fournissent des liquidités hors exploitation signifie en fait qu'il est peu probable que les subventions de cette catégorie générale affectent les décisions de Boeing en matière de développement des produits ou de fixation des prix.[3440] À cet égard, un argument central présenté par les États-Unis concernant la nature d'une subvention alléguée dans une analyse du préjudice grave est que les effets d'une subvention dépendent de la question de savoir si la subvention crée une offre ou maintient une offre qui n'existerait pas autrement.[3441] Les États-Unis affirment que la question de savoir si une subvention crée ou maintient une offre dépend du point de savoir si elle est "liée" au développement, à la production ou à la vente d'un produit particulier. Si une subvention qui n'est pas liée au développement, à la production ou à la vente d'un produit particulier est accordée à une société qui bénéficie d'un accès non restreint aux marchés des capitaux, il est peu probable qu'elle affecte les décisions concernant les produits et la fixation des prix, à moins qu'elle soit telle que, en son absence, la société ne soit pas économiquement viable.

[3439] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 959.

[3440] Réponse des États-Unis à la question n° 370, paragraphe 263: "… le fait de qualifier de "liquidités hors exploitation" une subvention alléguée accordée à une société ayant un accès non restreint aux marchés des capitaux signifie qu'il est peu probable que la subvention alléguée affecte les décisions du bénéficiaire en matière de développement des produits ou de fixation des prix; les liquidités à la disposition d'une société qui a accès aux marchés des capitaux afin de financer les investissements qu'elle juge utiles ne servent *pas*, par définition, à créer ou maintenir une offre"; voir aussi la réponse des États-Unis à la question n° 387, paragraphe 278: "Dans ce contexte, même si l'on accepte la qualification faite par les CE des subventions non récurrentes alléguées comme étant l'équivalent de liquidités disponibles pour BCA, les États-Unis ont montré que, de par leur nature, de telles liquidités disponibles i) n'étaient pas liées à l'offre ou aux prix de modèles particuliers d'aéronefs civils gros porteurs de Boeing et ii) n'affecteraient pas les décisions en matière d'investissement ou de fixation des prix d'une société comme Boeing qui n'était pas soumise à de grandes contraintes pour accéder aux marchés des capitaux."

[3441] Réponse des États-Unis à la question n° 391, paragraphe 304: "l'élément déterminant de l'argument des États-Unis concernant les effets défavorables est que la question la plus importante au sujet de la nature d'une subvention alléguée est de savoir si la subvention crée une offre ou maintient une offre"; réponse des États-Unis à la question n° 391, paragraphe 306: "Le point essentiel de l'argument des États-Unis est que, étant donné que les subventions alléguées au sujet desquelles les CE portent plainte, à l'exception de certains programmes fiscaux de faible valeur, ne sont pas liées au développement, à la production ou à la vente d'un quelconque aéronef civil gros porteur, elles ne créent en aucun cas une offre et n'ont donc eu aucune incidence notable sur les prix du marché."

7.1636 Les États-Unis font valoir que l'analyse du professeur Cabral concernant les effets des subventions sur les prix des LCA de Boeing, qu'ils considèrent comme le fondement de la théorie des Communautés européennes relative aux "effets sur les prix", outre le fait qu'elle est basée sur les estimations exagérées des Communautés européennes concernant les montants des subventions reçues par la division des LCA de Boeing, repose sur des hypothèses qui sont contraires aux faits et sur des méthodes douteuses qui vont à l'encontre des bonnes pratiques économiques.[3442] Les États-Unis font aussi valoir que la théorie générale des Communautés européennes sur la manière dont les subventions ont affecté le comportement de Boeing en matière de fixation des prix des LCA est incompatible avec les éléments de preuve empiriques concernant les prix pratiqués par Airbus et Boeing sur les marchés des LCA entre 2001 et 2006. À cet égard, les éléments de preuve montrent que les pertes de part de marché subies par Boeing au profit d'Airbus ont été les plus importantes pendant la période durant laquelle les "effets sur les prix" allégués des subventions calculés par le professeur Cabral ont prétendument été les plus élevés, ce qui réfute l'allégation des Communautés européennes concernant l'existence d'un lien entre les subventions et la politique de prix de Boeing.[3443] Selon la théorie des Communautés européennes sur la manière dont les subventions affecteraient le comportement de Boeing en matière de fixation de prix, Boeing aurait dû être amenée à fixer ses prix d'une manière agressive lorsqu'elle perdait des parts de marché (c'est-à-dire durant la période de 2000 à 2004). Or les niveaux *ad valorem* des "effets sur les prix" totaux allégués calculés par le professeur Cabral *ont baissé* tout au long de la période durant laquelle, selon les États-Unis, la sous-cotation des prix d'Airbus a obligé Boeing à réagir.

7.1637 Les États-Unis contestent le calcul par les Communautés européennes des montants de subventions reçus par la division des LCA de Boeing entre 1989 et 2006. Ils font valoir que la valeur de tout avantage conféré par une subvention à la division des LCA de Boeing représente, selon toute mesure raisonnable, une très faible part du montant avancé par les Communautés européennes, et qu'elle est également insignifiante par rapport à la valeur de l'aéronef pour lequel il est allégué que les subventions alléguées ont été versées.[3444]

7.1638 Les États-Unis critiquent l'imputation faite par les Communautés européennes du montant des subventions aux divers modèles de LCA de Boeing pour déterminer l'"importance" des subventions par LCA et calculer les taux de subventionnement *ad valorem* allégués, en ce qui concerne la pertinence et l'adéquation d'une telle méthode d'imputation dans le contexte actuel, ainsi que les bases qui ont servi à imputer diverses subventions et à calculer les taux *ad valorem*.[3445] Les principales critiques des États-Unis concernant les imputations des Communautés européennes aux fins de l'"importance" des subventions sont, premièrement, qu'elles ne sont pas exigées ou justifiées en vertu de l'Accord SMC et sont incompatibles avec les arguments des Communautés européennes relatifs à la manière dont fonctionnent les subventions. En outre, l'effort des Communautés européennes visant à imputer les montants des subventions à des LCA spécifiques est arbitraire et contradictoire, étant donné leurs arguments selon lesquels la grande majorité des subventions alléguées sont des subventions qui accroissent les liquidités hors exploitation de Boeing et ne sont donc *pas* liées au développement, à la production ou à la vente des LCA.[3446] Deuxièmement, les États-Unis notent que, dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, le Groupe spécial a rejeté leur argument selon lequel ils étaient obligés de quantifier précisément les subventions en cause dans leur analyse du préjudice

[3442] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 954.
[3443] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 713.
[3444] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 810 à 812; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 171 à 173.
[3445] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 813 à 822; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 174 à 177.
[3446] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 814; réponse des États-Unis à la question n° 281, paragraphe 478.

grave au titre de la Partie III de l'Accord SMC.[3447] Il n'existe de même aucun fondement textuel dans l'Accord SMC qui justifie l'approche des Communautés européennes consistant à calculer un taux de subventionnement *ad valorem* pour chaque type d'aéronef de Boeing.[3448] Troisièmement, les États-Unis mettent en doute la pertinence du calcul de l'importance, en faisant valoir qu'une approche plus simple et plus compréhensible aurait été de comparer les valeurs des subventions annuelles et les valeurs des commandes de tous les LCA de Boeing passées chaque année.[3449] En outre, en formulant l'allégation selon laquelle l'importance des subventions est, à elle seule, suffisante pour démontrer le lien de causalité entre les subventions et les effets défavorables, et compte tenu du fait qu'elles n'ont pas montré d'une autre manière que la politique de prix de Boeing aurait été différente sans les subventions alléguées, les Communautés européennes ont mis la quantification des subventions alléguées au centre de leur augmentation sur les effets défavorables.[3450] Selon les États-Unis, si le Groupe spécial convenait qu'une grande partie de la valeur calculée par les Communautés européennes en ce qui concerne l'importance n'est pas valable, "il ne resterait rien de cet élément essentiel de l'allégation des Communautés européennes concernant les effets défavorables, et le Groupe spécial devrait rejeter l'allégation des Communautés européennes concernant les effets défavorables".[3451]

7.1639 S'agissant des conditions de concurrence sur les marchés des LCA, et plus particulièrement des incitations du marché et d'autres facteurs qui influencent les décisions de Boeing en matière de fixation des prix des LCA, les États-Unis estiment que ces décisions visent à fixer le prix optimal ou "maximisant les bénéfices" et que, de façon générale, Boeing établit ses prix au niveau maximal que supportera le marché.[3452] Pour fixer les prix de ses LCA, Boeing tient compte de facteurs tels que: i) la politique de prix d'Airbus, son concurrent; ii) la force et l'élasticité de la demande; iii) ses prévisions concernant les futures conditions du marché; iv) ses intérêts stratégiques dans des campagnes de vente données; v) les incidences d'une réduction des prix pour les futures ventes et pour les valeurs résiduelles des aéronefs déjà vendus; et vi) les modifications de ses coûts fixes et variables par produit, ainsi que de ses coûts généraux.[3453] Les États-Unis affirment que la décision prise par Boeing en 2005 et 2006 de **[***]** a été dictée par les conditions du marché, sous la forme de pertes constantes de parts de marché au profit d'un concurrent qui fixait ses prix de manière agressive, et qu'elle n'était pas liée aux subventions.[3454]

[3447] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 813; rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1179.

[3448] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 813. Selon les États-Unis, l'analyse du type de celle relative aux droits compensateurs faite par les Communautés européennes suppose, plutôt qu'elle ne prouve, leur conclusion sur le lien de cause à effet; observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 216.

[3449] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 815. Les États-Unis agissent ainsi en ce qui concerne le programme FSC/ETI ("le seul programme dont il a été constaté qu'il constituait une subvention spécifique") et, sur cette base, font valoir que les subventions ont été peu élevées et ont diminué par rapport à la valeur des commandes depuis 2000.

[3450] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 78, paragraphe 269, note de bas de page 339. Les États-Unis soutiennent que même si une partie plaignante dans une affaire concernant des effets défavorables n'est pas tenue de quantifier précisément le montant de la subvention, les Communautés européennes ont organisé leur argumentation d'une manière qui les oblige à démontrer qu'elles ont calculé avec exactitude le montant et l'importance des subventions alléguées.

[3451] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 78, paragraphe 268; observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 83, paragraphe 281.

[3452] Réponse des États-Unis à la question n° 86, paragraphe 299.

[3453] Réponse des États-Unis à la question n° 298, paragraphe 522.

[3454] Première communication écrite des États-Unis, annexe RCES concernant les campagnes, paragraphe 10.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1640 Les États-Unis font valoir que, à supposer pour les besoins de l'argumentation que les subventions alléguées affectent les liquidités hors exploitation de Boeing, la manière la plus logique d'évaluer l'ampleur de ces subventions est de les comparer aux dépenses (et non aux recettes) totales hors exploitation de Boeing pour chaque année.[3455] À cet égard, les États-Unis notent que, depuis 1998, Boeing a effectué des rachats d'actions pour un montant supérieur à 14 milliards de dollars.[3456] Les 14 milliards de dollars de capitaux rendus aux actionnaires représentent des fonds pour lesquels Boeing n'a pas estimé qu'il existait des possibilités d'investissement plus attractives. Sur la base de la propre théorie des Communautés européennes relative au lien de causalité, la conclusion hypothétique correcte est que, en l'absence des subventions alléguées, Boeing aurait adopté les mêmes pratiques en matière de prix et visé les mêmes objectifs en matière de recherche, mais qu'elle aurait réduit l'ampleur de ses rachats d'actions.[3457]

7.1641 Les États-Unis rejettent aussi les efforts des Communautés européennes visant à démontrer que la division des LCA de Boeing n'aurait pas été "économiquement viable" si elle avait gardé le même comportement en matière de fixation des prix et de développement des produits en l'absence des subventions. Au cours de la période considérée, Boeing a eu un excédent de liquidités d'exploitation après avoir dépensé tous les fonds qu'elle pouvait justifier économiquement dans des investissements pour les aéronefs (y compris la recherche). Les États-Unis présentent leurs propres analyses des données financières relatives à la division des LCA de Boeing, qui démontrent, selon eux, que "même si l'on acceptait les calculs invraisemblables des Communautés européennes concernant l'importance des subventions, les bénéfices et liquidités de Boeing étaient plus que suffisants pour couvrir les parts des budgets du Département de la défense et de la NASA que les Communautés européennes veulent attribuer à Boeing".[3458] En outre, les fonds propres de Boeing et son accès aux marchés des capitaux ont été plus que suffisants pour lui permettre de développer par elle-même toute technologie qui, d'après ce que les Communautés européennes allèguent, a été élaborée avec des fonds des pouvoirs publics.[3459]

7.1642 Les États-Unis font aussi référence aux données factuelles des campagnes de vente spécifiques afin de réfuter les allégations des Communautés européennes concernant les incitations qu'a Boeing à utiliser les subventions pour fixer ses prix d'une manière agressive. En particulier, les États-Unis font valoir ce qui suit: i) Boeing était le fournisseur en place dans la plupart des campagnes et n'était donc pas incitée à baisser ses prix, mais elle a été fortement incitée à répondre à la politique de prix d'Airbus pour retenir ses clients; ii) Airbus a "systématiquement" sous-coté ses prix par rapport à ceux de Boeing afin de "retourner" les clients de Boeing, mais les Communautés européennes ne présentent aucun élément de preuve indiquant que Boeing a sous-coté ses prix par rapport à ceux d'Airbus; iii) une fois que Boeing a décidé de réagir à la baisse des prix d'Airbus (en 2005 et 2006), elle a regagné des parts de marché et est redevenue rentable, démontrant ainsi que sa décision de baisser ses prix était économiquement rationnelle[3460]; et iv) même si Boeing a partagé certains gains de productivité en 2005 et 2006 avec ses clients (c'est-à-dire a utilisé les économies de coûts pour baisser ses prix et accroître sa part de marché), elle l'a fait tout en augmentant simultanément ses marges d'exploitation, ce qui donne à penser qu'il existe un lien temporel entre les gains de productivité (ou les économies de coûts), la baisse des prix des LCA et l'augmentation des

[3455] Les États-Unis font valoir, par conséquent, que l'utilisation par les Communautés européennes des chiffres concernant les "bénéfices nets" de Boeing est incompatible avec leur théorie du lien de causalité, à savoir que les subventions alléguées ont un effet sur les liquidités; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 177.

[3456] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 176.

[3457] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 176.

[3458] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 78, paragraphe 270.

[3459] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 961.

[3460] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 78, paragraphe 271.

marges d'exploitation.[3461] Par contre, les États-Unis notent que les montants annuels moyens des subventions au cours de cette période (basés sur les estimations des Communautés européennes) ont été inférieurs de 11 pour cent par rapport à ceux enregistrés de 2001 à 2003.

iii) Tierces parties

Australie

7.1643 L'Australie considère qu'il peut être pertinent d'évaluer les effets de subventions en fonction des effets cumulatifs de certaines subventions, ainsi que les Communautés européennes l'ont préconisé. À cette fin, toutefois, l'Australie estime que les subventions ne devraient être agrégées que dans les cas où cela est approprié pour une allégation d'effets défavorables et qu'il faudrait s'assurer qu'il existe un lien approprié entre ces subventions, fondé sur la nature des subventions, pour justifier leur agrégation.[3462]

7.1644 L'Australie considère qu'il est approprié que le Groupe spécial tienne compte de la nature de la subvention pour évaluer l'"effet de la subvention" au regard des articles 5 et 6.3 et, à cet égard, qu'il est approprié d'imputer dans le temps les subventions non récurrentes alléguées afin d'évaluer leurs effets.[3463] L'Australie rappelle que dans le rapport adopté d'avril 1985 du Comité des subventions et des mesures compensatoires du GATT, intitulé Directives concernant l'amortissement et la dépréciation, il a été reconnu qu'"{i}l exist{ait} certaines subventions qui devraient être étalées dans le temps".[3464] Par ailleurs, l'Australie fait observer que dans les affaires *États-Unis – Plomb et bismuth II* et *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, l'Organe d'appel a estimé que "les autorités chargées de l'enquête {pouvaient} présumer qu'un avantage continu{ait} d'être conféré par une "contribution financière" non liée et non récurrente", dès lors que la présomption n'était pas irréfragable.[3465] De plus, le Groupe spécial de la mise en œuvre dans l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE* a examiné si un avantage continuait d'exister et s'il existait un subventionnement qui était susceptible de subsister ou de se reproduire, en citant spécifiquement les articles 10, 14, 19.4, 21.1 et 21.3 de l'Accord SMC et l'article VI:3 du GATT de 1994 comme contexte pertinent.[3466] L'Australie considère aussi que le principe selon lequel une subvention non récurrente peut être imputée dans le temps est également étayé par la décision de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*.[3467]

[3461] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 84, paragraphes 77 et 78. Les marges d'exploitation de la division des aéronefs commerciaux de Boeing sont passées de 3,58 pour cent à 6,32 pour cent et 9,60 pour cent en 2004, 2005 et 2006, respectivement.

[3462] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 66.

[3463] L'Australie fait observer que, même si l'article 6.1 a) de l'Accord SMC est devenu caduc, il a été reconnu dans le rapport du Groupe d'experts informel au Comité des subventions et des mesures compensatoires, qui clarifiait des questions relatives à l'article 6.1 a), qu'il était nécessaire d'imputer dans le temps certaines subventions selon leur nature et que des avantages pouvaient continuer d'être conférés; réponse de l'Australie aux questions, 14 avril 2008, faisant référence aux recommandations figurant dans le rapport (G/SCM/W/415/Rev.2), dont l'Australie fait observer qu'elles n'ont pas été adoptées par le Comité.

[3464] Réponse de l'Australie à la question n° 17, 14 avril 2008. Comité des subventions et des mesures compensatoires du GATT, Directives concernant l'amortissement et la dépréciation (SCM/64, IBDD, S32/165, paragraphe 1).

[3465] Réponse de l'Australie à la question n° 17, 14 avril 2008, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Plomb et bismuth II*, paragraphe 62; et au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE*, paragraphe 84.

[3466] Réponse de l'Australie à la question n° 17, 14 avril 2008, faisant référence à l'affaire *États-Unis – Mesures compensatoires sur certains produits en provenance des CE (article 21:5 – CE)*, en particulier les paragraphes 7.165 à 7.171.

[3467] Réponse de l'Australie à la question n° 17, 14 avril 2008, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 475.

7.1645 L'Australie convient avec le Brésil que l'analyse du lien de causalité ne devrait pas dépendre de la question de savoir si les subventions alléguées peuvent être retrouvées dans les états des liquidités du bénéficiaire des subventions.[3468] Une subvention peut permettre de réduire les coûts du bénéficiaire ou d'augmenter ses revenus, mais l'Accord SMC n'exige pas une telle analyse, que ce soit en ce qui concerne l'existence d'une subvention au titre de l'article premier ou en ce qui concerne l'effet de la subvention au titre de l'article 6.3.[3469] En outre, l'analyse du préjudice grave au titre des articles 5 et 6.3 porte sur les intérêts d'un autre Membre, tels qu'ils sont évalués par les effets de la subvention sur le marché. Par conséquent, ce sont les effets énumérés à l'article 6.3 (par exemple la sous-cotation du prix et le détournement des importations), et non d'autres facteurs, qui devraient former la base de la détermination de l'existence d'un lien de causalité par le Groupe spécial.[3470]

Brésil

7.1646 Le Brésil est en désaccord tant avec l'approche des Communautés européennes qu'avec celle des États-Unis en ce qui concerne le cumul des subventions.[3471] Selon le Brésil, pour formuler ses constatations au titre de l'article 6.3 c), le Groupe spécial devrait cumuler les subventions contestées en fonction de la question de savoir si elles entraîneraient des prix inférieurs à ceux qui auraient été pratiqués autrement (la "variable relative aux effets" particulière à l'examen). Dans cette analyse, le Groupe spécial devrait d'abord déterminer si, en raison de leur structure, de leur conception et de leur fonctionnement, les subventions contestées tendent à tirer les prix vers le bas, par exemple en permettant de réduire les coûts (que ce soit les coûts de recherche-développement, les coûts de production, les coûts de financement, les frais de vente ou tous autres coûts pertinents), de dégager des liquidités ou par tout autre mécanisme. En effectuant cette vérification, le Groupe spécial devrait garder à l'esprit qu'il peut y avoir des cas où les effets en question se chevauchent.[3472] Le Brésil considère également que, par souci de cohérence, si le Groupe spécial cumule les subventions dans la formulation de ses constatations sur l'empêchement de hausses de prix, il devrait cumuler les subventions dans la formulation de ses constatations sur le détournement/l'entrave et la perte de ventes.[3473]

7.1647 Le Brésil fait valoir que si le calcul du montant du subventionnement n'est pas nécessaire dans les différends relatifs à un préjudice grave, l'"imputation" ou l'"amortissement" dans le temps de subventions non récurrentes alléguées n'est pas requis pour démontrer si les subventions ont pour "effet" de causer un préjudice grave au sens des articles 5 et 6.3.[3474] Le Brésil estime que l'imputation de l'"avantage" résultant d'une contribution financière sur une période donnée n'est peut-être pas une manière utile d'évaluer l'"effet" d'une subvention aux fins d'un différend relatif à un préjudice grave et que la période d'imputation pertinente ne doit pas nécessairement coïncider dans le temps avec l'effet de la subvention. Le Brésil fait valoir qu'en procédant à son analyse de l'existence d'un préjudice grave, le Groupe spécial devrait tenir compte des conditions de concurrence sur le marché des LCA.[3475] Boeing et Airbus sont les seuls constructeurs de LCA survivants et une vente réalisée par l'un d'entre eux est une vente perdue pour l'autre. Dans ces circonstances, les effets défavorables causés par les subventions sont très transparents, car les gains d'une société correspondent directement aux pertes de l'autre.[3476]

[3468] Réponse de l'Australie à la question n° 20, 14 avril 2008, faisant référence à la communication écrite du Brésil, au paragraphe 66, et à la déclaration orale du Brésil, au paragraphe 19.
[3469] Réponse de l'Australie à la question n° 20, 14 avril 2008.
[3470] Réponse de l'Australie à la question n° 20, 14 avril 2008.
[3471] Communication écrite du Brésil, paragraphe 46.
[3472] Communication écrite du Brésil, paragraphe 47.
[3473] Communication écrite du Brésil, paragraphe 48.
[3474] Réponse du Brésil à la question n° 17, 14 avril 2008, paragraphe 15.
[3475] Communication écrite du Brésil, paragraphe 24.
[3476] Communication écrite du Brésil, paragraphe 25.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1648 Le Brésil fait observer en outre que le marché des LCA se caractérise par l'existence d'un petit groupe de clients qui passent des commandes importantes mais peu fréquentes donnant lieu à la livraison de multiples aéronefs sur de longues périodes. Les LCA ont également de longues durées d'utilisation, qui peuvent aller jusqu'à 20 ans ou plus. Cela signifie qu'après avoir fait un achat il se peut qu'un client ne revienne pas sur le marché pour faire de nouveaux achats avant de nombreuses années. Par conséquent, les subventions qui faussent les décisions en matière d'achat d'un client ont des effets défavorables qui sont bien plus importants que dans la plupart des autres secteurs.[3477] Le Brésil fait également valoir que lorsqu'une compagnie aérienne décide d'acheter un modèle d'aéronef subventionné dans une famille d'aéronefs, elle passera très probablement des commandes complémentaires du même modèle d'aéronef, et une compagnie aérienne qui achète un modèle d'aéronef d'une famille d'aéronefs d'un producteur est plus susceptible de commander des modèles additionnels d'aéronefs de la même famille.[3478] Par conséquent, les subventions antérieures ne faussent pas seulement le marché lorsque les aéronefs tirant avantage des subventions sont livrés, mais elles sont aussi susceptibles d'affecter les futures ventes d'aéronefs.[3479]

7.1649 Enfin, le Brésil fait valoir que la nature de la production d'aéronefs est telle que le développement constant de nouveaux aéronefs et de nouvelles technologies est nécessaire pour rester compétitif, et le lancement de nouveaux aéronefs nécessite des investissements initiaux énormes dans la recherche-développement, la conception, l'ingénierie et les essais. Afin de récupérer cet investissement et de générer des économies d'échelle dans la production, un producteur doit vendre un grand nombre d'aéronefs. Les subventions, y compris les subventions pour la recherche-développement, faussent notablement la concurrence sur le marché des LCA parce qu'elles permettent à un producteur de réduire les coûts et les risques liés au développement et au lancement de nouveaux aéronefs, de réaffecter des fonds internes à d'autres usages et, plus généralement, de prendre des décisions qui sont incompatibles avec des considérations commerciales normales.[3480]

7.1650 Le Brésil fait observer que bien que les Communautés européennes aient décidé de présenter leur thèse en utilisant des modèles économiques complexes et en recherchant des flux de liquidités dans les états financiers de Boeing, le Groupe spécial, lorsqu'il formulera ses constatations, devrait s'attacher à faire une analyse classique du lien de causalité dans le droit fil de celle qui a été adoptée par le Groupe spécial initial et le Groupe spécial de la mise en œuvre dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*.[3481] Selon le Brésil, les subventions peuvent causer des effets défavorables sur les prix en permettant de dégager des liquidités du bénéficiaire de la subvention qui peuvent être utilisés pour réduire les prix. Toutefois, les éléments de preuve et les méthodes servant à démontrer l'existence de cet effet relatif aux "liquidités" ne sont pas précisés dans le texte de l'Accord SMC, et le fait que les subventions ne peuvent pas être explicitement retrouvées dans les états des liquidités ne devrait pas déterminer l'existence du lien de causalité. Le Brésil estime donc que les constatations du Groupe spécial concernant les allégations d'effets défavorables sur les prix formulées par les Communautés européennes ne devraient pas être subordonnées au point de savoir si l'on trouve des éléments de

[3477] Communication écrite du Brésil, paragraphe 26.

[3478] En outre, selon le Brésil, une compagnie aérienne qui exploite des aéronefs faisant partie d'une famille d'un constructeur est également plus susceptible d'acheter des aéronefs d'une famille différente qui sont produits par le même constructeur. Les raisons comprennent la communité des pièces détachées, la formation des pilotes et de l'équipage, l'outillage spécial, et le matériel de servitude au sol, ainsi que le fait que les compagnies aériennes ont tendance à commander de grands nombres d'aéronefs en même temps et à passer de telles commandes peu fréquemment; communication écrite du Brésil, paragraphe 27.

[3479] Le Brésil fait valoir, par exemple, qu'une compagnie aérienne qui achète un aéronef subventionné de Boeing est moins susceptible d'acheter à l'avenir un aéronef d'Airbus, ce qui exacerbe et prolonge les effets défavorables des subventions. Communication écrite du Brésil, paragraphe 27.

[3480] Communication écrite du Brésil, paragraphe 28.

[3481] Déclaration orale du Brésil, paragraphe 17.

preuve de l'existence de liquidités additionnelles dans les données financières du producteur subventionné.[3482]

7.1651 Le Brésil considère également que le Groupe spécial devrait rejeter la position selon laquelle un Membre peut éviter une constatation de l'existence d'un préjudice grave en qualifiant les subventions alléguées de liquidités additionnelles et en alléguant que les "liquidités additionnelles" ont été affectées à d'autres utilisations que l'investissement dans la valeur de l'entreprise (telles que le versement de dividendes ou le rachat d'actions) en se fondant sur de simples corrélations entre le versement de dividendes, par exemple, et les "liquidités additionnelles".[3483] Même si elles ne sont pas utilisées pour effectuer des investissements visant à accroître la valeur d'une entreprise, les subventions peuvent être affectées à des utilisations qui améliorent la situation financière d'une société, ce qui est susceptible d'avoir des effets de distorsion des échanges sur le marché. L'approche apparemment adoptée par les parties au présent différend, dans la mesure où elle fait abstraction de cette possibilité, créerait une faille dans l'Accord SMC et ne constitue pas une analyse appropriée du lien de causalité.[3484]

7.1652 Le Brésil conteste la logique de l'argument des États-Unis, selon laquelle Boeing établit le prix de ses aéronefs en se fondant sur ce que le marché des LCA accepterait, ce qui semble indiquer que les prix de Boeing n'auraient pas été différents en l'absence des subventions contestées.[3485] Selon le Brésil, dès lors qu'il est démontré que les subventions contestées sont susceptibles de déprimer les prix mondiaux ou d'empêcher les hausses de ces prix, ceux-ci peuvent être plus faibles ou pas aussi élevés qu'ils ne l'auraient été normalement. Cela étant, le Brésil considère que l'argument selon lequel le subventionnement n'a aucun effet de préjudice grave en termes de prix dans les cas où l'entreprise bénéficiaire fixe ses prix au niveau des prix mondiaux en vigueur ne tient pas compte du fait évident que, en l'absence du subventionnement, les prix mondiaux auraient été différents et les prix pratiqués par la société bénéficiaire auraient aussi été différents.[3486]

Japon

7.1653 Le Japon fait observer qu'il n'a connaissance d'aucune prescription dans le texte de l'Accord SMC imposant d'imputer une subvention non récurrente. Le Japon fait valoir que si l'imputation était toujours obligatoire, cela entraînerait un résultat déraisonnable, à savoir que même un avantage qui n'existerait pas devrait toujours être imputé.[3487]

[3482] Communication écrite du Brésil, paragraphe 66.

[3483] Déclaration orale du Brésil, paragraphe 24. Selon le Brésil, même si les subventions consistaient en versements en espèces ou en équivalents monétaires et étaient simplement transmises aux actionnaires sous la forme de versements de dividendes, ces versements de dividendes accrus enverraient aux marchés financiers un signal indiquant une amélioration de la situation financière de la société et pourraient permettre de réduire le coût du capital dont elle a besoin pour l'investissement. De même, si toutes les subventions étaient utilisées pour réduire la dette d'une société, ce que les États-Unis allèguent également, cela réduirait directement les frais financiers du bénéficiaire et représenterait une amélioration importante de la situation financière de la société aux dépens des pouvoirs publics. Le Brésil estime que lorsque des subventions sont utilisées pour améliorer la situation financière d'une société, elles peuvent permettre à ladite société de prendre des mesures qui ont des effets de distorsion des échanges que normalement le marché ne permettrait pas, telles que le maintien d'une capacité de production inefficace; déclaration orale du Brésil, paragraphe 19.

[3484] Déclaration orale du Brésil, paragraphe 20.

[3485] Déclaration orale du Brésil, paragraphe 24.

[3486] Déclaration orale du Brésil, paragraphe 24.

[3487] Réponse du Japon à la question n° 17, 14 avril 2008.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

b) Considérations préliminaires relatives à l'évaluation par le Groupe spécial de l'allégation formulée par les Communautés européennes au titre des articles 5 c) et 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC.

i) Questions d'interprétation et de méthodologie

7.1654 L'article 5 c) de l'Accord SMC dispose ce qui suit:

> "Aucun Membre ne devrait causer, en recourant à l'une quelconque des subventions visées aux paragraphes 1 et 2 de l'article premier, d'effets défavorables pour les intérêts d'autres Membres, c'est-à-dire:
>
> …
>
> c) causer un préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre."[3488]

7.1655 L'article 6.3 de l'Accord SMC est ainsi libellé:

> "6.3 Un préjudice grave au sens du paragraphe c) de l'article 5 peut apparaître dès lors qu'il existe l'une ou plusieurs des situations ci-après:
>
> a) la subvention a pour effet de détourner les importations d'un produit similaire d'un autre Membre du marché du Membre qui accorde la subvention ou d'entraver ces importations;
>
> b) la subvention a pour effet de détourner du marché d'un pays tiers les exportations d'un produit similaire d'un autre Membre ou d'entraver ces exportations;
>
> c) la subvention se traduit par une sous-cotation notable du prix du produit subventionné par rapport au prix d'un produit similaire d'un autre Membre sur le même marché, ou a pour effet d'empêcher des hausses de prix ou de déprimer les prix ou de faire perdre des ventes sur le même marché dans une mesure notable;
>
> d) la subvention se traduit par un accroissement de la part du marché mondial détenue par le Membre qui accorde la subvention pour un produit primaire ou un produit de base subventionné particulier par rapport à la part moyenne qu'il détenait pendant la période de trois ans précédente et cet accroissement suit une tendance constante pendant une période durant laquelle des subventions ont été accordées."[3489]

7.1656 L'article 6.3 de l'Accord SMC dispose qu'un préjudice grave au sens de l'article 5 c) peut apparaître dès lors que "la subvention a pour effet" l'un des phénomènes décrits à l'article 6.3 a) à d). Toutefois, l'article 6.3 ne donne pas d'indications détaillées en ce qui concerne l'ordre des étapes à suivre pour évaluer si la subvention a pour effet de détourner ou d'entraver des importations, de détourner ou d'entraver des exportations, ou d'empêcher des hausses de prix ou de faire perdre des ventes dans une mesure notable, au sens de l'article 6.3 a), b) et c), respectivement. Bien que le mot "causer" ne figure pas dans l'article 6.3, le Groupe spécial considère que les alinéas de l'article 6.3 exigent l'établissement d'un lien de causalité entre les subventions en question et la forme particulière de préjudice grave.[3490] Cette interprétation de l'article 6.3 est conforme au sens ordinaire des termes

[3488] Notes de bas de page omises.
[3489] Note de bas de page omise.
[3490] Voir aussi le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1341; et le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 372.

"apparaître" et "effet"[3491], et trouve un fondement contextuel à l'article 5 c) et dans la Partie V de l'Accord SMC. L'article 5 c) dispose qu'aucun Membre ne devrait *causer* de préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre en recourant à une quelconque subvention. S'agissant de la Partie V, le Groupe spécial considère que le fait que les termes plus détaillés et précis concernant le "lien de causalité" et la "non-imputation" qui figurent dans ses dispositions relatives aux mesures correctives commerciales n'ont pas été expressément imposés pour un examen de l'existence d'un préjudice grave au titre des articles 5 c) et 6.3 c) de la Partie III de l'Accord SMC semble indiquer que les groupes spéciaux disposent d'un certain pouvoir discrétionnaire pour choisir une méthode appropriée afin de déterminer si une subvention a pour "effet" l'un quelconque des phénomènes énoncés à l'article 6.3 a) à d).[3492]

7.1657 Les arguments relatifs au préjudice grave présentés par les Communautés européennes portent sur les effets des subventions sur les prix et les ventes d'Airbus sur les trois marchés de LCA, par le biais de leurs effets sur les prix des LCA de *Boeing* et de ses offres de produits. En effet, les parties conviennent que pour déterminer si les subventions en cause dans le présent différend ont pour effet un préjudice grave, il faut procéder à une analyse économique de la manière dont les subventions ont influé sur le comportement commercial de *Boeing* en ce qui concerne la fixation des prix et le développement de tel ou tel LCA.[3493] Les deux parties exposent leurs avis sur cette question sous la forme de propositions conditionnelles hypothétiques: les Communautés européennes affirment qu'*en l'absence* des subventions alléguées, le comportement commercial de Boeing en ce qui concerne la fixation des prix et le développement de certains LCA aurait nécessairement été différent.[3494] Les États-Unis affirment que le comportement commercial de Boeing en ce qui concerne la fixation des prix et le développement des LCA en cause n'aurait pas été différent en l'absence des subventions.[3495]

[3491] Le sens ordinaire du terme "arise" (apparaître) est "come into existence or notice; present itself, occur" (commencer à exister ou à être remarqué; se présenter, avoir lieu), *Shorter Oxford English Dictionary,* L. Brown (ed.) (Clarendon Press, 2002), Vol. I, page 116. Le sens ordinaire du terme "effect" (effet) dans ce contexte est "something accomplished, caused or produced; a result, a consequence" (une chose accomplie, causée ou produite; un résultat, une conséquence), *Shorter Oxford English Dictionary,* L. Brown (ed.) (Clarendon Press, 2002), Vol. I, page 793.

[3492] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 436. Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, alors qu'il analysait l'approche du lien de causalité et de la non-imputation adoptée par le Groupe spécial de la mise en conformité dans ce différend (dans le contexte d'une allégation d'empêchement notable de hausses de prix), l'Organe d'appel a fait observer qu'"un groupe spécial dispos{ait} d'un certain pouvoir discrétionnaire pour choisir une méthode appropriée afin de déterminer si une subvention {avait} pour "effet" un empêchement notable de hausses de prix"; rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 370, citant le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 436.

[3493] Voir, par exemple, la deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 646:

"Les Communautés européennes conviennent avec les États-Unis que, pour causer des effets défavorables au sens des articles 5 et 6.3, les subventions doivent provoquer une modification du comportement commercial de leurs bénéficiaires au point d'entraîner des effets défavorables ("modification du comportement commercial"). Contrairement à l'affirmation des États-Unis, toutefois, des éléments de preuve convaincants et crédibles démontrent qu'en l'absence des subventions des États-Unis, le comportement commercial de Boeing, aujourd'hui comme dans le passé, serait très différent, de manières qui sont reconnues comme causant des effets défavorables au sens des articles 5 et 6.3." Note de bas de page omise.

[3494] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 646 et 651.

[3495] Déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 144. Les parties conviennent que le critère "en l'absence de" est une *méthode* appropriée et admissible en matière de causalité pour déterminer si une subvention a pour effets un préjudice grave mais que ce critère n'est pas une *prescription* juridique au titre des articles 5 et 6 de l'Accord SMC. Voir, par exemple, les observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 390, paragraphe 569:

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1658 Les Communautés européennes indiquent qu'elles ont adopté une approche "unitaire" pour établir l'existence d'un lien causalité, selon laquelle les prix, les ventes, la part de marché et d'autres indicateurs du tort en matière de concurrence ne sont pas évalués séparément, mais plutôt dans le cadre d'une analyse intégrée du lien de causalité.[3496] Les Communautés européennes expliquent que, selon cette approche, dont elles allèguent qu'il s'agit de la même approche du lien de causalité que celle qui a été adoptée par le Groupe spécial de la mise en œuvre dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, l'existence de l'effet particulier sur le marché dont il est allégué qu'il constitue un préjudice grave n'est pas distincte de l'analyse du lien de causalité entre cet effet de préjudice grave et les subventions en cause.[3497] Les États-Unis ne s'opposent pas à l'utilisation par le Groupe spécial d'une approche "unitaire" ou "intégrée" pour déterminer si les subventions ont pour effets un détournement ou une entrave, une perte de ventes notable ou un empêchement notable de hausses de prix.[3498] Toutefois, ils font valoir que quelle que soit l'approche qu'il adopte, le Groupe spécial doit veiller à ce que d'autres facteurs ayant pu influer sur le volume des ventes et les prix, et donc le lien de causalité entre les subventions et les facteurs de préjudice grave, soient pris en compte.[3499]

7.1659 Nous rappelons que dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)* l'Organe d'appel a expliqué qu'une analyse de l'empêchement de hausses de prix était par nature hypothétique, et que l'adoption par le Groupe spécial de la mise en œuvre dans ce différend d'une approche "en l'absence de" pour examiner le lien de causalité était compatible avec la définition de l'empêchement de hausses de prix qui avait été approuvée par l'Organe d'appel dans la procédure initiale.[3500] Le Groupe spécial propose d'adopter une approche hypothétique pour déterminer si les subventions en cause dans le présent différend ont pour "effets" un détournement ou une entrave, une perte de ventes notable ou un empêchement notable de hausses de prix. Conformément à la structure des arguments

---

> "… les États-Unis et les Communautés européennes conviennent tous deux que le critère "en l'absence de" est une méthode, et non une règle, et qu'il n'est donc pas *prescrit* par les articles 5 et 6.3 de l'Accord SMC. Cela dit, les deux parties conviennent qu'aux fins de l'évaluation de l'allégation de l'existence d'un préjudice grave formulée par les Communautés européennes, le critère "en l'absence de" constitue une méthode appropriée".

Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 300, paragraphe 596: "Les États-Unis et les CE conviennent que le critère "en l'absence de" est un cadre utile, et non une règle obligatoire, pour analyser le lien de causalité." Les États-Unis font observer ailleurs que bien qu'ils aient "adopté une méthode "en l'absence de" pour l'essentiel de leur réfutation" de l'allégation des Communautés européennes, "leurs observations concernant l'absence de coïncidence entre les subventions alléguées et le préjudice grave allégué ne constituent pas une analyse "en l'absence de", mais elles sont quand même pertinentes pour l'évaluation par le Groupe spécial des allégations des CE"; réponse des États-Unis à la question n° 300, paragraphe 537 et note de bas de page 674. En outre, l'Australie et le Brésil font tous deux valoir que l'approche "en l'absence de" n'est qu'une des méthodes que les groupes spéciaux peuvent choisir pour déterminer si le lien de causalité requis entre la subvention et son effet allégué existe; réponse de l'Australie à la question n° 20, 14 avril 2008, communication écrite du Brésil, paragraphe 61, déclaration orale du Brésil, paragraphe 26. Le Japon fait également observer que l'Accord SMC ne comporte aucun texte prévoyant clairement que le critère "en l'absence de" est requis dans une analyse du lien de causalité au titre de l'article 6.3 c), mais il estime que le critère "en l'absence de" est une méthode efficace que le Groupe spécial peut choisir pour mener son analyse du lien de causalité dans le présent différend; réponse du Japon à la question n° 20, 14 avril 2008.

[3496] Déclaration orale confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 54.

[3497] Déclaration orale confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 54; faisant référence au rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 10.46 à 10.49 et 10.243.

[3498] Réponse des États-Unis à la question n° 295, paragraphe 505.

[3499] Réponse des États-Unis à la question n° 295, paragraphes 505 et 506; réponse à la question n° 300, paragraphe 538.

[3500] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphes 370 et 371, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 433.

relatifs au préjudice grave présentés par les Communautés européennes, nous allons procéder à cette analyse hypothétique en examinant d'abord les effets des subventions sur le comportement commercial de Boeing en ce qui concerne les LCA (c'est-à-dire les prix et les offres de produits de Boeing) puis en examinant les effets des subventions, par le biais de leurs effets sur le comportement commercial de Boeing, sur les prix et les ventes d'Airbus sur les marchés de produits spécifiques.

7.1660 Nous rappelons en outre que l'Organe d'appel a indiqué que l'article 6.3 c) prescrivait aux groupes spéciaux de s'assurer que les effets d'autres facteurs sur les prix ne diluaient pas le lien de causalité entre les subventions et l'empêchement de hausses de prix.[3501] L'Organe d'appel a également indiqué, toutefois, que l'article 6.3 c) ménageait aux groupes spéciaux un certain pouvoir discrétionnaire pour choisir la méthode utilisée aux fins de cette évaluation des effets de ce qu'il est convenu d'appeler les facteurs "de non-imputation".[3502] Le Groupe spécial convient avec les États-Unis que les groupes spéciaux ne sont pas tenus de procéder à une analyse distincte pour évaluer les facteurs de non-imputation potentiels et qu'il est permis de mener une analyse qui tient compte de ces facteurs de non-imputation potentiels en même temps que l'effet des subventions et dans le contexte des conditions de concurrence affectant le marché.[3503] Étant donné que nous effectuerons notre analyse des effets des subventions en deux étapes, à savoir en commençant par une analyse des effets des subventions sur la fixation des prix et les offres de produits de *Boeing*, et en procédant ensuite à une analyse des effets des subventions, par le biais de leurs effets sur la fixation des prix et les offres de produits de Boeing, sur les prix et les ventes d'*Airbus*, nous entreprendrons d'évaluer les éventuels facteurs de non-imputation pertinents pour chaque étape dans le cadre de notre analyse du lien de causalité faite lors de l'étape considérée. En d'autres termes, lorsque nous analyserons si les subventions ont influé sur la fixation des prix et les offres de produits de Boeing, nous analyserons aussi les effets d'autres facteurs dont il est allégué qu'ils ont influé sur ce comportement. De même, lorsque nous analyserons les effets des subventions sur les prix et les ventes d'Airbus, nous prendrons en considération l'effet d'autres facteurs que la fixation des prix et les offres de produits de Boeing sur les prix et les ventes d'Airbus sur chacun des trois marchés de produits.

7.1661 Nous sommes également conscients du fait qu'une analyse hypothétique du lien de causalité effectuée au moyen d'une approche "en l'absence de" ne comporte pas en soi de critère de causalité particulier. À cet égard, l'Organe d'appel a fait observer ce qui suit:

> "Une subvention peut être nécessaire, mais n'est pas suffisante, pour provoquer l'empêchement de hausses de prix. Interprété de cette façon, le critère "en l'absence de" est peut-être trop peu exigeant. Par contre, il serait trop rigoureux s'il exigeait que la subvention soit la cause unique de l'empêchement de hausses de prix. Au lieu de cela, le critère "en l'absence de" devrait viser à déterminer que l'empêchement de hausses de prix est l'effet de la subvention et qu'il y a un "rapport réel et substantiel de cause à effet"."[3504]

7.1662 En adoptant une approche "en l'absence de" pour analyser la question de savoir si les subventions ont pour effets l'une quelconque des formes de préjudice grave alléguées par les Communautés européennes, de la manière que nous avons décrite ci-dessus, nous déterminerons si nous sommes convaincus qu'il y a un rapport réel et substantiel de cause à effet entre la subvention en question et le détournement ou l'entrave, la perte de ventes notable ou l'empêchement notable de hausses de prix, selon le cas.

[3501] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 375.
[3502] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 375.
[3503] Réponse des États-Unis à la question n° 295, paragraphe 506.
[3504] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 438, et au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Gluten de froment*, paragraphe 69.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

ii) Organisation des arguments relatifs au préjudice grave présentés par les Communautés européennes

7.1663 Il importe d'emblée de clarifier la distinction entre l'allégation des Communautés européennes selon laquelle les subventions accordées à Boeing causent un préjudice grave au sens des articles 5 c) et 6.3 a), b) et c) de l'Accord SMC, d'une part, et les arguments et éléments de preuve qu'elles présentent en ce qui concerne les effets des subventions sur les trois marchés de LCA, d'autre part.

7.1664 Il apparaît que les États-Unis ont d'abord cru comprendre que les Communautés européennes formulaient trois allégations d'effets défavorables distinctes, à savoir i) les subventions alléguées accordées pour le 737NG causent des effets défavorables à l'A320; ii) les subventions alléguées accordées pour le 787 causent des effets défavorables à l'A330, l'A350 original et l'A350XWB-800; et iii) les subventions alléguées accordées pour le 777 causent des effets défavorables à l'A340 et l'A350XWB-900/100.[3505]

7.1665 Toutefois, les Communautés européennes indiquent qu'elles formulent une seule allégation de préjudice grave, tout en structurant leurs arguments et éléments de preuve étayant cette allégation sur la base de trois marchés distincts de LCA.[3506] Selon les Communautés européennes, cette approche est compatible avec la prescription, énoncée aux articles 5 et 6.3 de l'Accord SMC, imposant d'évaluer le lien de causalité entre les subventions contestées et les effets défavorables en se fondant sur la concurrence effective. Les Communautés européennes font valoir qu'étant donné qu'il faut évaluer le lien de causalité en se fondant sur le rapport de concurrence entre des produits subventionnés particuliers et des produits concurrents particuliers du Membre plaignant dont il est allégué qu'ils ont été pénalisés par les effets des subventions, le Groupe spécial devrait évaluer l'existence d'effets défavorables causés par les subventions en se fondant sur des arguments et des éléments de preuve concernant la concurrence entre les LCA de Boeing et les LCA concurrents d'Airbus sur les trois marchés de LCA distincts sur lesquels ils sont en concurrence.[3507]

7.1666 Depuis, les États-Unis ont indiqué qu'ils ne s'opposaient pas à la manière dont les Communautés européennes ont choisi de structurer et de présenter leurs arguments et éléments de preuve à l'appui de leur allégation de préjudice grave. Toutefois, les États-Unis font valoir qu'en identifiant trois groupes spécifiques de LCA d'Airbus, dont il est allégué que chacun est en concurrence avec un LCA de Boeing qui serait subventionné, d'après les allégations, sur l'un des trois marchés de LCA distincts, concrètement, les Communautés européennes ont "entièrement {fondé leur allégation de préjudice grave} sur les effets allégués des subventions alléguées sur la concurrence sur chacun de ces trois marchés distincts".[3508] Selon les États-Unis, les arguments et éléments de preuve présentés par les Communautés européennes concernent trois "produits subventionnés" distincts de Boeing et le préjudice grave allégué affectant trois groupes de "produits similaires" distincts d'Airbus correspondants *sur la base de la concurrence existant sur trois marchés de LCA distincts*. Les États-Unis considèrent qu'ainsi structurés les arguments et éléments de preuve ne peuvent établir le

[3505] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 802.

[3506] Réponse des Communautés européennes à la question n° 63, paragraphes 220 à 222. Les Communautés européennes font également valoir que leur allégation d'effets défavorables n'est pas subordonnée à leur identification de trois marchés distincts de LCA. Selon les Communautés européennes, les arguments et éléments de preuve étayent également la formulation de constatations de l'existence d'un préjudice grave (ou d'une menace de préjudice grave) causé aux intérêts des Communautés européennes liés aux LCA si le Groupe spécial devait évaluer la causalité des effets défavorables en se fondant sur d'autres configurations de marché, y compris un marché unique des LCA.

[3507] Réponse des Communautés européennes à la question n° 63, paragraphe 220.

[3508] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 63, paragraphe 218.

bien-fondé d'une allégation unique d'effets défavorables ayant trait à un marché "unique" d'aéronefs civils gros porteurs.[3509]

7.1667 Le Groupe spécial considère que les Communautés européennes sont libres de structurer et de présenter les arguments et les éléments de preuve étayant leur allégation de préjudice grave de la manière qu'elles ont choisie. Selon la structure de l'article 6.3 de l'Accord SMC, il y a préjudice grave dès lors que la subvention a pour effet l'un quelconque ou plus des phénomènes décrits aux alinéas a) à d) de l'article 6.3. Dès lors qu'il est constaté que la subvention a pour effet l'un ou plusieurs des effets décrits aux alinéas a) à d) de l'article 6.3, il y a préjudice grave au sens de l'alinéa c) de l'article 5, et le Membre plaignant établira ainsi que les subventions alléguées ont causé des effets défavorables aux intérêts d'un autre Membre, conformément à l'article 5 de l'Accord SMC. Nous considérons que si les Communautés européennes démontrent l'existence de l'une des formes de préjudice grave énoncées aux alinéas a) à c) de l'article 6.3 qu'elles allèguent relativement à un LCA subventionné particulier de Boeing et un produit similaire correspondant d'Airbus (ou un empêchement de hausses de prix ou une perte de ventes dans une mesure notable, sur le "même marché"), elles établiront l'existence d'un préjudice grave causé aux intérêts des Communautés européennes liés aux LCA aux fins de l'article 5 c) de l'Accord SMC.[3510]

7.1668 En outre, le Groupe spécial ne considère pas que des éléments de preuve étayant des allégations relatives à un préjudice grave fondées sur la concurrence entre un produit subventionné et un produit similaire correspondant sur un marché donné ne pourront forcément jamais étayer une allégation de préjudice grave fondée sur la concurrence existant sur marché défini différemment. À notre avis, cela dépendrait en grande partie de la définition des marchés et du champ du produit subventionné et du produit similaire. Ce n'est pas une question qui peut ou devrait être résolue à un niveau abstrait ou théorique.[3511]

[3509] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 63, paragraphes 218 et 219. Les États-Unis font observer, par exemple, que les allégations formulées par les Communautés européennes au titre de l'article 6.3 a) concernant le détournement des importations ou l'entrave à ces importations portent sur les importations de prétendus "produits similaires" spécifiques sur chacun des trois prétendus marchés de produits. Selon les États-Unis, les éléments de preuve étayant ces allégations ne seraient pas suffisants pour établir l'existence d'un détournement des importations ou d'une entrave à ces importations au sens de l'article 6.3 a) sur la base d'un marché de produits unique. Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes ne peuvent se dérober à la charge qui leur incombe au titre de l'Accord SMC de démontrer l'existence d'un préjudice grave en regroupant les produits d'une manière aux fins de leur allégation et d'une autre manière pour présenter leurs arguments et éléments de preuve; observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 63, paragraphe 224.

[3510] Nous rappelons que l'article 7.8 de l'Accord SMC dispose que les voies de recours applicables aux contraventions de l'article 5 sont que le Membre "pren{ne} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables" ou qu'il retire la subvention. À notre avis, les voies de recours envisagées viseraient les subventions particulières dont il aura été constaté qu'elles ont causé les formes spécifiques de préjudice grave, ce qui signifie qu'une allégation d'effets défavorables établie sur une base "étroite" au titre de l'article 6.3 (par exemple le subventionnement d'un LCA de Boeing causant un préjudice grave à un groupe de "produits similaires" d'Airbus) donnerait lieu à une voie de recours également "étroite".

[3511] Toutefois, le Groupe spécial note que les Communautés européennes conviennent d'une manière générale que, du fait de leur définition de la branche de production des LCA en cinq marchés distincts de LCA, ainsi que de leur identification des trois LCA de Boeing "subventionnés" et des trois groupes de LCA d'Airbus "similaires" correspondants sur trois marchés distincts de produits aux fins de leur allégation, elles demandent implicitement au Groupe spécial de se borner à examiner les liens de causalité existant entre les groupes de produits subventionnés et de produits similaires susmentionnés. Selon les Communautés européennes, les effets des subventions apportant des avantages à un groupe de LCA de Boeing subventionnés peuvent avoir des répercussions sur des LCA d'Airbus en concurrence sur un marché de LCA différent, mais de tels effets d'entraînement sont peu fréquents. Les Communautés européennes affirment que ces effets sont peu fréquents parce que les campagnes de "ventes groupées" (c'est-à-dire les campagnes de vente comportant la fourniture de

RCC supprimés, comme indiqué [***]

iii) "Marchés", produits subventionnés et produits similaires pertinents

7.1669 Les parties conviennent que le marché des LCA est un marché mondial sur le plan géographique.[3512] Les Communautés européennes décrivent le marché mondial des LCA en distinguant cinq segments de marchés (ou marchés de produits) sur lesquels, selon les allégations, telles ou telles familles de LCA de Boeing et d'Airbus sont en concurrence. Ces marchés ou segments de produits sont fondés sur le rayon d'action et la capacité en sièges spécifiques des LCA:

- les aéronefs monocouloir pouvant transporter environ 100 à 200 passagers dans une configuration à deux classes (ou l'équivalent en marchandises) et ayant un rayon d'action court à moyen;
- les aéronefs à fuselage large pouvant transporter environ 200 à 300 passagers dans une configuration à trois classes (ou l'équivalent en marchandises) et ayant un rayon d'action moyen, long ou ultralong;
- les aéronefs à fuselage large pouvant transporter environ 300 à 400 passagers dans une configuration à trois classes (ou l'équivalent en marchandises) et ayant un rayon d'action long ou ultralong;
- les aéronefs à fuselage large pouvant transporter 400 à 500 passagers dans une configuration à trois classes (ou l'équivalent en marchandises) et ayant un rayon d'action long; et
- les aéronefs à fuselage extralarge pouvant transporter plus de 500 passagers dans une configuration à trois classes (ou l'équivalent en marchandises) et ayant un rayon d'action long.[3513]

7.1670 Aux fins de leur allégation de préjudice grave, les Communautés européennes se préoccupent essentiellement de trois marchés de LCA particuliers, à savoir le marché des LCA monocouloir de 100 à 200 sièges, le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges et le marché des LCA à fuselage large de 300 à 400 sièges. Dans ces marchés de produits, les Communautés européennes identifient les trois groupes de "produits subventionnés" de Boeing et de "produits similaires" d'Airbus concurrents ci-après, soit respectivement: a) la famille des LCA 737NG et la famille des LCA A320; ii) la famille des LCA 787 et les familles des LCA A330/A350 original/A350XWB-800; et iii) la famille des LCA 777 et les familles des LCA A340/A350XWB-900/1000.[3514] Les États-Unis acceptent le partage du marché en cinq segments, tel que proposé par les Communautés européennes, comme base d'évaluation de l'allégation de préjudice grave formulée par celles-ci.[3515] Les États-Unis considèrent qu'il est ménagé aux parties plaignantes une grande latitude pour élaborer les arguments qu'elles présentent à l'appui de leurs allégations et ils estiment que, dès lors qu'un plaignant identifie des marchés ou des produits qui sont raisonnables et cohérents, le groupe spécial devrait accepter

---

LCA en provenance de plus d'un marché de LCA) représentent un nombre total relativement faible de campagnes de vente de LCA (par exemple 5,7 pour cent des transactions de vente au cours de la période de 2004 à 2006); réponse des Communautés européennes aux questions n° 67 et 68, paragraphe 242.

[3512] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1186; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 877; voir aussi la communication du Brésil en tant que tierce partie, paragraphe 36, et la déclaration orale du Brésil, paragraphe 27.

[3513] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1159; Rod P. Muddle, The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry, 2 March 2007, pièce EC-10, paragraphe 37.

[3514] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1154.

[3515] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 800. Toutefois, les États-Unis font observer qu'ils acceptent cette approche "uniquement à titre organisationnel", un peu comme une stipulation ou une hypothèse posée pour simplifier; réponse des États-Unis à la question n° 71, paragraphe 194.

cette définition et rejeter la définition proposée par le plaignant seulement dans la mesure où elle rendrait une analyse du marché impossible.[3516] Selon les États-Unis, en dépit des "graves défauts" du partage du marché des LCA en cinq segments distincts, tel que proposé par les Communautés européennes, les produits subventionnés qu'elles identifient sont suffisamment cohérents pour permettre une analyse du marché.[3517]

7.1671 Le Groupe spécial estime que le marché des LCA est un marché mondial sur le plan géographique. À cet égard, nous notons qu'Airbus et Boeing se font activement concurrence pour conclure des marchés avec des compagnies aériennes et des sociétés de location partout dans le monde et qu'elles reçoivent des commandes de clients situés dans presque toutes les régions géographiques du monde auxquels elles livrent leurs produits.[3518] Tant Airbus que Boeing présentent et commercialisent leurs aéronefs à des salons de l'aéronautique qui se tiennent partout dans le monde et auxquels se rend une foule de clients potentiels venant du monde entier ainsi que le public intéressé, et leurs installations de production et bureaux administratifs sont également situés partout dans le monde.[3519] Le financement des aéronefs se fait également à l'échelle mondiale, avec des établissements financiers dont les activités s'étendent au monde entier.

7.1672 Aux fins de son analyse de l'allégation de préjudice grave formulée par les Communautés européennes, le Groupe spécial accepte la détermination qu'elles font de trois marchés de produits, ainsi que leur identification de trois groupes de LCA de Boeing "subventionnés" qui correspondent à trois groupes de produits "similaires" d'Airbus. En analysant les allégations des Communautés européennes sur cette base, le Groupe spécial ne donne pas à entendre qu'il s'agit de la seule manière, ou de la manière la plus appropriée, de partager le marché des LCA ou d'identifier les produits subventionnés et les produits similaires correspondants pertinents. Les éléments de preuve qui ont été portés à notre connaissance indiquent plutôt que l'identification des marchés de produits, des produits subventionnés et des produits similaires pertinents faite par les Communautés européennes n'est qu'une manière parmi d'autres de structurer leurs arguments relatifs au préjudice grave. Les Communautés européennes ont choisi de structurer leurs arguments relatifs au préjudice grave de cette manière et le Groupe spécial estime qu'il est raisonnable d'examiner ces arguments sur cette base.[3520]

[3516] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 800, faisant référence à un argument présenté par les Communautés européennes au Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*; rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, Annexe F-1, paragraphe 33 (déclaration orale des Communautés européennes à la deuxième réunion du Groupe spécial); réponse à la question n° 71, paragraphe 196.

[3517] Réponse des États-Unis à la question n° 71, paragraphe 194. Les États-Unis font également valoir qu'en tant que partie défenderesse, ils conservent la latitude d'élaborer leurs propres arguments et que le Groupe spécial devrait tenir compte de ces arguments; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 800; réponse à la question n° 71, paragraphe 197.

[3518] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1186.

[3519] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1186 et 1187. À titre d'exemple, les Communautés européennes font observer que, même si Airbus a son siège social à Toulouse, en France, elle a des sièges sociaux secondaires à Washington, D.C., Tokyo, Dubaï et Beijing, plus de 160 bureaux partout dans le monde, 16 sites en Europe et une présence internationale avec son réseau de fournisseurs et une clientèle qui couvre le monde entier. Selon les Communautés européennes, si Boeing a son siège social à Chicago, elle a également des sièges sociaux secondaires en Chine et au Japon et une équipe de soutien de plus de 200 représentants situés dans 65 pays différents.

[3520] À cet égard, le Groupe spécial prend note des arguments du Brésil, selon lesquels il devrait ménager aux Communautés européennes, en tant que partie plaignante, une grande latitude pour définir le "produit subventionné" auquel leurs allégations s'appliquent et, selon lesquels, pour autant que les Communautés européennes identifient les "produits similaires" correspondant aux "produits subventionnés" conformément à la note de bas de page 46 de l'Accord SMC, le Groupe spécial ne devrait pas "contester" la décision du plaignant; communication du Brésil en tant que tierce partie, paragraphes 31 à 33, déclaration orale du Brésil, paragraphe 22.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1673 Les Communautés européennes font également valoir que, sur le plan géographique, chaque marché de LCA identifié fonctionne à l'échelle des marchés nationaux pris individuellement ainsi que du marché mondial.[3521] Selon les Communautés européennes, comme l'article 6.3 a) et b) de l'Accord SMC prescrit aux groupe spéciaux d'évaluer les éléments de preuve de détournement ou d'entrave en se fondant sur certains marchés nationaux, les groupes spéciaux évaluant les allégations formulées au titre de ces deux dispositions sont tenus de limiter la portée géographique des marchés aux frontières territoriales des pays considérés.[3522] Les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément de preuve au Groupe spécial pour étayer leur argument selon lequel les trois marchés de produits qu'elles ont identifiés peuvent être partagés en marchés nationaux distincts aux fins de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC.[3523] Les États-Unis affirment que les producteurs de LCA font facilement le commerce des LCA sur de longues distances, que les barrières entre les acheteurs et les vendeurs sont peu élevées et que les prix de vente dans un pays influent habituellement sur les prix des ventes effectuées ultérieurement dans d'autres pays (facteurs qui indiquent généralement l'existence d'un marché mondial des LCA). Selon les États-Unis, une partie affirmant l'existence d'un marché national pour les aéronefs civils gros porteurs devrait donner une explication des raisons pour lesquelles ces types de conditions de concurrence n'empêchent pas l'existence de marchés distincts, plus petits, tels que les marchés nationaux.[3524]

7.1674 Bien que les Communautés européennes fassent valoir que "chaque marché de LCA fonctionne également à l'échelle des marchés nationaux pris individuellement, y compris le marché des États-Unis et divers marchés de pays tiers"[3525], elles ne limitent pas leurs arguments concernant l'existence d'un empêchement notable de hausses de prix ou d'une perte de ventes notable, au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, à tel ou tel marché national pris individuellement.[3526] Par conséquent, le Groupe spécial évaluera les arguments des Communautés européennes concernant l'existence d'un empêchement notable de hausses de prix et d'une perte de ventes notable au regard du fait que chacun des trois marchés de LCA a une portée géographique mondiale. Le Groupe spécial rappelle que l'article 6.3 a) et 6.3 b) lui prescrit expressément d'effectuer son examen du détournement et de l'entrave en se fondant sur les marchés nationaux; soit le marché du Membre qui accorde la subvention aux fins de l'article 6.3 a), soit les marchés de pays tiers aux fins de l'article 6.3 b). Ce faisant, le Groupe spécial n'est pas tenu d'examiner si les Communautés européennes ont établi l'existence de tels marchés nationaux. La question dont est saisi le Groupe spécial est plutôt celle de savoir si, d'après les éléments de preuve concernant les ventes réalisées dans ces pays, celui-ci est

[3521] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1151.
[3522] Réponse des Communautés européennes à la question n° 65, paragraphe 232.
[3523] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 877.
[3524] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 878.
[3525] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1190. Les Communautés européennes font observer que le Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – Coton upland* a estimé que l'existence d'un marché mondial n'empêchait pas l'existence d'autres marchés géographiques pertinents au sein du marché mondial. Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphes 7.1247 et 7.1248. Les Communautés européennes mentionnent les facteurs ci-après à l'appui de leur argument selon lequel chaque marché de LCA fonctionne à l'échelle des marchés nationaux pris individuellement: i) les éléments de preuve figurant dans les annexes D, E et F de leur première communication écrite, dont elles affirment qu'ils montrent que les campagnes de vente de LCA se déroulent dans le cadre des pays pris individuellement; ii) le fait que les "identités" de compagnies aériennes et de sociétés de location sont associées aux pays pris individuellement; iii) le fait que, depuis 2000, Airbus et Boeing ont reçu des commandes de clients situés dans 75 et 70 pays différents, respectivement; et iv) le fait que les données relatives aux commandes des compagnies aériennes et aux livraisons peuvent aussi être facilement ventilées par pays; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1191.
[3526] Les Communautés européennes indiquent que leurs arguments concernant l'existence d'un empêchement notable de hausses de prix et d'une perte de ventes dans une mesure notable sur chacun des trois marchés de LCA sont fondés sur le fait que ces marchés sont des marchés mondiaux sur le plan géographique; déclaration orale confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 91.

convaincu qu'il y a eu détournement et entrave des importations ou des exportations au sens de l'article 6.3 a) et 6.3 b), respectivement, sur l'un quelconque des trois marchés de LCA sur le marché national particulier.

7.1675 Nous notons que les Communautés européennes estiment également, "à titre subsidiaire", qu'en plus du marché mondial des LCA et de marchés de LCA nationaux pris individuellement, chaque campagne de vente de LCA devrait être considérée comme étant un marché de LCA.[3527] Le Groupe spécial convient avec les États-Unis qu'aux fins de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, pour parler de "marché", il faut plus que la réunion d'un acheteur et d'un vendeur en vue d'accomplir une transaction commerciale, car une telle définition serait valable pour presque toutes les transactions effectuées dans le monde et réduirait la notion de "marché" à néant.[3528] Nous nous abstenons donc d'examiner les arguments des Communautés européennes concernant le préjudice grave selon lesquels une campagne de vente de LCA donnée peut elle-même constituer un "marché" pertinent aux fins de l'article 6.3 de l'Accord SMC.

iv) Questions relatives à la portée temporelle de l'allégation des Communautés européennes

7.1676 La question suivante que nous examinons concerne la période appropriée que le Groupe spécial devrait prendre en considération pour évaluer l'existence d'effets défavorables "actuels", ainsi que le point de savoir si, en procédant à cette évaluation, le Groupe spécial peut tenir compte des éléments de preuve et données relatifs à des périodes antérieures.

7.1677 Les Communautés européennes font valoir que les articles 5 et 6.3 de l'Accord SMC prescrivent qu'elles établissent *prima facie* l'existence d'effets défavorables *actuels* causés par les subventions contestées dans les conditions de concurrence actuelles. Selon les Communautés européennes, cette démonstration nécessite l'évaluation d'un lien de causalité entre les subventions et les effets défavorables *actuels* sur une "période de référence".[3529] Les Communautés européennes demandent au Groupe spécial d'évaluer l'existence d'effets défavorables actuels sur la période de 2004 à 2006.[3530]

7.1678 Les États-Unis font valoir qu'étant donné les allégations de subventionnement qui remontent jusqu'en 1989 et le fait que les cycles de développement des produits dans la branche de production des LCA durent souvent des décennies, l'approche correcte est d'examiner les allégations de préjudice grave formulées par les Communautés européennes et l'évolution du marché dans une perspective à plus long terme.[3531] Les États-Unis estiment qu'afin d'effectuer une "évaluation objective" de la question ainsi que le prescrit l'article 11 du Mémorandum d'accord, le Groupe spécial doit choisir une "période de référence" qui est suffisamment longue pour lui permettre de distinguer les évolutions qui résultent du cycle économique de celles qui sont liées à d'autres facteurs.[3532] Les États-Unis font

[3527] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1193. Les Communautés européennes font valoir que les différentes campagnes de vente de LCA font intervenir des acheteurs (c'est-à-dire des compagnies aériennes et des sociétés de location) et des vendeurs (c'est-à-dire Airbus et Boeing) qui se réunissent pour convenir des prix et des modalités d'une transaction commerciale portant sur la vente d'un LCA. Selon les Communautés européennes, ces différentes campagnes de vente de LCA constituent donc des "marchés" aux fins des allégations de préjudice grave formulées par les Communautés européennes au titre de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC.

[3528] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 885.

[3529] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1074; déclaration orale non confidentielle à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 126.

[3530] Déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 126.

[3531] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 370, paragraphe 203.

[3532] Réponse des États-Unis à la question n° 72, paragraphe 201.

valoir que la période de 2004 à 2006 proposée par les Communautés européennes ne permet pas au Groupe spécial de procéder à une évaluation objective de la question dont il est saisi, comme le prescrit l'article 11 du Mémorandum d'accord[3533], et que la période de 2001 à 2006 est la période la plus courte qui permettrait au Groupe spécial de s'acquitter de ses obligations conformément audit article.[3534]

7.1679 À notre avis, les Communautés européennes, en tant que partie plaignante, peuvent identifier la période sur laquelle elles demandent au Groupe spécial d'évaluer l'existence d'un préjudice grave, mais elles ne peuvent pas limiter la portée temporelle des éléments de preuve que le Groupe spécial peut prendre en considération aux fins de cette évaluation. Conformément à la prescription de l'article 11 du Mémorandum d'accord imposant de procéder à une évaluation objective, le Groupe spécial devrait évaluer l'allégation de préjudice grave formulée par les Communautés européennes en se fondant sur tous les éléments de preuve qui lui ont été présentés, y compris ceux qui concernent des périodes antérieures à 2004, en donnant l'importance qui convient à ces éléments de preuve compte tenu de leur contexte, de leur pertinence et de leur valeur probante. En conséquence, afin d'évaluer si les Communautés européennes ont démontré que les subventions en cause ont pour effet un préjudice grave actuel au sens de l'article 6.3 de l'Accord SMC, le Groupe spécial évaluera si celles-ci ont démontré l'existence d'un préjudice grave pendant la période allant de 2004 à 2006 identifiée par les Communautés européennes. Toutefois, le Groupe spécial ne limitera pas la portée temporelle des éléments de preuve qu'il prendra en considération pour entreprendre cette évaluation et tiendra donc compte de tous les éléments de preuve pertinents présentés en l'espèce.[3535]

v) Utilisation des données relatives aux commandes et aux livraisons

7.1680 Le Groupe spécial va ensuite examiner les arguments des parties concernant le moment auquel on peut dire que les formes particulières de préjudice grave apparaissent, ainsi que le type de données qui sont pertinentes pour démontrer l'existence d'une forme particulière de préjudice grave; à savoir les données relatives aux "commandes" de LCA par opposition aux données concernant les "livraisons" de LCA.

7.1681 Les Communautés européennes font valoir que ce sont les commandes, par opposition aux livraisons, qui sont les plus pertinentes pour évaluer l'incidence des subventions sur Airbus. Selon les Communautés européennes, les ventes sont gagnées ou perdues lorsque les commandes sont passées et, par conséquent, "l'empêchement notable de hausses de prix, la perte de ventes notable, ainsi que le détournement et l'entrave sont causés par les subventions ders États-Unis au moment où une commande de LCA est passée par une compagnie aérienne ou une société de location".[3536]

7.1682 Les États-Unis font valoir que les prix pratiqués au moment de la commande constituent la base la plus appropriée pour discerner les tendances des prix et analyser l'effet d'une subvention sur la concurrence par les prix entre Airbus et Boeing. Selon les États-Unis, la concurrence par les prix entre les LCA a principalement lieu dans le cadre des campagnes de vente qui se terminent par une décision de commander des aéronefs d'Airbus ou de Boeing, et le prix d'achat d'un aéronef civil gros porteur est généralement déterminé à ce moment-là.[3537] De même, les États-Unis font valoir qu'une "vente" est "perdue" au moment où un client prend une décision définitive d'acheter un aéronef d'un

[3533] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 803 et 807.
[3534] Réponse des États-Unis à la question n° 72, paragraphe 201.
[3535] À cet égard, le Groupe spécial prend note de la communication du Japon selon laquelle le Groupe spécial devrait prendre en considération tous les éléments de preuve pertinents dont il est saisi, indépendamment du point de savoir s'ils sont antérieurs ou postérieurs à la date de son établissement; communication écrite du Japon, paragraphe 10.
[3536] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1214.
[3537] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 890.

concurrent et que cette décision est prise au moment de la commande.[3538] En d'autres termes, selon les États-Unis, c'est au moment de la commande qu'il convient d'évaluer "la perte de ventes".

7.1683 Toutefois, les États-Unis font valoir qu'aux fins de l'évaluation des allégations de détournement ou d'entrave des importations ou des exportations au sens de l'article 6.3 a) ou 6.3 b) de l'Accord SMC, les termes "importations" et "exportations" devraient être interprétés comme faisant référence aux livraisons effectives de LCA plutôt qu'aux commandes.[3539] En effet, le sens ordinaire des mots "importations" et "exportations" comprend les articles ou choses réels qui franchissent les frontières internationales; c'est-à-dire les livraisons.[3540] Les États-Unis estiment que les commandes sont, tout au plus, des contrats relatifs à des importations et des exportations futures et que, bien qu'elles soient pertinentes pour une analyse de la menace d'un détournement ou d'une entrave, elles ne fournissent aucun renseignement au sujet des importations ou des exportations qui ont effectivement eu lieu.[3541] Les États-Unis font valoir qu'en formulant leurs arguments concernant le détournement et l'entrave en se fondant sur les données relatives aux commandes plutôt que sur les données relatives aux livraisons, les Communautés européennes n'ont pas produit de renseignements suffisants pour démontrer l'existence d'un détournement ou d'une entrave actuel.[3542]

7.1684 Le Groupe spécial considère que les arguments des parties soulèvent deux questions. La première concerne le moment auquel on peut dire que les phénomènes spécifiques de préjudice grave existent. À titre d'exemple, l'empêchement notable de hausse de prix a-t-il lieu uniquement au moment où un LCA est commandé, a-t-il lieu au moment où le LCA est effectivement livré (ce qui, les parties sont d'accord sur ce point, survient en moyenne trois ans après la commande), ou le phénomène dure-t-il de la commande à la livraison? Les Communautés européennes estiment que les ventes de LCA ont lieu au moment de la commande et que les subventions en cause dans le présent différend causent donc des effets défavorables à ce moment-là, c'est-à-dire quand se produit une vente ayant donné lieu à un empêchement de hausses de prix, une vente perdue, une vente détournée ou une vente entravée.[3543] Toutefois, les Communautés européennes font également valoir que ces effets défavorables se poursuivent aussi pendant plusieurs années à compter de la commande, car les recettes d'Airbus sont affectées par les livraisons d'aéronefs ayant donné lieu à un empêchement notable de hausses de prix, et par les pertes de recettes découlant de la non-livraison d'aéronefs en raison de ventes perdues, détournées et entravées.[3544]

7.1685 Le Groupe spécial rappelle que les LCA sont achetés dans le cadre de contrats de longue durée qui valent fréquemment plusieurs milliards de dollars et donnent lieu à la livraison d'aéronefs

---

[3538] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 897.

[3539] Le Japon partage l'avis des États-Unis selon lequel, au moins aux fins du présent différend, les termes "importations" et "exportations" figurant à l'article 6.3 a) et 6.3 b), respectivement, devraient être interprétés comme désignant les livraisons effectives plutôt que les commandes; communication écrite du Japon, paragraphe 20. Le Japon fait également valoir que, dans une branche de production telle que la branche de production des LCA, dans le cadre de laquelle il y a habituellement un laps de temps considérable entre les dates des commandes et celles des livraisons, il n'est pas raisonnable d'interpréter les termes "importations" et "exportations" comme englobant les commandes en raison des divers facteurs qui peuvent rompre le lien entre les commandes et les livraisons (par exemple, les commandes sont souvent annulées, leurs modalités sont susceptibles d'être modifiées avant la livraison et les dates de livraison sont souvent reportées à beaucoup plus tard).

[3540] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 903, faisant référence au *New Shorter Oxford English Dictionary*, page 889 (le terme "export" (exportation) est défini comme suit: "an article that is exported" (un article qui est exporté)), page 1323 (le terme "import" (importation) est défini comme suit: "something imported or brought in" (une chose importée ou apportée)), pièce US-14.

[3541] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 903.

[3542] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 906.

[3543] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1218.

[3544] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1218.

sur de nombreuses années. Les modalités et conditions d'achat (par exemple les spécifications des aéronefs, le prix net, les rabais, les concessions autres que de prix et les arrangements financiers) sont fixées au moment où la commande est passée. Lors de la signature d'un contrat d'achat, les clients versent un dépôt non remboursable pour chaque aéronef commandé et le flux de liquidités relatif à une vente spécifique commence donc à la commande de l'aéronef.[3545] En principe, les modalités et conditions du contrat d'achat ne sont pas renégociées après la commande et l'évaluation de la rentabilité d'un contrat donné avant la livraison, ainsi que des marges bénéficiaires effectivement générées, est fondée sur les modalités et conditions établies au moment de la commande.[3546] Toutefois, le paiement complet n'est effectué qu'à la livraison de l'aéronef.[3547] Par ailleurs, Airbus et Boeing prévoient toutes deux la révision du prix de la cellule de base de l'aéronef pour tenir compte du temps qui s'écoule entre la négociation du prix au moment de la commande et la livraison de l'aéronef. Les facteurs de révision du prix peuvent augmenter sensiblement le prix d'achat à payer.[3548] Selon le Groupe spécial, les phénomènes d'"empêchement de hausses de prix" et de "perte de ventes" ne commencent et ne se terminent pas au moment où un LCA est commandé. Étant donné les particularités de la production et de la vente des LCA, ces formes de préjudice grave devraient plutôt être considérées comme commençant au moment où une commande de LCA est obtenue (ou est perdue) et se poursuivant jusqu'au moment où l'aéronef est livré (ou non) inclus. Toutefois, le Groupe spécial estime que le sens ordinaire des termes "importations" et "exportations" figurant à l'article 6.3 a) et 6.3 b) de l'Accord SMC, respectivement, permet de penser que ces formes de préjudice grave apparaissent uniquement lors de la livraison de l'aéronef au client. Par conséquent, la commande d'un aéronef peut certes être considérée comme représentant une livraison future et, à cet égard, constituer un élément de preuve indiquant qu'une importation ou une exportation future sera détournée ou entravée, mais elle n'est pas en soi un élément de preuve indiquant l'existence d'un détournement ou d'une entrave des importations ou des exportations au sens de l'article 6.3 a) ou 6.3 b) de l'Accord SMC, car chacune de ces dispositions envisage l'existence de marchandises qui franchissent des frontières, et ces phénomènes ne peuvent donc se produire qu'à l'endroit où les livraisons de LCA ont lieu.

7.1686 La deuxième question soulevée par les arguments des parties concernant les commandes et les livraisons a trait au type de données qui sont pertinentes pour démontrer l'existence de phénomènes spécifiques de préjudice grave tels que l'empêchement de hausses de prix, la perte de ventes, ainsi que le détournement et l'entrave des importations et des exportations. Comme nous estimons que l'empêchement de hausses de prix et la perte de ventes existent à partir du moment où une commande de LCA est passée, jusqu'à sa livraison incluse, les données relatives aux commandes et aux livraisons de LCA seront susceptibles d'être pertinentes pour démontrer l'existence d'un empêchement notable de hausses de prix et d'une perte de ventes notable.[3549] S'agissant du détournement et de l'entrave des

[3545] Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 25. Les constructeurs comptent généralement sur le flux de liquidités engendré par le dépôt non remboursable pour financer la production.

[3546] Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 26.

[3547] Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 49.

[3548] Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 49.

[3549] L'Australie fait valoir que le Groupe spécial devrait prendre en considération la situation des commandes ainsi que celle des livraisons. Selon l'Australie, même s'il se peut que la livraison n'ait pas lieu, les commandes sont une indication de l'effet des subventions sur la branche de production et le marché, par le biais des ventes futures prévues et de la part de marché. L'Australie considère qu'elles fournissent donc une indication concernant la façon dont les subventions actuelles sont susceptibles d'influer sur le marché dans le futur et, partant, concernant la menace d'un préjudice grave futur; communication de l'Australie en tant que tierce partie, paragraphe 69. Le Brésil fait valoir qu'un plaignant peut s'acquitter de la charge qui lui incombe de démontrer l'existence d'un préjudice grave en utilisant les données relatives soit aux commandes soit aux

importations ou des exportations, le Groupe spécial estime que l'existence de ces manifestations de préjudice grave ne peut être établie définitivement que par les données pertinentes relatives aux livraisons. Toutefois, ainsi qu'il est indiqué ci-dessus, les commandes de LCA représentent, le plus souvent, des livraisons qui auront lieu quelques années plus tard. Le Groupe spécial considère donc que les éléments de preuve concernant les commandes passées entre 2004 et 2006 peuvent indiquer que des importations ou des exportations futures seront détournées ou entravées à l'avenir, et par conséquent indiquer l'existence d'une menace de préjudice grave. Le Groupe spécial applique ces principes à son évaluation des arguments et éléments de preuve présentés par les parties.

vi) Aperçu général de la branche de production des LCA

7.1687 Le Groupe spécial entreprend son évaluation des arguments des Communautés européennes concernant le préjudice grave en gardant les considérations qui précèdent à l'esprit. Avant d'entreprendre cette évaluation, nous estimons qu'il est utile de faire une brève présentation d'aspects clés de la branche de production des LCA afin de donner un contexte factuel pertinent à notre évaluation des effets des subventions.

7.1688 Les principaux acteurs de la branche de production des LCA sont les constructeurs de cellules d'aéronefs civils gros porteurs, les compagnies aériennes qui exploitent les LCA, les motoristes qui fournissent les moteurs et les sociétés de location qui achètent des LCA aussi bien aux constructeurs qu'aux compagnies aériennes et qui les louent aux compagnies aériennes à des fins d'exploitation. Boeing et Airbus sont les deux principaux producteurs de LCA.[3550] Les parties conviennent que le marché des LCA est présentement un duopole dans le cadre duquel Boeing et Airbus détiennent toutes deux une part importante du marché et que celles-ci offrent une ligne complète de LCA concurrentiels. Airbus et Boeing possèdent toutes deux une certaine puissance commerciale, ce qui signifie que les décisions de chacun des deux constructeurs concernant la fourniture et la fixation des prix de ses produits peut influer sur la fixation des prix de l'autre constructeur et, d'une manière plus générale, sur les prix du marché des LCA.[3551] Les constructeurs de LCA déterminent à la fois le type et la quantité des nouveaux LCA produits, mais leurs décisions concernant le type de LCA développés et produits sont prises en consultation avec les principales compagnies aériennes et sociétés de location.[3552] Le nombre de LCA commandés et livrés dépend exclusivement de la demande des compagnies aériennes et des sociétés de location, car Boeing et Airbus produisent rarement des LCA sur la base de suppositions.[3553]

---

livraisons, selon leur pertinence dans les circonstances particulières d'une affaire, et que le Groupe spécial devrait s'abstenir de constater que l'existence de formes spécifiques de préjudice grave au titre de l'article 6.3 doit être démontrée en utilisant les données relatives aux commandes ou aux livraisons; communication du Brésil en tant que tierce partie, paragraphes 59 et 60; déclaration orale du Brésil, paragraphe 28.

[3550] Les LCA produits par Boeing (y compris McDonnell Douglas) et Airbus représentaient 90,9 pour cent de la flotte mondiale exploitée au 31 décembre 2006; Rod P. Muddle, The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry, 2 March 2007, pièce EC-10, paragraphe 16. Les autres producteurs de LCA, tels que le constructeur russe Tupolev, ne sont actifs que dans certaines régions et que pour certaines catégories spécifiques de produits et ne représentent pas un volume d'offre important.

[3551] Les Communautés européennes indiquent que la plupart des compagnies aériennes qui exploitent des LCA sont des clients de Boeing et elles fournissent les chiffres suivants: sur les 764 compagnies aériennes qui exploitent des aéronefs d'Airbus et/ou de Boeing, 645 compagnies exploitent des LCA de Boeing, 507 compagnies exploitent uniquement des LCA de Boeing et 119 compagnies exploitent uniquement des LCA d'Airbus; déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 96; Airclaims CASE database, Fleet Summary, data query as of 14 May 2007, pièce EC-1311.

[3552] Rod P. Muddle, The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry, March 2007, pièce EC-10, paragraphe 17.

[3553] Rod P. Muddle, The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry, March 2007, pièce EC-10, paragraphe 17. Toutefois, M. Muddle indique que les constructeurs peuvent quand même influer sur la

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1689 Les clients des nouveaux LCA de Boeing et d'Airbus sont principalement les compagnies aériennes et les sociétés de location.[3554] Les compagnies aériennes achètent les LCA comptant, financent l'achat de LCA au moyen d'instruments tels que des contrats de location-financement ou louent les LCA qu'elles exploitent. Elles peuvent soit acheter les LCA directement à Boeing ou à Airbus, soit acquérir des LCA d'occasion auprès d'autres compagnies aériennes ou de sociétés de location. Les sociétés de location d'aéronefs sont aussi des acteurs importants sur les marchés des LCA.[3555] Elles exercent leurs activités tant du côté de la demande que de celui de l'offre de la branche de production des LCA. Du côté de la demande, elles sont des acheteurs importants de LCA, représentant 17 pour cent des commandes passées à Boeing et à Airbus et environ 25 pour cent des livraisons de Boeing et d'Airbus au cours de la période de 2000 à 2006.[3556] Du côté de l'offre, les sociétés de location offrent des LCA loués aux compagnies aériennes qui ne souhaitent peut-être pas acheter de LCA, ce qui crée une source d'offre additionnelle pour les compagnies aériennes et une autre solution par rapport à l'achat direct de nouveaux LCA à Boeing ou à Airbus et à l'achat de LCA d'occasion à d'autres compagnies aériennes. En tant que fournisseurs d'aéronefs loués d'occasion, les sociétés de location sont des acteurs importants sur le marché des LCA d'occasion, en achetant des aéronefs d'occasion et en les louant aux compagnies aériennes. Les prix qu'obtiennent les sociétés de location de Boeing et d'Airbus peuvent constituer une forme de point de repère pour les prix des nouveaux aéronefs.[3557]

7.1690 Les moteurs sont l'élément le plus coûteux d'un LCA, car ils représentent entre 20 et 30 pour cent de son coût total. Plusieurs moteurs sont disponibles pour la plupart des modèles de LCA, et les acheteurs de LCA choisissent un moteur indépendamment de leurs négociations avec les constructeurs de LCA. Lorsqu'ils sont négociés séparément entre l'acheteur de LCA et les motoristes, les prix des moteurs, et d'autres caractéristiques, peuvent déterminer si Airbus ou Boeing emportera une vente à une compagnie aérienne ou à une société de location.[3558] Dans de nombreux cas, ni la compagnie aérienne ni les motoristes ne divulguent les modalités des contrats relatifs aux moteurs au constructeur de la cellule de l'aéronef.[3559]

7.1691 La production d'aéronefs civils gros porteurs comporte de lourds coûts de développement initiaux, et le retour sur investissement intervient à beaucoup plus long terme. Les aéronefs sont développés pendant une période de plusieurs années en vue d'être vendus pendant une période moyenne de 18 ans. La durée de commercialisation d'un aéronef est largement déterminée par la durée de vie de la technologie qui définit le modèle. Une fois que la technologie a été remplacée, le

---

demande de nouveaux aéronefs en accélérant ou en réduisant le rythme auquel les compagnies aériennes remplacent les aéronefs plus vieux et moins économes en combustible, en offrant un aéronef économe en combustible et à faible prix, par exemple.

[3554] Un petit nombre de LCA sont achetés à des fins d'utilisation privée ou par des entreprises.

[3555] M. Muddle indique que les principales sociétés de location dans le monde sont les suivantes: International Leasing Finance Corporation (ILFC); GE Commercial Aviation Services (GECAS); Singapore Aircraft Leasing Company (SALE); Aviation Capital Group; AerCap; RBS Aviation Capital; CIT Group; Rod P. Muddle, The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry, March 2007, pièce EC-10, paragraphe 19.

[3556] Rod P. Muddle, The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry, March 2007, pièce EC-10, paragraphe 20. Selon M. Muddle, les ventes aux sociétés de location sont particulièrement importantes pour Airbus, car les commandes passées par les sociétés de location ont compté pour 20 pour cent dans les commandes d'Airbus pendant la période de 2000 à 2006, contre 14 pour cent pour Boeing.

[3557] Rod P. Muddle, The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry, March 2007, pièce EC-10, paragraphe 26. M. Muddle note, toutefois, qu'il se peut que les prix obtenus par les sociétés de location ne tiennent pas compte de certains des autres avantages "autres qu'en termes de prix" que reçoivent les compagnies aériennes.

[3558] Rod P. Muddle, The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry, March 2007, pièce EC-10, paragraphe 28.

[3559] Rod P. Muddle, The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry, March 2007, pièce EC-10, paragraphe 31.

constructeur de LCA ne pourra plus vendre le modèle sans effectuer des dépenses d'investissement majeures pour incorporer les technologies les plus modernes disponibles.[3560] La production de LCA se caractérise aussi généralement par des courbes d'apprentissage à forte pente.[3561] Les premières unités d'un nouveau LCA sont produites à un coût beaucoup plus élevé que le seront les unités suivantes, une fois que le constructeur de LCA aura commencé à réaliser des rendements de courbe d'apprentissage. Les rendements de courbe d'apprentissage sont pris en compte dans les prévisions de coûts d'un constructeur de LCA au moment du lancement du nouveau programme aéronautique et les constructeurs fixent les prix des premières unités comme s'ils étaient déjà au bas de la courbe d'apprentissage.[3562] Au moment du lancement, le constructeur de LCA prévoit des objectifs de prix pour le nouvel aéronef qui, au cours de sa durée de vie prévue, doivent dépasser ses coûts de production moyens entiers d'un montant suffisant pour justifier l'investissement.[3563]

7.1692 Les caractéristiques des LCA exigées par les compagnies aériennes et les sociétés de location ont suscité le développement par Airbus et Boeing de modèles de LCA assez semblables. De plus, les modèles d'Airbus et de Boeing sont soumis aux mêmes règles de physique et d'économie qui déterminent largement la conception de l'aéronef, et les coûts d'exploitation ainsi que les aménagements intérieurs des aéronefs sont semblables. En outre, les coûts de construction supportés par Airbus et Boeing sont de plus en plus semblables et transparents parce que les deux constructeurs se procurent les matériaux et les technologies dans le monde entier, souvent auprès des mêmes fournisseurs.[3564]

7.1693 Les acquisitions d'aéronefs ne sont pas des transactions isolées, mais plutôt l'élément clé du plan d'action et du plan stratégique d'une compagnie aérienne et la base de son succès commercial sur le marché. Par conséquent, chaque campagne de vente est axée exclusivement sur les besoins de la compagnie aérienne ou de la société de location visée. Ces besoins, quant à eux, reposent sur la stratégie commerciale globale de la compagnie aérienne ou de la société de location.[3565] En général, le "prix usine net" d'un aéronef est le "prix total de l'aéronef" moins les crédits et les concessions de prix accordées par le constructeur de LCA[3566]; et les remises estimées du motoriste et les autres remises accordées par les fournisseurs d'équipements livrés par l'acheteur. Le "prix total de l'aéronef", quant à lui, est constitué du prix de base (prix catalogue) de la cellule de base de l'aéronef majoré des frais relatifs aux modifications des spécifications types, des équipements livrés par l'acheteur, des équipements livrés par les fournisseurs et du prix catalogue de base du moteur.

[3560] International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 February 2007, pièce EC-13, paragraphe 11.

[3561] La courbe d'apprentissage fait référence à la corrélation négative entre la production cumulée et le coût unitaire: plus une entreprise produit d'aéronefs d'un type donné de LCA, moins il est coûteux de produire une unité supplémentaire de cet aéronef; Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 53.

[3562] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 15.

[3563] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 848.

[3564] Rod P. Muddle, The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry, March 2007, pièce EC-10, paragraphe 47.

[3565] Rod P. Muddle, The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry, March 2007, pièce EC-10, paragraphe 48; Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 43.

[3566] Les concessions accordées par les motoristes et les fournisseurs d'équipements livrés par l'acheteur sont négociées entre le client et le fournisseur, sans participation directe du constructeur de LCA. Les prix offerts par les motoristes et les fournisseurs d'équipements livrés par l'acheteur peuvent influer grandement sur le prix usine net d'une façon largement inconnue des constructeurs de LCA; Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 47.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1694 D'une manière générale, les différences de prix, de capacité et de coût d'exploitation direct sont les principaux facteurs qui déterminent l'issue des campagnes de vente de LCA.[3567] Toutefois, l'importance des différents facteurs varie d'une campagne à l'autre, en fonction du plan concernant la flotte et du plan d'action, ainsi que des objectifs stratégiques des acheteurs.[3568] En outre, la valeur de chaque facteur pour un acheteur de LCA peut être différente de son coût pour le constructeur de LCA. Pendant la phase de négociation, les clients effectuent des analyses techniques et économiques approfondies des propositions des constructeurs de LCA afin d'évaluer le coût total et le flux de recettes prévu (c'est-à-dire la valeur économique globale) découlant d'une proposition donnée. Cette évaluation consiste à établir une estimation de la valeur actuelle des coûts associés à l'acquisition d'une nouvelle flotte d'aéronefs (par exemple le prix, les coûts de maintenance, les coûts d'exploitation directs et indirects, le financement, les frais de formation, les coûts associés à l'introduction de nouveaux LCA) par rapport à la valeur actuelle du flux de recettes que la flotte proposée devrait permettre de réaliser. Le calcul en résultant est la "valeur actuelle nette" (VAN) de la proposition pour le client.[3569] Outre les différences de prix, de capacité et de coût d'exploitation direct, divers facteurs autres que le prix font généralement partie d'une analyse globale de la valeur actuelle nette d'une offre particulière d'un constructeur de LCA. Des concessions de prix peuvent compenser des désavantages associés à des facteurs non liés au prix. Toutefois, dans certains cas, la compensation de facteurs autre que de prix par des concessions de prix peut coûter très cher.[3570]

vii) Approche des Communautés européennes concernant la nature des subventions en cause et les effets qui en découlent sur les trois produits en cause

7.1695 Les parties conviennent que la nature des subventions joue un rôle important dans l'analyse de la question de savoir si elles ont pour effets l'une quelconque des formes de préjudice grave alléguées dans le présent différend et elles renvoient toutes les deux aux propos de groupes spéciaux de l'OMC antérieurs qui étayent cette idée.[3571] Dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, le Groupe spécial a dit ce qui suit: "{n}ous estimons qu'il est évident que la nature des subventions des États-Unis qui sont en cause – pour ce qui est de la structure, de la conception et de la gestion – est pertinente pour évaluer si elles ont eu des effets d'empêchement de hausses de prix".[3572] Dans l'affaire *Corée* –

[3567] Rod P. Muddle, The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry, March 2007, pièce EC-10, paragraphe 49; Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 43. Il y a peut-être une différence en ce qui concerne les achats effectués par les sociétés de location. Comme M. Scherer le fait observer, contrairement aux compagnies aériennes, les sociétés de location sont propriétaires des aéronefs pour des raisons financières et non pour des raisons d'exploitation, et elles se préoccupent donc principalement du prix et de l'incidence de ce prix sur les taux de location et les bénéfices; Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 36.

[3568] M. Muddle note en outre que l'importance des différents facteurs n'est pas non plus la même pour les compagnies aériennes achetant pour satisfaire leur propre demande, les sociétés de location achetant pour satisfaire la demande connue de clients particuliers et les sociétés de location achetant pour satisfaire une demande hypothétique; Rod P. Muddle, The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry, March 2007, pièce EC-10, paragraphe 49.

[3569] Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 76. Selon M. Scherer, la plupart des désavantages par rapport à la proposition du constructeur de LCA concurrent peuvent être compensés par l'octroi de concessions additionnelles, sous réserve des limites qu'impose la rentabilité. À l'inverse, chaque avantage par rapport à la proposition du concurrent peut être utilisé pour éviter de faire des concessions additionnelles; Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphes 77 et 78.

[3570] Voir Rod P. Muddle, The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry, March 2007, pièce EC-10, paragraphes 98 à 102.

[3571] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1064; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 728.

[3572] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1289.

Navires de commerce, le Groupe spécial a dit: "{e}n menant cette analyse "en l'absence de", nous serons bien sûr attentifs à la nature des subventions dont il est allégué qu'elles causent un empêchement de hausses de prix et une dépression des prix".[3573] Nous convenons qu'il est approprié de prendre en considération la nature d'une subvention pour bien évaluer ses effets.

7.1696 Le Groupe spécial considère qu'il est nécessaire de structurer son analyse d'une manière qui tienne compte du fait qu'étant donné la nature des subventions en cause les Communautés européennes établissent une distinction entre le 787, d'une part, et le 737NG et le 777, d'autre part, en ce qui concerne les effets des subventions sur le comportement commercial de Boeing.[3574]

7.1697 S'agissant du 787, les Communautés européennes font valoir que la nature des subventions dont la famille du 787 de Boeing tire avantage révèle que ces subventions ont *deux effets principaux* sur le comportement de Boeing. D'une part, les Communautés européennes font valoir que *les subventions pour la R&D aéronautique* ont eu ce que les Communautés européennes appellent des "effets sur la technologie" parce qu'elles "ont aidé Boeing à développer, lancer et produire un LCA techniquement avancé de 200 à 300 sièges beaucoup plus rapidement qu'elle n'aurait pu le faire par ses propres moyens".[3575] D'autre part, les Communautés européennes font valoir que *toutes les subventions dont le 787 tire avantage* ont ce que les Communautés européennes appellent des "effets sur les prix" parce qu'"elles permettent à Boeing de demander des prix très faibles pour un LCA aussi technologiquement avancé".[3576] Ces effets sur les prix apparaissent parce que "{c}hacune des subventions réduit les coûts marginaux unitaires de Boeing pour sa famille de LCA 787 ou augmente le flux de liquidités hors exploitation de Boeing".[3577] Les Communautés européennes font valoir que c'est par le biais de ces effets sur la technologie et de ces effets sur les prix qui influent sur le comportement commercial de Boeing que les subventions causent l'empêchement notable de hausses de prix, la perte de ventes notable, ainsi que le détournement et l'entrave subis par Airbus sur le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges.[3578]

7.1698 S'agissant du 737 NG et du 777, les Communautés européennes font valoir que la nature des subventions dont ces deux aéronefs de Boeing tirent avantage révèle qu'elles ont *un effet principal* sur le comportement de Boeing en ce sens que *toutes les subventions dont ces aéronefs tirent avantage* ont des effets sur les prix car elles permettent à Boeing de demander des prix plus faibles pour ces aéronefs.[3579] Ces effets sur les prix apparaissent parce que chacune des subventions réduit les coûts marginaux unitaires de Boeing pour sa famille de LCA 737NG et 777 ou augmente le flux de

---

[3573] Rapport du Groupe spécial *Corée – Navires de commerce*, paragraphe 7.616.

[3574] Il est important de noter que les Communautés européennes emploient généralement le terme "effet" des subventions pour désigner l'*incidence {alléguée} des subventions sur le comportement commercial de Boeing*, et non l'incidence des subventions sur les ventes et les prix d'Airbus.

[3575] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1343. Voir aussi la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1335 et 1345.

[3576] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1343. Voir aussi la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1340 et 1347.

[3577] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1340.

[3578] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1334, 1341 et 1376 ("En somme, la nature des subventions des États-Unis pour le 787, pour ce qui est de leur structure, de leur conception et de leur fonctionnement, aide à révéler qu'elles ont eu pour effets: 1) d'accélérer le développement, le lancement, la production et la livraison future par Boeing d'une famille de LCA technologiquement avancée de 200 à 300 sièges; et 2) de permettre à Boeing de réduire sensiblement les prix de vente de sa famille de LCA 787. Ces effets, quant à eux, causent un empêchement notable de hausses de prix, une perte de ventes notable, un détournement et une entrave, ainsi qu'une menace d'empêchement notable de hausses de prix, de perte de ventes notable, de détournement et d'entrave, sur le marché de la famille du 787 et des LCA concurrents d'Airbus.").

[3579] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1471, 1474, 1565 et 1568. Voir aussi la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1476, 1489, 1570 et 1587.

liquidités hors exploitation de Boeing.[3580] Les Communautés européennes font valoir que c'est par le biais de ces effets sur les prix qui influent sur le comportement commercial de Boeing que les subventions causent l'empêchement notable de hausses de prix, la perte de ventes notable, ainsi que le détournement et l'entrave subis par Airbus sur le marché des LCA monocouloir de 100 à 200 sièges et le marché des LCA à fuselage large de 300 à 400 sièges.[3581]

7.1699 En somme, s'agissant de chacun des trois aéronefs en cause, les Communautés européennes font valoir que les subventions ont causé un préjudice grave du fait de leur incidence sur la capacité de Boeing de demander des prix plus faibles pour ses aéronefs (effets sur les prix), mais c'est seulement en ce qui concerne le 787 qu'elles font valoir que certaines subventions en cause causent aussi un préjudice grave du fait de leur incidence sur le développement de technologies par Boeing (effets sur la technologie). Dans la sous-section c) i) ci-dessous, le Groupe spécial examinera d'abord si les *subventions pour la R&D aéronautique* en cause ont causé un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes en raison de leurs effets sur le développement de technologies pour le 787 par Boeing. Dans la sous-section c) ii), le Groupe spécial examinera ensuite, *en ce qui concerne les trois aéronefs en cause*, si *toutes les subventions* en cause ont causé un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes parce qu'elles ont eu des effets sur les prix soit en permettant de réduire les coûts marginaux unitaires de Boeing pour certains aéronefs soit en permettant d'augmenter le flux de liquidités hors exploitation de Boeing.

7.1700 Nous rappelons que nous avons constaté que le montant total des subventions en cause dans le présent différend s'élevait à au moins 5,3 milliards de dollars[3582], dont environ 2,6 milliards de dollars se rapportent aux subventions pour la R&D aéronautique de la NASA et 2,2 milliards de dollars représentent le montant des subventions FSC/ETI. Étant donné que ces subventions constituent la vaste majorité du montant total des subventions, nous examinerons les effets de ces subventions en premier. Par conséquent, notre analyse commencera par une évaluation des effets des subventions pour la R&D aéronautique de la NASA, dans le cadre de notre examen des effets des subventions pour la R&D aéronautique plus généralement, et sera suivie d'une évaluation des subventions FSC/ETI, dans le cadre de notre examen des effets des subventions fiscales dont il est allégué qu'elles fonctionnent de manière à réduire les coûts marginaux unitaires de production et de vente de chaque LCA de Boeing.

[3580] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1476 et 1570.

[3581] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1474, 1484 ("En somme, la nature des subventions des États-Unis pour le 737NG, pour ce qui est de leur structure, de leur conception et de leur fonctionnement, aide à révéler qu'elles ont pour effet de permettre à Boeing de réduire sensiblement les prix de vente de sa famille de LCA 737NG, causant ainsi un empêchement notable de hausses de prix, une perte de ventes notable, un détournement et une entrave, ainsi qu'une menace d'empêchement notable de hausses de prix, de perte de ventes notable, de détournement et d'entrave, sur le marché de la famille du 737NG et des LCA concurrents d'Airbus."), 1568 et 1582 ("En somme, la nature des subventions des États-Unis pour le 777, pour ce qui est de leur structure, de leur conception et de leur fonctionnement, aide à révéler qu'elles ont pour effet de permettre à Boeing de réduire sensiblement les prix de vente de sa famille de LCA 777, causant ainsi un empêchement notable de hausses de prix, une perte de ventes notable, et une menace d'empêchement notable de hausses de prix et de perte de ventes notable, sur le marché de la famille du 777 et des LCA concurrents d'Airbus.")

[3582] Voir le paragraphe 7.1433 du présent rapport.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

c) Évaluation

i) Question de savoir si les subventions pour la R&D aéronautique causent un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes en raison de leurs effets sur le développement par Boeing de technologies relatives au 787

7.1701 Le Groupe spécial rappelle que son analyse du préjudice grave porte sur les mesures suivantes dont il a constaté qu'elles constituaient des subventions spécifiques: i) contrats d'achat de R&D, instruments d'aide et accords au titre de la Loi sur l'espace passés avec Boeing et McDonnell Douglas qui étaient financés au titre de huit programmes de R&D de la NASA[3583]; et ii) instruments d'aide passés avec Boeing et McDonnell Douglas qui étaient financés au titre de divers programmes relevant du programme RDT&E du DOD.[3584] Le Groupe spécial a constaté que les mesures de R&D du DOD contestées ne constituaient pas toutes des subventions spécifiques. Spécifiquement, il a constaté que les contrats d'achat de R&D du DOD avec Boeing qui étaient financés au titre des programmes RDT&E étaient qualifiés à juste titre d'achats de services exclus du champ de l'article 1.1 a) 1).[3585] Pour procéder à son analyse des effets des subventions du DOD conformément aux articles 5 et 6.3 de l'Accord SMC, le Groupe spécial est conscient qu'il doit faire en sorte de n'examiner que les effets des mesures du DOD dont il a constaté qu'elles constituaient des subventions spécifiques. Les Communautés européennes ont, pour l'essentiel, présenté leurs arguments en matière de préjudice grave concernant les effets des mesures du DOD sur la base des "éléments de projet" ou programmes spécifiques du DOD relevant du programme RDT&E, sans faire de distinction entre les effets imputables aux contrats d'achat passés en vertu de ces programmes et les effets imputables aux instruments d'aide. Alors qu'il y a dans le dossier des éléments de preuve reliant des instruments d'aide spécifiques à un financement octroyé par le biais de programmes RDT&E particuliers, il n'y a pas d'éléments de preuve suffisants qui distinguent les effets de ces instruments d'aide des effets des programmes RDT&E (y compris les effets des contrats d'achat financés au titre de ces programmes) plus généralement. Toutefois, comme il est indiqué au paragraphe 7.1148 du rapport, les programmes ManTech et DUS&T avaient pour objectif explicite de développer la R&D "à double usage" et étaient surtout financés par le biais d'accords de coopération ou d'autres instruments d'assistance.[3586] Dans ces circonstances, le Groupe spécial estime très probable que les effets des programmes ManTech et DUS&T s'inscrivent dans le cadre des effets des instruments d'aide financés par le biais de ces programmes. Il n'est pas en mesure de faire une hypothèse analogue eu égard aux arguments et éléments de preuve relatifs aux effets des autres programmes RDT&E, d'une part, et aux effets des accords d'aide financés au titre de ces programmes, d'autre part. Le Groupe spécial estime qu'il n'y a pas dans le dossier d'éléments de preuve suffisants indiquant que ces autres programmes RDT&E finançaient surtout des instruments d'aide, par opposition à des contrats d'achat, ou un mélange d'instruments d'aide et de contrats d'achat. Il en résulte au final que les Communautés européennes n'ont pas présenté des arguments ou éléments de preuve suffisants concernant les effets des

[3583] Ces programmes sont les suivants: programme Advanced Composites Technologies (ACT), programme Advanced Subsonic Technology (AST), programme Research and Technology Base (Base R&T), programme High Speed Research (HSR), projet Computational Aerosciences (CAS) relevant du programme High Performance Computing and Communications (HPCC), programme Aviation Safety, programme Quiet Aircraft Technology (QAT) et programme Vehicle Systems (VSP).

[3584] Comme il est indiqué au paragraphe 7.1114 du présent rapport, les Communautés européennes ont contesté le financement relatif à des technologies "à double usage" dont elles allèguent qu'il a été accordé à Boeing au titre de 13 programmes pour les "aéronefs en général" et de dix programmes pour les "aéronefs militaires".

[3585] Voir les paragraphes 7.1171 et 7.1187 du présent rapport.

[3586] Voir aussi la réponse des États-Unis à la question n° 321, paragraphe 22. Nous notons que les États-Unis ont mentionné deux contrats d'achat qui étaient financés au titre du programme ManTech; réponse des États-Unis à la question n° 321, paragraphe 22, note de bas de page 32. Les effets de ces contrats d'achat n'ont pas été pris en compte dans l'évaluation du Groupe spécial concernant les effets des instruments d'aide financés au titre du programme ManTech.

instruments d'aide financés par le biais des programmes RDT&E autres que les programmes ManTech et DUS&T.

7.1702 Les Communautés européennes font valoir que d'une manière générale, *en l'absence* des subventions pour la R&D aéronautique, i) Boeing n'aurait pas pu lancer, en avril 2004, une famille de LCA 787 offrant les nombreuses économies de coûts d'exploitation et améliorations du confort des passagers qui en ont fait un tel succès commercial par rapport à l'A330 et à l'A350 original[3587]; et ii) Boeing n'aurait pas pu s'engager par contrat à effectuer d'importantes livraisons du 787 à partir de 2008.[3588] Les Communautés européennes estiment que les caractéristiques techniques les plus importantes du 787 qui "découlent des subventions pour la R&D aéronautique financée par le gouvernement des États-Unis" sont le fuselage en composites, l'aile en composites et les outils et procédés de fabrication des composites.[3589] Lorsqu'il évaluera le bien-fondé de ces arguments, le Groupe spécial mettra principalement l'accent sur les documents relatifs à la recherche effectuée par Boeing et McDonnell Douglas dans le cadre des programmes de R&D aéronautique dans le domaine des composites, et sur les technologies des composites appliquées au 787, en particulier dans le cadre des programmes ACT, AST et Base R&T, qui, d'après ce qui ressort des éléments de preuve, sont les programmes les plus importants sur les plans commercial et technologique à cet égard.

7.1703 Le Groupe spécial a examiné attentivement les éléments de preuve dont il disposait au sujet de la nature des subventions pour la R&D aéronautique des autorités fédérales des États-Unis. Il estime que, pris conjointement avec d'autres facteurs contextuels, ces éléments de preuve étayent l'argument des Communautés européennes selon lequel ces subventions ont eu des "effets sur la technologie" en ce qui concerne le 787 et ont, par ce mode de transmission, causé un préjudice grave au sens des articles 5 et 6.3 de l'Accord SMC. Nous expliquons le fondement de cette conclusion ci-après.

7.1704 Le Groupe spécial estime que son analyse de la nature des subventions aéronautiques en cause des autorités fédérales des États-Unis doit être considérée dans le contexte de leurs objectifs de politique générale. De nombreuses déclarations versées au dossier montrent qu'un objectif clé de ces subventions était l'amélioration de la compétitivité et l'accroissement de la part de marché de la branche de production des États-Unis, et de Boeing en particulier, face à la concurrence internationale.[3590]

7.1705 À titre d'exemple, le directeur du Centre Langley de la NASA a dit ce qui suit:

> "Si le Centre Langley de la NASA et les autres centres aéronautiques existent, c'est pour apporter la technologie qui assurera la suprématie de l'aéronautique des États-Unis. Lorsque Boeing sort un produit vedette comme le 777, qui utilise autant

[3587] En fait, selon les Communautés européennes, il aurait fallu à Boeing "des années de plus" ainsi que beaucoup plus de ses propres fonds pour le faire; première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 199.

[3588] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 199.

[3589] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1351. Voir aussi la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 750, et annexe C, paragraphe 188. Les États-Unis indiquent que la technologie des composites est "l'élément central des arguments des CE concernant la technologie", première communication écrite des États-Unis, paragraphe 17.

[3590] Le Groupe spécial rappelle que dans le contexte de son analyse du point de savoir si les mesures de R&D de la NASA en cause constituaient des achats de services, il a constaté qu'un des principaux objectifs de la R&D aéronautique de la NASA en général, et des huit programmes aéronautiques en cause, était le transfert de technologie à la branche de production des États-Unis dans le but d'améliorer la compétitivité des États-Unis face à la concurrence étrangère.

de produits issus de la technologie de la NASA qu'il y en a sur cet avion, cela nous rappelle la raison pour laquelle nous existons et c'est très gratifiant pour nous."[3591]

7.1706 Le Bureau du budget du Congrès des États-Unis a pour sa part fait observer ce qui suit:

"L'Administration nationale de l'aéronautique et de l'espace (NASA) finance le développement de technologies et de systèmes conçus pour être utilisés dans des aéronefs commerciaux – subsoniques et supersoniques – dans le but explicite de préserver la part du marché mondial actuel et futur des avions de ligue détenue par les États-Unis."[3592]

7.1707 Plus spécifiquement, en ce qui concerne le programme ACT, les observations suivantes sont formulées dans un rapport de contractant de la NASA au sujet des avantages apportés par le financement de la NASA:

"La domination mondiale de l'industrie des États-Unis dans le secteur des ventes d'aéronefs de transport est menacée par la concurrence étrangère. Le coin inférieur gauche de la figure 2-1 montre que le consortium européen, Airbus Industrie, a pris une part de marché aux dépens des constructeurs des États-Unis. Boeing reste le seul constructeur d'aéronefs des États-Unis qui affronte la concurrence d'Airbus sans perdre de part de marché. Le financement de la recherche par le gouvernement des États-Unis, comme le programme ACT de la NASA, aide Boeing et d'autres constructeurs d'aéronefs des États-Unis à développer une technologie de pointe et à rester compétitifs sur les marchés mondiaux.

...

Boeing est le premier producteur mondial d'aéronefs de transport commercial, et détient une part de plus de 57 pour cent du marché mondial et de plus de 80 pour cent du marché des États-Unis. Cela représente un avantage considérable pour l'économie des États-Unis. Environ 75 pour cent des ventes de Boeing sont des exportations, ce qui contribue à réduire le déficit commercial des États-Unis. Chaque milliard de dollars provenant de ventes d'aéronefs des États-Unis crée quelque 30 000 années-travail, dont 87 pour cent sont effectuées aux États-Unis. Le Groupe des avions commerciaux de Boeing a consacré jusqu'à 10 milliards de dollars annuellement à l'achat de biens et services produits par plus de 5 000 fournisseurs dans l'ensemble des États-Unis (voir la figure 2-2). Il est crucial que l'industrie aéronautique des États-Unis maintienne sa position sur le marché afin de préserver des emplois qualifiés à forte rémunération, une base industrielle compétente et la balance commerciale."[3593]

7.1708 En ce qui concerne le programme AST, M. Wesley L. Harris, administrateur associé pour l'aéronautique à la NASA, a dit que "l'objectif de la NASA dans le cadre du programme AST (Advanced Subsonic Technology) {était} de fournir à l'industrie des États-Unis un avantage concurrentiel pour récupérer une part de marché, maintenir une balance commerciale fortement positive et créer des emplois aux États-Unis".[3594] Il était en outre précisé dans un rapport de

[3591] Video clip of Langley Director Dr. J.F. Creedon on visit of Boeing 777, Langley Research Center, LV-1998-00023, pièce EC-287.

[3592] Reducing the Deficit: Spending and Revenue Options, Congressional Budget Office, March 1997, pièce EC-307, page 152.

[3593] Advanced Technology Composites Fuselage – Program Overview, pages 2-1-2-2, pièce EC-330.

[3594] Statement of Wesley L. Harris, NASA Associate Administrator for Aeronautics, before the House Subcommittee on Technology, Environment, and Aviation, 10 February 1994, pièce EC-359, page 5.

contractant de la NASA que le succès à long terme du programme AST était évalué en fonction, entre autres, de la mesure dans laquelle ce programme contribuait à l'accroissement de la part de marché des producteurs d'aéronefs civils et de composants d'aéronefs des États-Unis".[3595] Une étude commandée par la NASA sur l'incidence des technologies de conception intégrée des ailes présente des estimations de l'accroissement des recettes de vente des fabricants des États-Unis censé résulter de ces technologies.[3596] En ce qui concerne le programme Base R&T, la NASA a dit que ce programme était "indispensable à la suprématie technologique sur le marché aérospatial mondial" et que les objectifs de ce programme étaient "dictés par la nécessité de réduire les coûts des produits et de prendre une plus grande part de marché".[3597]

Structure et conception des subventions pour la R&D aéronautique

7.1709 Les subventions pour la R&D aéronautique sont structurées en contrats pluriannuels de R&D qui sont financés au moyen de programmes spécifiques de R&D aéronautique. Les programmes de R&D aéronautique comportent ce qui pourrait être décrit comme des objectifs ou buts généraux, dont la réalisation passe par l'accomplissement de certains objectifs techniques. Les subventions pour la R&D qui composent ces programmes reflètent les objectifs des programmes de R&D au moyen desquels elles sont financées et, à cette fin, précisent leurs propres objectifs ainsi que des objectifs de performance technique plus spécifiques. Le Groupe spécial résume ci-après les éléments de preuve relatifs à la conception des programmes de R&D aéronautique en cause. Il ressort de son examen de ces éléments de preuve que la NASA exprime de manière cohérente et systématique les objectifs de ses programmes de R&D aéronautique, de même que les motivations qui les sous-tendent, sous l'angle de la promotion de la compétitivité de l'industrie aéronautique des États-Unis au moyen d'un développement technologique débouchant sur des produits supérieurs et moins chers. Il apparaît que les secteurs particuliers visés par ces programmes de R&D ont été choisis en fonction de leur contribution probable au développement commercial de technologies qui étaient perçues comme ayant une importance stratégique particulière pour l'amélioration de la compétitivité de l'industrie des États-Unis. Dans le même ordre d'idée, ces éléments de preuve montrent que les activités de R&D étaient souvent menées sur instruction de l'industrie des États-Unis et en étroite collaboration avec elle. Si la recherche effectuée par Boeing dans le cadre des programmes de R&D de la NASA n'était pas entreprise directement dans le contexte du développement et de la production d'aéronefs civils bien précis, les programmes de R&D de la NASA visaient à renforcer la capacité de Boeing de développer des technologies à des fins commerciales.[3598]

Programme Advanced Composites Technology (Technologie des composites à haute performance)

7.1710 En 1988, la NASA a lancé le programme ACT en tant que nouveau programme d'envergure pour les structures primaires d'aile et de fuselage en composites.[3599] Le programme était axé sur le

[3595] Eileen Roberts *et al.*, Aviation Systems Analysis Capability Executive Assistant Development, NASA/CR-1999-209119, Logistics Management Institute, March 1999, pièce EC-358, page 1-1.

[3596] Abel A. Fernandez, An Impact Analysis of a NASA Aeronautics Research Project: The Integrated Wing Design Project, pièce EC-31.

[3597] NASA R&T Base Budget Estimates, FY 2002, pièce EC-398, SAT 4.1-4; NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1996, pièce EC-398, SAT 4-4.

[3598] Le Groupe spécial souligne qu'étant donné que les programmes de R&D de la NASA qui sont en cause sont clairement liés à des objectifs industriels et commerciaux, ils ne concernent pas la "recherche fondamentale" qui, jusqu'au 1er janvier 2000, "ne donnait pas lieu à une action" conformément aux dispositions de l'article 8 de l'Accord SMC.

[3599] Les Communautés européennes considèrent que le programme ACT de la NASA, incluant sa poursuite au moyen du programme AST et du programme Base R&T de la NASA, est *le programme le plus important du gouvernement des États-Unis* qui a permis à Boeing de développer des technologies relatives aux

développement de matériaux, d'une méthode en mécanique des structures, de principes de conception et de procédures de fabrication qui étaient susceptibles de rendre les structures composites rentables par rapport aux structures d'aluminium. Dans les prévisions budgétaires du programme ACT de la NASA pour 1997, l'objectif du programme est exposé en ces termes:

> "{A}ccroître la compétitivité de l'industrie aéronautique des États-Unis en permettant aux constructeurs d'appareils de transport commercial d'utiliser les composites non plus seulement pour les structures secondaires, comme c'est le cas aujourd'hui, mais aussi pour les ailes et le fuselage d'ici à la fin de la présente décennie. La résistance de l'industrie à l'utilisation de composites est d'ordre économique. Si le niveau actuel avéré de la technologie des composites laisse augurer d'une amélioration des performances des aéronefs et d'une diminution des coûts d'exploitation grâce à la réduction du poids structurel, il entraîne une augmentation des coûts de construction, qui représentent à l'heure actuelle deux fois le coût de l'aluminium. L'objectif de ce programme est de vérifier la conception des structures composites dont les coûts d'acquisition et le poids seront réduits de 20 à 25 pour cent et de 30 à 50 pour cent, respectivement, par rapport à ceux d'un aéronef en aluminium ayant la même charge utile et la même mission".[3600]

7.1711 Au premier trimestre de 1989, la NASA avait accordé 15 contrats à des participants qui comprenaient des fabricants de cellules commerciaux et militaires (par exemple Boeing, McDonnell Douglas et Lockheed Corporation), des concepteurs et fournisseurs de matériaux, des universités et des laboratoires publics.[3601] Le programme ACT a permis de mettre sur pied des équipes de recherche primaire dans les domaines techniques spécifiques du placement automatisé de fibres, des techniques de moulage par injection de résine (RTM)/de couture et des préformes textiles. Dans chacun de ces domaines techniques, le chef de file était un fabricant de cellules titulaire d'un contrat: Boeing (placement automatisé de fibres)[3602], McDonnell Douglas (RTM/couture)[3603] et Lockheed (préformes textiles).[3604] De plus, plusieurs organismes soutenaient la R&D générique entreprise au début du programme.[3605]

---

composites pour le 787; première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 26. Pas d'italique dans l'original.

[3600] NASA ACT Budget Estimates, FY 1989-FY 1997, pièce EC-321, FY 1997, SAT 4-21.

[3601] John G. Davis, Jr., Overview of the ACT Program, in John G. Davis, Second NASA Advanced Composites Technology Conference, NASA Conference Publication 3154, 4-7 November 1991, pièce EC-810, page 8.

[3602] Les autres membres de l'équipe de recherche AFP étaient Hercules, l'Université de Stanford, l'Université de l'Utah, la Division des matériaux du Centre Langley de la NASA et la Division de la mécanique des structures du Centre Langley de la NASA; John G. Davis, Jr., Overview of the ACT Program, in John G. Davis, Second NASA Advanced Composites Technology Conference, NASA Conference Publication 3154, 4-7 November 1991, pièce EC-810, page 8.

[3603] Les autres membres de l'équipe de recherche RTM/couture étaient Dow Chemical, la Division des matériaux du Centre Langley de la NASA et la Division de la mécanique des structures du Centre Langley de la NASA; John G. Davis, Jr., Overview of the ACT Program, in John G. Davis, Second NASA Advanced Composites Technology Conference, NASA Conference Publication 3154, 4-7 November 1991, pièce EC-810, page 8.

[3604] Les autres membres de l'équipe de recherche sur les préformes textiles étaient Grumman, Rockwell International, BASF, la Division des matériaux du Centre Langley de la NASA et la Division de la mécanique des structures du Centre Langley de la NASA; John G. Davis, Jr., Overview of the ACT Program, in John G. Davis, Second NASA Advanced Composites Technology Conference, NASA Conference Publication 3154, 4-7 November 1991, pièce EC-810, page 8.

[3605] Ces organismes étaient l'Université de l'Utah, Sikorsky, l'Université de Californie-Davis, l'Université du Delaware, Northrop, et plusieurs divisions de la NASA; John G. Davis, Jr., Overview of the

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1712 Le contrat accordé à Boeing constituait l'élément relatif aux structures d'aéronefs en composites à haute performance ("ATCAS") du programme ACT.[3606] L'objectif premier de l'élément ATCAS était "l'élaboration d'une technologie intégrée et la démonstration d'un niveau de confiance permettant l'utilisation efficace par rapport au coût et au poids de matériaux composites à haute performance dans les structures primaires des futurs aéronefs, en privilégiant les fuselages pressurisés".[3607] Le contrat attribué à Douglas Aircraft Company (devenue McDonnell Douglas) constituait l'élément Structures primaires innovantes en composites (ICAPS) du programme ACT.[3608] L'objectif général de ce contrat était l'élaboration et la démonstration d'une technologie visant à fabriquer des structures primaires en composites pour les aéronefs de transport et les avions de chasse représentant la technologie de 1990.[3609]

7.1713 Le programme ACT a officiellement pris fin en 1995, aux premiers stades de la phase C du programme. Cette phase devait être celle de la conception, de la construction et de l'essai des principaux composants de la cellule et de la démonstration de la maturité de la technologie pour des applications dans la prochaine génération d'aéronefs subsoniques de transport commercial. Bien que le programme ACT ait pris fin aux premiers stades de la phase C, le financement de la recherche sur les composites à haute performance se rapportant à un fuselage en composites s'est poursuivi de 1996 à 2000 dans le cadre de l'élément "Matériaux et structures" du programme Base R&T de la NASA, tandis que le financement de la recherche sur les composites à haute performance se rapportant aux ailes en composites s'est poursuivi de 1996 à 1999 dans le cadre de l'élément "Composites" du programme AST de la NASA.[3610]

Programme Advanced Subsonic Technology (Technologie subsonique avancée)

7.1714 Comme il vient d'être dit, après que le programme ACT a pris fin en 1995, la NASA a continué de financer les aspects relatifs aux ailes en composites de ce programme de recherche (c'est-à-dire l'ICAPS) au moyen du nouvel élément Composites ajouté au programme AST en 1995.[3611] L'élément du programme AST qui est pertinent pour les arguments des Communautés

---

ACT Program, in John G. Davis, Second NASA Advanced Composites Technology Conference, NASA Conference Publication 3154, 4-7 November 1991, pièce EC-810, page 8.

[3606] Dans un rapport de contractant de la NASA établi en 1997, Boeing dit que le programme ATCAS a été mis en place en 1989 au moyen du contrat de la NASA NAS1-18889 et faisait partie intégrante de l'initiative ACT financée par la NASA. Elle indique ensuite que la tâche 2 du contrat global relatif au développement des matériaux (Contrat de la NASA NAS1-20013), qui a été accordé en 1993, était le prolongement des travaux effectués dans le cadre du programme ATCAS. Il est précisé dans ce rapport que ces deux contrats se rapportaient aux phases A et B relatives au choix des concepts et au développement technologique. Un autre contrat (Contrat de la NASA NAS1-20553, appelé phase C) a été accordé pour la vérification de la technologie sur une grande échelle; L. B. Ilcewicz *et al.*, Advanced Technology Composite Fuselage—Program Overview, NASA Contractor Report 4734, April 1997, pièce EC-808, paragraphe 2-0.

[3607] L. B. Ilcewicz *et al.*, Advanced Technology Composite Fuselage—Program Overview, NASA Contractor Report 4734, April 1997, pièce EC-808, paragraphe 4-1.

[3608] Le programme ICAPS a été mis en œuvre au moyen du contrat de la NASA NAS1-18862 passé avec McDonnell Douglas Corporation concernant les structures primaires innovantes en composite, 31 mars 1989, pièce EC-331.

[3609] Les objectifs spécifiques comprenaient i) le développement et la démonstration de préformes innovantes en fibres tissées/cousues et de concepts d'imprégnation de matrices en résine pour les structures de fuselage et d'aile des aéronefs de transport; ii) la démonstration de procédés de placement avancé de câbles de filaments pour les structures de fuselage des aéronefs de transport; et iii) la démonstration de l'utilisation de matériaux thermoplastiques au moyen de techniques de fabrication de pointe pour les structures de fuselage des avions de chasse.

[3610] NASA ACT Budget Estimates, FY 1989-FY 1997, pièce EC-321, FY 1997, SAT 4-21.

[3611] Selon les prévisions budgétaires du programme AST de la NASA pour l'exercice 1996, en 1996, grâce à la technologie développée dans le cadre de la phase B récemment terminée du programme ACT de la NASA, le nouvel élément Composites du programme AST accélérera l'effort de validation de l'utilisation des

européennes relatifs à l'aérodynamique et à la conception structurelle du 787 est le projet Conception intégrée des ailes (IWD). L'élément du programme AST qui est pertinent pour les arguments des Communautés européennes relatifs à l'architecture "plus électrique" du 787 est l'élément Fly-By-Light/Power-by-Wire (FBL/PBW) (commandes de vol optiques/transmission de puissance électrique) et en particulier la sous-tâche Power-by-Wire (PBW) (transmission de puissance électrique).[3612] L'élément du programme AST qui est pertinent pour les arguments des Communautés européennes relatifs aux technologies de réduction du bruit utilisées sur le 787 est l'élément Réduction du bruit du programme AST.

7.1715 L'objectif initial du programme AST de la NASA était d'accélérer le développement de technologies clés à forte rentabilité pour préserver l'avantage sur le plan des performances/coûts des aéronefs de transport subsoniques des États-Unis sur le marché mondial, et garantir leur exploitation efficace et sûre dans le Système d'espace aérien national.[3613] Les prévisions budgétaires de la NASA pour 1998 indiquent que l'un des indices de succès du programme est la mesure dans laquelle la NASA permet d'atteindre "la maturité technologique qui permettra aux constructeurs des États-Unis d'obtenir une part plus importante du marché mondial des aéronefs civils".[3614]

7.1716 L'objectif de l'élément Composites du programme AST était de "développer et vérifier à grande échelle la technologie des structures composites, y compris la vérification des principes de conception, matériaux structuraux et méthodes de fabrication, qui était nécessaire pour fixer les ailes en composites aux fuselages en composites tout en réduisant le poids et les coûts par rapport aux aéronefs de transport commercial métalliques conventionnels".[3615] En 1996, les objectifs de l'élément Composites du programme AST ont été exposés en ces termes:

> "La résistance de la branche de production des aéronefs à l'utilisation de composites est d'ordre économique. Si le niveau actuel avéré de la technologie des composites laisse augurer d'une amélioration des performances des aéronefs et d'une diminution des coûts d'exploitation grâce à la réduction du poids structurel réduit, il entraîne une augmentation des coûts de construction, qui représentent à l'heure actuelle deux fois le coût de l'aluminium. Les objectifs de l'élément Composites sont de réduire le poids des aéronefs de transport civil de 30 à 50 pour cent et leur coût de 20 à 25 pour cent par rapport aux aéronefs métalliques d'aujourd'hui. Cela représente une économie potentielle directe de 16 pour cent sur les coûts d'exploitation pour les compagnies aériennes et accroît la compétitivité des aéronefs de transport construits aux États-Unis. En collaboration avec l'industrie et la FAA, des activités de recherche sont menées pour valider la technologie en vue de l'application de nouvelles techniques de fabrication de composites, comme le piquage dans l'épaisseur et le

---

composites pour les ailes des aéronefs de transport commercial en permettant de finaliser le document de référence sur les aéronefs et les exigences pour les cellules composites, l'identification des matériaux candidats, ainsi que les questions de coût et de poids du point de vue du commerce et de la sensibilité; NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 1996, SAT4-42.

[3612] L'élément Fly-by-light (commandes de vol optiques) concerne le remplacement des systèmes actuels de commande de vol électriques (fly-by-wire) par des systèmes de fibres optiques légers extrêmement fiables qui éliminent les risques d'interférences électromagnétiques associés aux commandes de vol électriques. L'élément Power-by-wire (transmission de puissance électrique) suppose le remplacement du système hydraulique par un système d'activation électrique.

[3613] NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 1993, RD12-27.

[3614] NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 1998, SAT 4.1-30.

[3615] NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 1995, SAT4-33.

> moulage par injection de résine, les préformes textiles et le placement avancé de fibres, pour les ailes des aéronefs."[3616]

7.1717 La NASA a exposé les objectifs du projet IWD de la manière suivante:

> "Les approches actuelles de la conception aérodynamique des aéronefs de transport commercial reposent sur des méthodes qui développent la conception de divers composants d'aile de manière indépendante, ce qui donne lieu à un cycle de conception aérodynamique à la fois long et onéreux. Une nouvelle méthode de conception dont l'élaboration est en cours traite les technologies relatives à l'aérodynamique des ailes et les composants d'une manière intégrée. À cette fin, des activités de recherche sont menées sur des techniques d'essai/de mesure et sur les disciplines de l'aérodynamique que sont l'hypersustentation, l'intégration propulsion/cellule, la conception des ailes et le contrôle de l'écoulement laminaire. De nouveaux concepts, méthodes de conception et techniques de fabrication et d'essai de modèles sont élaborés afin de fournir à l'industrie la capacité intégrée d'améliorer les performances des aéronefs à moindre coût. De plus, les nouvelles méthodes seront intégrées dans un processus de conception et d'essai qui réduit la durée du cycle de conception aérodynamique de 25 pour cent."[3617]

Par ailleurs, en 1997, la NASA a dit que les procédures intégrées de conception et d'essai:

> "{P}ermet{traient} une réduction globale de la durée totale de développement d'un aéronef d'un an par rapport à la durée du cycle de développement de référence d'un produit établie en 1995. De plus, les nouvelles procédures de conception et d'essai seront utilisées pour produire des conceptions d'aile validées et très efficaces pour une utilisation à la vitesse de croisière et aux basses vitesses qui incluent les effets de l'intégration du système de propulsion. Cela entraînera une réduction de 4 pour cent des coûts totaux d'exploitation des aéronefs (TAROC) par rapport aux niveaux technologiques de référence établis en 1995."[3618]

7.1718 La sous-tâche FBL/PBW du programme AST de la NASA visait à développer une architecture de systèmes plus électriques pour les aéronefs civils. Plus spécifiquement, elle visait à "développer et démontrer la technologie relative à un système d'alimentation secondaire plus électrique et à acquérir au moyen d'essais une confiance suffisante dans cette technologie pour que l'industrie du transport aérien commence à incorporer cette technologie dans la flotte civile".[3619] Selon les prévisions budgétaires du programme AST de la NASA, l'objectif général de la sous-tâche FBL/PBW du programme AST était de fournir des systèmes de gestion des commandes et de l'énergie légers, très fiables et insensibles aux ondes électromagnétiques pour les aéronefs de transport civil subsoniques de pointe.[3620]

[3616] NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 1996, SAT4-38. En 1997, on a modifié cet objectif pour tenir compte des préoccupations de l'industrie en ce qui concerne non seulement les coûts comparatifs des composites, mais aussi leur robustesse et leur réparabilité. De plus, les objectifs de réduction du poids et des coûts ont été modifiés de la manière suivante: réduire le poids des aéronefs de transport civil de 10 à 30 pour cent et leur coût de 10 à 20 pour cent, ce qui représente une économie potentielle directe de 5 pour cent sur les coûts d'exploitation pour les compagnies aériennes; NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 1997, SAT4-37.

[3617] NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 1996, SAT 4-36.

[3618] NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 1997, SAT 4-36.

[3619] Power-by-Wire Development and Demonstration for Subsonic Civil Transport, pièce EC-366; NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 1994, RD 9-36.

[3620] NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 1995, SAT 4-29.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1719 L'élément Réduction du bruit du programme AST était un programme technologique ciblé visant à développer des technologies de réduction du bruit pour la branche de production des aéronefs commerciaux des États-Unis afin d'accroître sa compétitivité et lui permettre de répondre aux exigences environnementales nationales et internationales et de faciliter la croissance du marché.[3621] Cet élément a été conçu dans le but de développer une technologie de réduction du bruit pour la réduction du bruit à la source, l'aéroacoustique des nacelles, l'intégration moteurs/cellule, le bruit à l'intérieur de l'appareil, et des procédures de vol permettant de réduire le bruit pour les riverains de l'aéroport, tout en maintenant une efficacité élevée grâce au développement et à la validation systématiques de la technologie de réduction du bruit.[3622]

7.1720 Il est également mentionné dans les prévisions budgétaires du programme AST de la NASA pour 1998 que comme la concurrence étrangère s'intensifie considérablement, la technologie est "indispensable pour préserver la part de marché de l'industrie aéronautique, les emplois et la balance commerciale des États-Unis".[3623]

7.1721 Il a été mis fin au programme AST en 1999 afin de consacrer les ressources à des objectifs nationaux hautement prioritaires comme les émissions des moteurs d'aéronef et l'engorgement des aéroports.[3624] Les prévisions budgétaires pour 2000 et 2001 indiquent que dans le cadre du programme AST, on a mis en œuvre des plans de transition technologique musclés afin d'atténuer le risque non négligeable d'un transfert de technologie fructueux à la branche de production suite à la suppression prématurée du programme.[3625]

Programme Research and Technology Base (Base de recherche et technologie)

7.1722 Dès 1996, le financement des travaux relatifs aux structures de fuselage en composites qui était auparavant alloué au programme AST s'est poursuivi dans le cadre de l'élément "Matériaux et structures" du programme Base R&T (qui devait par la suite devenir le programme "Airframe Systems" (Systèmes cellule) lorsque le programme Base R&T a été restructuré en 1997).

7.1723 L'élément du programme Base R&T qui est pertinent pour les arguments des Communautés européennes relatifs à l'aérodynamique et à la conception structurelle du 787 est le "programme de recherche et technologie dans le domaine de l'aérodynamique". Cet élément du programme Base R&T a été créé en 1992.[3626] Le programme a été restructuré en 1997, après quoi la recherche sur l'aérodynamique a été effectuée dans le cadre de plusieurs éléments du programme.[3627]

7.1724 L'élément du programme Base R&T qui est pertinent pour les arguments des Communautés européennes relatifs aux systèmes de gestion de l'état de l'appareil à bord du 787 était le "programme de recherche et technologie sur les systèmes de vol".

7.1725 L'objectif du programme Base R&T de la NASA est décrit par la NASA en ces termes:

> "{C}onstituer le fondement vital des compétences et installations qui permettront de relever à tout moment les défis aéronautiques et technologiques très divers auxquels

[3621] NASA Memorandum to Research and Focused Branch, at 4, pièce EC-365.
[3622] NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 1996, SAT-4-36.
[3623] NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 1998, SAT 4.1-30.
[3624] NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 2001.
[3625] NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 2000, FY 2001, SAT4.1-36.
[3626] NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1991-FY 2004, pièce EC-398, FY 1992, RD 12-3.
[3627] Voir Dominik Wacht, an Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, page 126, où Wacht examine les résultats du programme par discipline aéronautique et non par classe du programme, en raison de la modification de la structure du programme.

> la nation sera confrontée. Le programme vise à fournir un environnement de haute technologie multidisciplinaire qui favorise le développement de concepts et méthodes nouveaux, voire révolutionnaires, dans le domaine de l'aérospatiale en vue de leur application dans l'industrie".[3628]

7.1726 Les prévisions budgétaires du programme Base R&T de la NASA pour 1997 contiennent la déclaration suivante concernant la stratégie à suivre pour atteindre les objectifs du programme:

> "À l'heure actuelle, la position dominante des États-Unis dans l'aéronautique est sérieusement menacée par une concurrence internationale féroce. La compétitivité future des États-Unis est subordonnée aux progrès soutenus réalisés par la NASA dans l'aéronautique. La circulation de nouvelles idées et de nouveaux concepts, la capacité de réagir rapidement face à des difficultés techniques imprévues et les connaissances fondamentales produites par le programme Base R&T sont des éléments fondamentaux de la contribution de la NASA à l'industrie aéronautique."[3629]

7.1727 Les objectifs de l'élément Matériaux et structures du programme Base R&T comprenaient le développement de technologies relatives aux structures et matériaux destinées à améliorer l'efficacité et à réduire le coût de la prochaine génération d'aéronefs, ainsi qu'à accroître la compétitivité de la prochaine génération d'aéronefs en rendant disponibles des matériaux de pointe pour les structures principales des cellules et des moteurs.[3630] L'objectif de l'élément Recherche et technologie dans le domaine de l'aérodynamique du programme Base R&T était de fournir une nouvelle technologie validée applicable aux futurs aéronefs militaires et civils des États-Unis depuis les subsoniques jusqu'aux hypersoniques.[3631]

Programme High Speed Research (Recherche sur les transports à grande vitesse)

7.1728 Le programme HSR de la NASA était un programme de développement technologique ciblé destiné à favoriser le développement d'un appareil de transport civil à grande vitesse (c'est-à-dire supersonique) ("HSCT").[3632] Il était structuré en deux phases; la phase I avait démarré en 1990 et la phase II en 1994.[3633] L'objectif de la phase I était de définir "les exigences relatives à la compatibilité environnementale d'un HSCT dans les domaines des effets atmosphériques, du bruit ambiant et du bang sonique, et … de met{tre} en place un fondement technologique permettant de répondre à ces exigences".[3634] L'objectif du programme HSR a été exprimé en ces termes au commencement de la phase I:

> "Des études ont indiqué que dans certaines conditions économiques caractérisées par un développement technologique suffisant, les futurs aéronefs à grande vitesse pourraient concurrencer sur le plan économique les aéronefs subsoniques long-courrier. À l'heure actuelle, toutefois, des préoccupations environnementales essentielles liées à l'impact atmosphérique, au bruit dans les aéroports et au bang sonique constituent de puissants facteurs qui dissuadent le secteur privé de poursuivre de telles activités de recherche et technologie. Le programme de recherche sur les transports à grande vitesse examinera comment régler ces questions

[3628] NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1991-FY 2004, pièce EC-398, FY 1999, SAT 4.1.2.
[3629] NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1991-FY 2004, pièce EC-398, FY 1997, SAT 4-5. Voir aussi NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1991-FY 2004, pièce EC-398, FY 1998, SAT 4.1-3.
[3630] NASA R&T Base Budget Estimates, pièce EC-398, FY 1995, SAT 4.7.
[3631] NASA R&T Base Budget Estimates, pièce EC-398, FY 1995, SAT 4.5.
[3632] "US Supersonic Commercial Aircraft, Assessing NASAs High Speed Research Program", pièce EC-319, page 1.
[3633] NASA HSR Budget Estimates, FY 1991-FY 2001, pièce EC-343, FY 1994, RD 9-31 et RD 9-33.
[3634] NASA HSR Budget Estimates, FY 1991-FY 2001, pièce EC-343, FY 1994, RD 9-31.

> environnementales constituant un obstacle et développera la base qui permettra d'évaluer les progrès technologiques susceptibles d'apporter la compatibilité environnementale nécessaire."[3635]

7.1729 La phase II du programme visait à "examiner{} les technologies fondamentales requises par l'industrie aéronautique des États-Unis pour prendre des décisions éclairées sur le développement et la production de futurs HSCT".[3636] Au début de la phase II, l'objectif du programme HSR a été formulé en ces termes:

> "Selon des études menées par l'industrie ... il existe un marché important pour un futur aéronef de transport civil à grande vitesse capable de répondre aux besoins du marché en pleine expansion des aéronefs long-courrier … Si la technologie actuelle est insuffisante, les études indiquent par ailleurs qu'un HSCT respectueux de l'environnement et compétitif sur le plan économique pourrait voir le jour grâce à un développement et une application dynamiques de la technologie."[3637]

7.1730 Boeing et McDonnell Douglas étaient les principaux fabricants de cellules titulaires de contrats dans le cadre du programme HSR, les travaux dans ce domaine de recherche ayant commencé pendant la phase II. Cette phase du programme HSR devait initialement prendre la forme d'un projet sur huit ans, mais le programme a été annulé à la fin de 1999. La NASA a expliqué cette décision dans ses prévisions budgétaires:

> "Au début des années 1990, des études indiquaient qu'il serait possible de construire un HSCT respectueux de l'environnement et compétitif sur le plan économique grâce à un développement dynamique de la technologie. La NASA a alors concentré ses investissements dans les technologies préconcurrentielles à haut risque. Bien qu'elle continue d'obtenir de bons résultats et soit sur le point d'atteindre les objectifs initiaux du programme, de récentes analyses du marché et des coûts estimatifs de développement industriel de 15 à 18 milliards de dollars rendent le HSCT beaucoup moins attractif pour les partenaires industriels de la NASA. Des coûts de développement de cette ampleur exposent la branche de production des aéronefs à un risque financier considérable. Selon des analyses actuelles, d'autres investissements majeurs dans le développement technologique sont requis pour assurer un HSCT économiquement viable. Les coûts de développement ont donc amené le principal constructeur d'aéronefs à conclure que le lancement d'un HSCT n'était pas raisonnablement possible avant 2020. Pour ces raisons, la branche de production a limité son engagement dans ce secteur et réduit ses investissements. Compte tenu des autres besoins pressants de l'organisme en général, et du secteur aéronautique en particulier, le programme HSR prendra fin d'ici à la fin de l'exercice 1999."[3638]

> Projet Computational Aerosciences (Sciences aéronautiques assistées par ordinateur) du programme High Performance Computing and Communications (Calcul et communications à haute performance)

7.1731 Le programme HPCC a été conçu comme une initiative multiorganismes, avec la participation de tous les grands organismes intéressés par le calcul et les communications à grande vitesse, y compris la NASA, le Département de l'énergie, la Fondation nationale des sciences, l'Agence des projets de recherche avancée de la défense, le Département du commerce, les Instituts nationaux de la

[3635] NASA HSR Budget Estimates, FY 1991-FY 2001, pièce EC-343, FY 1991, RD 12-35.
[3636] NASA HSR Budget Estimates, FY 1991-FY 2001, pièce EC-343, FY 1994, RD 9-33.
[3637] NASA HSR Budget Estimates, FY 1991-FY 2001, pièce EC-343, FY 1994, RD 9-31.
[3638] NASA HSR Budget Estimates, FY 1991-FY 2001, pièce EC-343, FY 2000, SAT 4.1-29

santé et l'Agence de protection de l'environnement.[3639] Les prévisions budgétaires du programme HPCC pour 1992 exposent l'objectif du volet de ce programme relevant de la NASA en ces termes:

> "{A}ccélérer le développement et l'application de technologies de calcul à haute performance pour répondre aux besoins scientifiques et techniques de la NASA."[3640]

7.1732 Par ailleurs, dans une fiche d'information sur le programme HPCC produite par la NASA, il est mentionné que l'objectif du programme était de:

> "{F}avoriser le développement de systèmes et applications à haut risque et forte rentabilité qui seront très avantageux pour l'Amérique … afin d'accélérer le rythme des changements dans des domaines de recherche qui soutiennent les missions aéronautiques, terrestres et spatiales de la NASA."[3641]

7.1733 Le programme HPCC était composé de quatre éléments, dont l'un était le projet Computational Aerosciences (Sciences aéronautiques assistées par ordinateur) ("CAS"), qui était l'élément le plus pertinent pour l'industrie aéronautique.[3642] L'objectif du projet CAS a été décrit diversement comme consistant à "abréger considérablement la durée du cycle de conception de projets aérospatiaux de pointe comme les aéronefs de transport civil à grande vitesse du futur"[3643] et à "accélérer le développement, la disponibilité et l'utilisation par l'industrie aérospatiale des États-Unis d'une technologie de calcul à haute performance, et à accélérer l'émergence d'un marché commercial viable pour les fournisseurs de matériel et de logiciels informatiques en vue d'exploiter cette avance".[3644] De plus, selon les prévisions budgétaires du programme HPCC:

> "Le CAS cible les progrès concernant les algorithmes et les applications dans les sciences aéronautiques, les logiciels d'exploitation et les machines de calcul qui permettront de multiplier par plus de 1 000 la performance des systèmes au début du XXIe siècle. Ces capacités de calcul seront suffisamment caractérisées pour pouvoir être intégrées rapidement dans les processus économiques de conception et de développement destinés à être utilisés par l'industrie des États-Unis. Bien que le CAS ne développe pas de systèmes informatiques de production, la technologie CAS et la caractérisation du matériel et des logiciels informatiques existants rendront possible le développement de systèmes à échelle réelle par l'industrie et rendront les initiatives commerciales dans ce secteur plus intéressantes."[3645]

7.1734 La fiche d'information sur le programme HPCC précise ce qui suit:

[3639] NASA HPCC Budget Estimates, FY 1992-FY 2003, pièce EC-373, FY 1992, Budget RD 2-12.

[3640] NASA HPCC Budget Estimates, FY 1992-FY 2003, pièce EC-373, FY 1992, Budget RD 2-12.

[3641] The National Aeroautics and Space Administration's (NASA) High Performance Computing and Communications (HPCC) Program, pièce EC-372, page 1.

[3642] Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, page 122. Les autres éléments du programme HPCC étaient le projet Earth and Space Sciences (sciences de la terre et de l'espace), l'élément Information Infrastructure and Technology and Applications (infrastructure et technologie de l'information, et leurs applications) et le projet Remote Exploration and Experimentation (exploration et expérimentation à distance); The National Aeronautics and Space Administration's (NASA) High Performance Computing and Communications (HPCC) Program, pièce EC-372.

[3643] NASA HPCC Budget Estimates, FY 1992-FY 2003, pièce EC-373, FY 1996, SAT 4-18.

[3644] The National Aeronautics and Space Administration's (NASA) High Performance Computing and Communications (HPCC) Program, pièce EC-372, page 3.

[3645] NASA HPCC Budget Estimates, FY 1992-FY 2003, pièce EC-373, FY 2000, SAT 4.1-24.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

> "L'industrie aérospatiale des États-Unis ne peut faire face à la concurrence internationale accrue de manière efficace qu'en produisant des produits de meilleure qualité générale à des prix abordables. Les capacités de calcul à haute performance sont fondamentales pour la création d'un avantage concurrentiel, car elles réduisent le coût et la durée du cycle de conception des produits; son introduction dans le processus de conception comporte toutefois pour une entreprise commerciale un risque que la NASA peut contribuer à atténuer en menant ces activités de recherche. Le projet CAS catalyse ces développements dans le domaine du calcul aéronautique tout en montrant aux fabricants informatiques nationaux la voie de l'avenir sur les marchés aéronautiques."[3646]

Programmes Quiet Aircraft Technology (Technologie de réduction du bruit des aéronefs) et Vehicle Systems (Systèmes de véhicule)

7.1735 Le programme QAT faisait fond sur l'élément Noise Reduction (réduction du bruit) du programme AST.[3647] Ce programme, de même que l'élément réduction du bruit du programme AST, visait à "développer une technologie de réduction du bruit pour la branche de production des aéronefs commerciaux des États-Unis afin d'accroître sa compétitivité et lui permettre de répondre aux exigences environnementales nationales et internationales et de faciliter la croissance du marché".[3648]

7.1736 À partir de 2003, la NASA a considéré le programme QAT comme un volet du programme Vehicle Systems (VSP). Le programme VSP est axé sur le développement de technologies innovantes pour les futurs aéronefs et véhicules aériens. L'une des justifications avancées au sujet du programme VSP est la suivante:

> "Les concurrents des États-Unis font de la prééminence dans le secteur aéronautique un objectif stratégique déclaré. Sans planification soigneuse ni investissement dans de nouvelles technologies, il pourrait s'ensuivre un engorgement à court terme, une mobilité restreinte, une croissance économique non réalisée et une érosion continue de la prééminence des États-Unis dans le secteur aéronautique."[3649]

Programme Aviation Safety (Sécurité aérienne)

7.1737 Le programme Aviation Safety, lancé en 2000, avait pour but de développer et démontrer des technologies visant à diviser les taux d'accident d'avion mortels et non mortels par cinq d'ici à 2007 comparativement à la moyenne relevée de 1994 à 1996.[3650] Dans le cadre du programme Aviation Safety, la NASA mène des activités de recherche à forte rentabilité qui exploitent et renforcent ses capacité de recherche en matière de sécurité. Plus précisément, les activités de recherche menées dans le cadre de ce programme comprennent: i) la recherche scientifique fondamentale et la recherche centrée sur des disciplines données; ii) la recherche multidisciplinaire, la recherche sur les effets

---

[3646] The National Aeronautics and Space Administration's (NASA) High Performance Computing and Communications (HPCC) Program, pièce EC-372, page 3.

[3647] NASA QAT Budget Estimates, FY 2001-FY 2007, pièce EC-384, FY 2002, SAT 4.1-75. À partir des prévisions budgétaires pour l'exercice 2003, la NASA a considéré que le programme QAT était un volet du programme Vehicle Systems; elle a toutefois prévu un poste distinct pour le programme QAT jusqu'aux prévisions budgétaires pour l'exercice 2005. Les Communautés européennes considèrent que le programme QAT a été un programme distinct jusqu'à l'exercice 2005, et excluent en conséquence les chiffres relatifs à ce programme de leur analyse des volets du programme Vehicle Systems relatifs aux LCA à l'exclusion des moteurs.

[3648] NASA Memorandum to Research and Focused Branch, pièce EC-365, page 4.

[3649] NASA Vehicle Systems Budget Estimates, FY 2003-FY 2007, pièce EC-396, FY 2003, SAT 4-23.

[3650] NASA Aviation Safety Budget Estimates, FY 2000-FY 2007, pièce EC-382, FY 2000, SAT 4.1-49.

couplés et la recherche fondée sur les composants; iii) l'intégration de sous-systèmes ou l'intégration multidisciplinaire; et iv) la conception au niveau système.[3651]

> Programme Industrial Preparedness/Manufacturing Technology (État de préparation industrielle/technologies de fabrication)

7.1738 Le programme ManTech du DOD est un programme interne de l'Air Force qui établit et démontre des avancées concernant les technologies des procédés de fabrication, les systèmes d'ingénierie de fabrication et les pratiques industrielles, et qui intègre ces avancées dans la conception, le développement, l'acquisition et/ou la maintenance des systèmes d'armes.[3652] Les principaux éléments du programme ManTech de l'Air Force sont énoncés en ces termes: "amélioration des procédés et technologies de fabrication; collaboration avec les bureaux des programmes des pouvoirs publics, l'industrie et le monde universitaire; investissements dans des technologies qui dépassent le niveau de risque raisonnable pour l'industrie seule; applications système/client multiples avec partage des coûts; possibilités de retour sur investissement élevé; et engagement des clients concernant la mise en œuvre".[3653] Le programme ManTech met en place des processus et pratiques de réduction des coûts et de nouvelles capacités de fabrication applicables aux systèmes d'armes existants ou en cours de développement. Il "vise à ce que des technologies supérieures permettant la réalisation de la mission deviennent une réalité abordable du cycle de vie en élargissant l'accès à une base industrielle compétente, fiable, polyvalente et dotée d'une efficacité comparable à celle des entreprises d'envergure internationale."[3654]

> Programme Dual-Use Science and Technology (Science et technologie à double usage)

7.1739 Dans les budgets du DOD pour le programme DUST&T, le programme était présenté en ces termes:

> "Ce programme permet à l'Air Force de tirer parti des investissements de la branche de production dans des technologies avancées avantageuses pour elle-même et la branche de production. Un des objectifs du programme est d'élaborer un outil permettant à l'Air Force d'encourager le développement des technologies à double usage qui faciliteront l'accès aux technologies commerciales et permettront d'élaborer des systèmes de défense d'un coût abordable pour conserver la supériorité sur le champ de bataille. Un élément essentiel du programme est l'obligation faite à la branche de production et à l'Air Force de partager les coûts, qui confirme leur attachement à l'effort de développement. Des projets spécifiques sont déterminés par le biais d'appel(s) d'offres annuel(s). Un deuxième objectif est l'utilisation de l'article 804 de la FY 1997 Defense Authorization Act (Loi de finance du Département de la défense pour l'exercice 1997) intitulé "Compétence pour les autres transactions", dans le cadre du programme Dual Use S&T, pour former le personnel d'Air Force S&T aux pratiques non traditionnelles ou commerciales en matière de contrats. Les domaines de développement technologique considérés incluent les matériaux et procédés de fabrication de pointe, les détecteurs d'un coût abordable, la

[3651] NASA Aviation Safety Budget Estimates, FY 2000-FY 2007, pièce EC-382, FY 2007, SAE ARMD 2-7.

[3652] Air Force Industrial Preparedness/Manufacturing Technology Budgets for FY 1993, pièce EC-431.

[3653] Air Force Industrial Preparedness/Manufacturing Technology Budgets for FY 1993, pièce EC-431.

[3654] Air Force Industrial Preparedness/Manufacturing Technology Budgets for FY 1993, FY 1996-FY 2007 (PE# 0708011F for FY 1993, FY 1997-FY 2007; PE# 0603771F for FY 1996), pièce EC-431.

> propulsion de pointe, l'efficacité énergétique, les systèmes d'information et de communication, et la maintenance des systèmes d'armes."[3655]

7.1740 Compte tenu du poids des éléments de preuve qui établissent un lien entre les programmes de R&D de la NASA et les avantages concurrentiels de l'industrie aéronautique des États-Unis, de même que des montants en cause et de la période pendant laquelle l'aide a été accordée, il est très difficile pour le Groupe spécial d'imaginer comment les subventions pour la R&D aéronautique accordées à Boeing pourraient ne *pas* avoir eu d'effet significatif sur sa position concurrentielle par rapport à Airbus. Le Groupe spécial ne juge pas très réaliste de penser que le gouvernement des États-Unis aurait accordé des subventions pour la R&D aéronautique de l'importance de celles que Boeing (et McDonnell Douglas) a reçues entre 1989 et 2006 sans que ces subventions ne contribuent d'une manière réelle et substantielle à améliorer la compétitivité de Boeing. Il n'est pas spécifiquement dit que les programmes ManTech et DUS&T du DOD ont pour objectif d'accorder un avantage concurrentiel à l'industrie aéronautique des États-Unis. En fait, ces programmes ont pour objectif explicite de développer la R&D "à double usage". À cette fin, ils prévoient une collaboration avec la branche de production pour le développement de technologies, incluant des processus et pratiques de réduction des coûts qui ont une application dans le secteur civil. À notre avis, les objectifs de ces programmes RDT&E du DOD donnent à entendre que les subventions financées au titre de ces programmes contribuent à accorder à Boeing des avantages concurrentiels. Quoi qu'il en soit, la conclusion du Groupe spécial selon laquelle les subventions pour la R&D aéronautique ont eu des "effets sur la technologie" en ce qui concerne le 787 ne repose pas uniquement, ni même principalement, sur les considérations générales énoncées dans les paragraphes précédents concernant la structure et la conception des programmes de R&D en cause. Le Groupe spécial a également procédé à un examen détaillé du fonctionnement effectif des subventions pour la R&D aéronautique.

Fonctionnement des subventions pour la R&D aéronautique

7.1741 Comme nous l'avons déjà conclu dans le contexte de notre analyse du point de savoir si les subventions pour la R&D aéronautique en cause constituent des achats de services, les éléments de preuve relatifs à la R&D aéronautique de la NASA indiquent que les travaux effectués par Boeing dans le cadre de ses contrats et accords de R&D aéronautique avec la NASA étaient principalement à son propre avantage ou pour son propre usage, et non à l'avantage ou pour l'usage du gouvernement des États-Unis (ou de tierces parties non liées).[3656] Les activités de R&D aéronautique menées dans le cadre des programmes ManTech et DUS&T ont été financées au moyen d'accords de coopération ou d'autres arrangements de partage des coûts et ciblaient la réalisation d'une R&D "à double usage".[3657]

7.1742 Nous n'estimons pas que les subventions pour la R&D de la NASA étaient destinées à des activités de recherche aéronautique de caractère général ou à des activités de recherche d'importance secondaire pour le développement d'un produit. Si tel avait été le cas, on pourrait raisonnablement douter que ces subventions puissent être considérées comme ayant contribué de manière intégrée et durable au développement d'un produit. Au contraire, les subventions pour la R&D de la NASA qui font l'objet de notre analyse visent précisément les domaines qui, d'un point de vue commercial, sont considérés comme les plus importants pour la branche de production des LCA, en ce sens qu'ils offrent les meilleures perspectives de création d'un avantage concurrentiel notable. Il s'agit de technologies qui promettent aux compagnies aériennes clientes des coûts d'exploitation directs moins élevés et qui réduisent le délai de commercialisation.

7.1743 Comme les ingénieurs de McDonnell Douglas l'ont expliqué aux participants d'une conférence sur la technologie des composites à haute performance organisée par la NASA et le DOD,

---

[3655] Dual Use Science & Technology Budgets for FY 2000-FY 2007 (PE# 0602805F), pièce EC-424.
[3656] Voir le paragraphe 7.981 du présent rapport.
[3657] Voir le paragraphe 7.1148 du présent rapport.

"la mesure de la validité de notre technologie, ce sont les coûts d'exploitation directs … Il est évident qu'une technologie qui permettrait de réduire le coût de l'aéronef dans son intégralité, ainsi que le poids, présenterait un avantage indéniable par rapport à une technologie qui réduirait le poids mais augmenterait le coût dans la même proportion".[3658] Dans le contexte des travaux effectués par Boeing dans le cadre du programme ACT, un ingénieur de Boeing a expliqué ce qui suit: "La chose la plus importante que nous devons faire, c'est de réduire les coûts de fabrication. La NASA souscrit maintenant à l'idée qu'elle doit nous aider en ce qui concerne ces coûts, et non pas seulement la technologie proprement dite."[3659] Cet ingénieur a exposé l'enjeu des travaux de Boeing dans le cadre du programme ACT en ces termes:

> "Ce que nous visons avant tout, c'est accroître la productivité de la fabrication et réduire les coûts, de même que concevoir des concepts qui produisent des avantages du point de vue de la maintenance. Ils devraient également être légers, et avoir une meilleure résistance à la fatigue et à la corrosion … C'est la seule manière de s'assurer que l'utilisation du graphite {composite en fibres de carbone} est concurrentielle, et est susceptible de faire baisser les coûts d'exploitation directs des exploitants d'environ 9 pour cent."[3660]

7.1744 En plus d'être axées sur des technologies offrant des coûts moins élevés, aussi bien pour le fabricant de cellules que pour les compagnies aériennes, les activités de recherche financées dans le cadre des programmes de R&D de la NASA étaient également axées sur des technologies qui réduisaient le délai de commercialisation, par exemple en réduisant les cycles de développement et de production. Pour décrire les objectifs du projet IWD du programme AST, la NASA a dit ce qui suit:

> "À l'heure actuelle, la branche de production des aéronefs de transport commercial des États-Unis se concentre sur la réduction des coûts et l'amélioration du délai de commercialisation en réduisant la durée du cycle de développement des produits. En collaboration avec la branche de production des États-Unis, la NASA développe des procédures de conception et d'essai efficaces et intégrées qui visent à réduire de moitié la durée des cycles de conception aérodynamique simplifiés. Cela permettra une réduction globale de la durée totale de développement d'un aéronef d'un an par rapport à la durée du cycle de développement de référence d'un produit établie en 1995."[3661]

7.1745 En résumé, les subventions pour la R&D aéronautique visent des types particuliers de technologies, c'est-à-dire les technologies que la branche de production considère comme présentant le plus grand avantage potentiel sur le plan commercial. De fait, il n'est guère surprenant que la recherche effectuée dans le cadre des programmes de R&D aéronautique porte principalement sur des domaines qui ont une importance stratégique fondamentale pour la branche de production des aéronefs civils des États-Unis, étant donné que la définition du champ et du programme de recherche a été établie en collaboration avec la branche de production. À titre d'exemple, la NASA a signalé que pendant une série de réunions avec des dirigeants de l'industrie aéronautique vers la fin de 1996, il avait été convenu qu'il était absolument nécessaire de réduire le coût d'acquisition d'un aéronef. Pour répondre à cette nécessité, la NASA a réorienté les éléments IWD, Propulsion et Aile en composite du

[3658] Mark J. Shuart, Sixth NASA/DOD Advanced Composites Technology Conference, NASA Conference Publication 3294, Vol. I, Part 1, June 1996, pièce EC-279, page 7.

[3659] Guy Norris, "Boeing homes in on carbon-composite production costs", Flight International, 6 September 1995, pièce EC-335, citant le directeur du département Ingénierie des structures d'aéronef de Boeing, Jack McGuire.

[3660] Guy Norris, "Boeing homes in on carbon-composite production costs", Flight International, 6 September 1995, pièce EC-335, citant le directeur du département Ingénierie des structures d'aéronef de Boeing, Jack McGuire.

[3661] NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 1997, SAT 4-36.

programme AST "pour franchir les premières étapes importantes d'une technologie plus révolutionnaire visant à atteindre cet objectif".[3662]

7.1746 Les subventions pour la R&D aéronautique fonctionnaient non seulement comme des projets de recherche collaborative avec et pour Boeing, mais aussi complétaient les efforts internes de développement de produits déployés par Boeing. Cette complémentarité entre la recherche que Boeing effectuait grâce aux subventions pour la R&D aéronautique et ses propres efforts internes de R&D est visible dans la durée du cycle de recherche et développement dans la branche de production des LCA et le rythme de développement des produits de Boeing, ainsi que dans la très grande diversité et le caractère très pointu des technologies qui sont nécessaires pour produire un aéronef supérieur et dans la collaboration entre Boeing et la NASA pour la spécification et la planification des tâches de recherche que Boeing accomplirait pour la NASA et des objectifs de performance technique des différentes subventions pour la R&D. Ainsi, dans un document de conférence présenté par Boeing en 1992 sur le chemin critique à suivre pour développer un fuselage en composites qui avait initialement été envisagé dans le cadre de l'élément ATCAS du programme ACT, l'auteur affirme que les résultats combinés des trois phases du programme ACT (qui devaient initialement se dérouler de 1989 à 2002), "s'ils étaient combinés aux efforts internes financés par Boeing (par exemple autres normes pour les tronçons, matériaux et procédés concernant le fuselage, manuels de conception et valeurs admissibles des propriétés structurales), permettraient à Boeing de se fixer comme objectif l'utilisation d'un fuselage en composites" d'ici à 2002-2003.[3663] De fait, la recherche que Boeing a effectuée pour la NASA sur les technologies en question a eu lieu principalement entre 1989 et 2000. Boeing travaillait au développement d'un aéronef à grande vitesse principalement en composites (le Sonic Cruiser) avant de passer en 2000-2001 au développement du 7E7/787.[3664] Boeing reconnaît toutefois qu'elle a adapté au 7E7 /787 les technologies envisagées pour le Sonic Cruiser.[3665]

7.1747 Un autre aspect important du fonctionnement des subventions pour la R&D aéronautique est leur rôle dans la réduction du risque de R&D assumé par Boeing. Selon la NASA, il y a d'importants facteurs qui dissuadent le secteur privé d'investir dans la R&T aéronautique à long terme et à haut risque. La NASA estime que ces facteurs dissuasifs découlent de l'incapacité des sociétés individuelles de profiter pleinement des avantages de ces efforts de recherche, ainsi que de la durée du cycle de recherche et développement aéronautiques, du délai de recouvrement des investissements, et de la très grande diversité et du caractère très pointu des technologies requises pour produire un aéronef supérieur.[3666] Comme il est expliqué dans une publication de la NASA:

> "À mesure que la technologie aéronautique devenait plus complexe et coûteuse, il était également plus difficile pour des sociétés individuelles de supporter tout le fardeau financier de la recherche et du développement de technologies et produits nouveaux à elles seules … Pour qu'un fabricant consente à investir de l'argent dans une nouvelle technologie, il devait y avoir des avantages concrets à court terme. La branche de production n'avait pas la capacité de réaliser des projets à long terme ou à

[3662] NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 1998, SAT 4.1-30. Voir aussi FY 1999, SAT 4.1-36.

[3663] Voir Larry B. Ilcewicz, "Advanced Composite Fuselage Technology", Third NASA Advanced Composites Technology Conference, NASA CP-3178 Vol 1, 1992, pièce EC-1338, page 110.

[3664] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 922; observations sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 87, paragraphe 320; Boeing 2002 Annual Report, page 18, pièce US-1320.

[3665] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 10; voir aussi Boeing 2002 Annual Report, page 18, pièce US-1230.

[3666] NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1997, SAT 4.5; FY 1999, SAT 4.1.3, pièce EC-398.

> haut risque, ou de faire des recherches dans des domaines présentant des avantages incertains, ni n'était incitée à le faire."[3667]

7.1748 Les activités de recherche menées grâce aux subventions pour la R&D de la NASA s'inscrivent dans un processus graduel et itératif dans lequel les échecs et l'abandon du développement de certaines technologies servent de point de départ à de nouvelles technologies. En d'autres termes, même la recherche qui n'aboutit pas génère des connaissances et une expérience importantes qui servent pour des développements technologiques ultérieurs. Ce processus entraîne une réduction graduelle du risque puisque, par tâtonnements, les efforts de développement sont peu à peu orientés vers les technologies les plus prometteuses. La NASA a mis en place un système de classement des technologies selon leur niveau de maturité ("niveau de maturité technologique" ou TRL), qui va de la technologie qui présente le risque le plus élevé et dont la maturité est la plus faible (TRL 1) à la technologie qui présente le risque le plus faible et dont la maturité est la plus grande (TRL 9). Les efforts de recherche de la NASA mettent l'accent sur le développement de technologies à plus haut risque jusqu'au TRL 6 (démonstration d'un prototype). Selon une étude effectuée par la NASA en 1999 sur le délai moyen de maturation des technologies entre le concept initial et le produit commercialisable sur la base des TRL définis par la NASA, pour les technologies relatives à la cellule choisies dans le cadre de l'étude, le délai moyen entre le TRL 1 et le TRL 6 était de 11,3 ans (avec un écart type de 3,9), tandis que le délai moyen entre le TRL 1 et le TRL 9 était de 16,5 ans (avec un écart type de 4,2).[3668] Nous ne voulons pas donner à entendre qu'il aurait fallu à Boeing jusqu'à onze ans de plus pour développer le 787 en l'absence des subventions pour la R&D aéronautique, mais il existe clairement des éléments de preuve indiquant que le développement de technologies à plus haut risque jusqu'au TRL 6 entraîne l'accélération du processus de développement technologique global pour un fabricant de cellules comme Boeing, et faciliterait donc un lancement du produit plus tôt que cela n'aurait normalement été possible.[3669]

7.1749 L'analyse du fonctionnement des subventions pour la R&D effectuée par le Groupe spécial s'est également accompagnée d'un examen attentif des éléments de preuve présentés par les parties concernant les concepts technologiques que Boeing et McDonnell Douglas ont étudiés grâce aux subventions pour la R&D de la NASA, d'une part, et des technologies qui sont appliquées au 787, d'autre part. Les États-Unis ont tenté de mettre en avant les différences entre les deux.[3670] Les Communautés européennes font ressortir les continuités. L'Appendice VII.F.1 du présent rapport présente une description des différents domaines technologiques et des arguments des parties ayant

---

[3667] Airborne Trailblazer, pièce EC-288, page 2.

[3668] Deborah J. Peisen *et al.*, Case Studies: Time Required to Mature Aeronautic Technologies to Operational Readiness, SAIC and GRA, Inc., November 1999, pièce EC-795, page 11. L'étude reposait sur 18 produits de l'aéronautique civile issus des principales divisions de la technologie aéronautique que sont les cellules, la propulsion, les systèmes de vol, et les systèmes au sol. Il a été constaté dans cette étude que le temps requis pour que des technologies arrivent à maturité variait considérablement, les délais de maturation moyens variant selon le type de technologie, selon l'avantage ou l'objectif principal de la technologie et, dans une moindre mesure, selon la nécessité de technologies additionnelles ou d'essais par la NASA pour qu'il y ait une maturation réussie. La moyenne pour les technologies de systèmes de vol choisies dans le cadre de l'étude était de 21,6 ans (avec un écart type de 15,3) pour passer du TRL 1 au TRL 9, et de 8,3 ans (avec un écart type de 6,9) pour passer du TRL 1 au TRL 6.

[3669] De fait, nous rappelons que l'objectif initial du programme AST de la NASA était d'*accélérer le développement de technologies clés à forte rentabilité* pour préserver l'avantage sur le plan des performances/coûts des aéronefs de transport subsoniques des États-Unis sur le marché mondial, et garantir leur exploitation efficace et sûre dans le Système d'espace aérien national; NASA AST Budget Estimates, FY 1992-FY 2001, pièce EC-357, FY 1993, RD 12-27. Pas d'italique dans l'original.

[3670] Déclaration sous serment d'Alan Miller, pièce US-1258, déclaration sous serment de Michael Blair, pièce US-7. Les États-Unis désignent les déclarations faites par divers ingénieurs de Boeing sous l'appellation "déclarations sous serment". Le fait que le Groupe spécial emploie les titres attribués à ces déclarations par les États-Unis ne veut pas dire qu'il considère ces déclarations comme des déclarations sous serment.

trait aux technologies développées dans le cadre des programmes de R&D aéronautique et aux technologies qui sont appliquées au 787.

7.1750 Le Groupe spécial est conscient qu'il est tenu de procéder à une évaluation objective de la question sur la base des arguments et éléments de preuve qui ont été présentés. Lorsqu'il a examiné les arguments des parties et pesé les éléments de preuve, il est arrivé à la conclusion générale que le fait de se concentrer sur les différences entre les diverses technologies pouvant exister à des moments donnés occulterait de manière artificielle et inexacte les liens importants existant entre ces technologies. Parmi ces liens, il y a le fait que les éléments de preuve dont nous disposons sont compatibles avec le fait que les technologies sont à juste titre considérées pour l'essentiel comme des efforts visant à régler des problèmes techniques persistants; à titre d'exemple, comment construire un fuselage composite en tronçons et une aile composite de manière à réduire non seulement le poids de l'aéronef mais aussi son coût total. Il y a aussi le fait que les éléments de preuve dont nous disposons sont compatibles avec le schéma selon lequel les concepts technologiques étudiés grâce aux subventions pour la R&D de la NASA et les technologies appliquées au 787 font pour l'essentiel partie du même processus d'élaboration de solutions à des problèmes techniques (au moyen d'un exercice collectif d'acquisition progressive des connaissances par tâtonnements impliquant dans une large mesure les mêmes équipes de personnes sur une longue période). Eu égard à cela, nous avons conclu que des technologies qui pouvaient, à un moment donné, être présentées comme distinctes et sans rapport entre elles, étaient en fait des technologies qu'il était plus approprié de considérer comme faisant partie d'un processus unique d'acquisition des connaissances et de progression itératives dans le but d'atteindre un objectif technologique commun.

7.1751 À titre d'exemple, les États-Unis font valoir que les travaux de recherche effectués par Boeing dans le cadre du contrat ATCAS ne se rapportaient pas à un fuselage en tronçons d'un seul tenant, mais plutôt à un fuselage constitué de quatre panneaux en quart de cercle.[3671] Les Communautés européennes reconnaissent que, dans le cadre de l'ATCAS, Boeing a conçu, construit et testé le fuselage composé de tronçons constitués de quatre panneaux distincts (plutôt que de tronçons d'un seul tenant), mais soutiennent que les travaux de recherche effectués dans le cadre de l'ATCAS ont servi de "feuille de route" permettant à Boeing de parvenir à la solution relative au tronçon de fuselage en composite d'un seul tenant qu'elle a appliquée ensuite au 787.[3672] Selon les Communautés européennes, "sur la longue route qui a mené Boeing au développement réussi d'un tronçon de fuselage d'un seul tenant en composite, l'ATCAS lui a fourni les connaissances et technologies de base fondamentales en lui permettant de franchir des étapes importantes de ce processus graduel à long terme".[3673] Comme les Communautés européennes le font observer, dans le cadre de l'ATCAS, Boeing a entrepris plusieurs études préliminaires de chiffrage des coûts afin de fournir des preuves des avantages des tronçons de fuselage d'un seul tenant.[3674] De plus, le calendrier de planification initialement établi pour les travaux effectués par Boeing dans le cadre du contrat ATCAS montre qu'il était prévu que les travaux de recherche sur les panneaux séparés aient lieu avant et aboutissent à

[3671] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 87, paragraphe 21. Spécifiquement, les États-Unis expliquent que le panneau supérieur conçu dans le cadre de l'ATCAS a été construit en un seul tronçon à l'aide de moules femelles (OML) et de plaques de presse au niveau du moule mâle (IML) pour codurcir la peau et les lisses, alors que le fuselage du 787, au contraire, est construit en une seule pièce de composite solide fabriquée et durcie autour d'énormes mandrins à sections multiples qui sont des moules mâles (IML) (conçus par des fournisseurs de Boeing) avec des plaques de presse au niveau du moule femelle (OML).

[3672] Déclaration orale confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 44.

[3673] Déclaration orale confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 44. Voir aussi Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, pages 72 à 76.

[3674] Déclaration orale confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial; première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 47.

terme à l'essai d'un fuselage en tronçons d'un seul tenant.[3675] L'importance des travaux sur les panneaux séparés pour le développement d'un tronçon d'un seul tenant ressort également d'un rapport de contractant de la NASA qui faisait observer que les avantages d'un tronçon d'un seul tenant pourraient être exploités *uniquement après* que la complexité des panneaux séparés aurait été mieux comprise.[3676]

7.1752 Pour prendre un exemple tiré du domaine technologique des "systèmes plus électriques", les Communautés européennes affirment que dans **[***]**, le 787 sera équipé d'actionneurs électromécaniques semblables à ceux que McDonnell Douglas a étudiés et développés dans le cadre de son contrat PBW, qui était financé par le biais de la sous-tâche Power-By-Wire/Fly-By-Light (transmission de puissance électrique/commandes de vol optiques) du programme AST de la NASA.[3677] Les États-Unis font valoir que les commandes de vol développées par Boeing pour le 787 ne correspondent pas à la technologie des actionneurs électroniques qui avait initialement été développée dans le cadre de la sous-tâche Power-By-Wire/Fly-By-Light du programme AST de la NASA, et que la sous-tâche avait été supprimée avant qu'une nouvelle technologie relative à des systèmes avancés de gestion et de distribution d'énergie ne soit élaborée et testée.[3678] Les Communautés européennes font valoir que cette sous-tâche du programme AST a permis à McDonnell Douglas d'acquérir des connaissances et de l'expérience en ce qui concerne les définitions et exigences du système électrique en participant à la conception, à la fabrication, aux essais et à la démonstration des architectures de gestion et de distribution d'énergie, des actionneurs électriques et des démarreurs/générateurs.[3679] Selon elles, toutes ces connaissances et cette expérience ont aidé Boeing à concevoir et développer l'architecture plus électrique du 787, en particulier pour ce qui est de la capacité de Boeing d'intégrer des composants plus électriques dans le 787. Il était précisé dans le contrat PBW passé entre la NASA et McDonnell Douglas que trois études antérieures avaient fait ressortir des avantages au niveau de l'exploitation, du poids et du coût pour les aéronefs de transport commercial subsonique utilisant des technologies tout électrique/plus électrique dans les systèmes électriques secondaires.[3680] Et cela en dépit du fait que les études avaient été réalisées sur des aéronefs différents, en fonction de critères différents et sur la base de différentes technologies. Il était indiqué que l'objectif du contrat PBW passé avec McDonnell Douglas était de développer et démontrer une technologie pour un système d'énergie secondaire plus électrique qui susciterait suffisamment de confiance dans le cadre d'essais pour que la branche de production commence à incorporer la technologie dans sa flotte d'aéronefs civils.[3681] Dans ces circonstances, nous estimons qu'il est artificiel de laisser entendre que les travaux de recherche sur une architecture de systèmes plus électriques que Boeing et McDonnell Douglas ont effectués dans le cadre des programmes de R&D aéronautique n'ont pas contribué d'une manière réelle et substantielle au développement par Boeing de systèmes plus électriques pour le 787 parce que, par exemple, les commandes de vol du 787 ne correspondent pas à la technologie des actionneurs électroniques qui avait été étudiée par McDonnell Douglas dans le cadre du contrat PBW.

[3675] Larry B. Ilcewicz, "Advanced Composite Fuselage Technology," Third NASA Advanced Composites Technology Conference, NASA CP-3178 Vol 1, 1992, at 110, pièce EC-1338; voir aussi Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, page 70.

[3676] Larry B. Ilcewicz *et al.*, Advanced Technology Composite Fuselage – Program Overview, NASA Contractor Report 4734, April 1997, page 6-6.

[3677] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 71. NASA Contract NAS3-27018 with McDonnell Douglas Aerospace regarding Power-By-Wire Development and Demonstration for Subsonic Civil Transport, 29 September 1993, pièce EC-826, page C-5.

[3678] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 62.

[3679] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 71.

[3680] NASA Contract NAS3-27018 with McDonnell Douglas Aerospace regarding Power-By-Wire Development and Demonstration for Subsonic Civil Transport, 29 September 1993, pièce EC-826, page C-2.

[3681] NASA Contract NAS3-27018 with McDonnell Douglas Aerospace regarding Power-By-Wire Development and Demonstration for Subsonic Civil Transport, 29 September 1993, pièce EC-826, page C-2.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1753 De l'avis du Groupe spécial, il est raisonnable de s'attendre à ce qu'il soit nécessaire d'effectuer des travaux de recherche sur différentes technologies possibles dans le cadre du processus d'identification et de développement des technologies les plus prometteuses pour une application commerciale. Le fait que bon nombre des travaux de recherche n'aboutissent pas ou soient dépassés ou que des concepts technologiques précis étudiés dans le cadre d'un programme de R&D ciblé sur la branche de production à un moment particulier du processus de développement technologique ne soient peut-être pas les mêmes que les technologies qui sont appliquées au final à un produit ne remet pas nécessairement en cause, à notre avis, l'efficacité de la contribution de ces travaux de recherche au développement d'un produit.

7.1754 Nous prenons note d'une déclaration présentée par les États-Unis dans laquelle un ingénieur de Boeing estimait que les travaux de recherche effectués par Boeing dans le cadre du contrat ATCAS n'avaient fourni ni expérience ni données pertinentes pour la conception du 787.[3682] Selon cet ingénieur, pour concevoir le 787, Boeing avait utilisé une expérience et des données en matière de recherche et de production qui provenaient de ses autres programmes d'aéronefs commerciaux, en particulier le 777, et avait également, au cours du développement du 787, inventé beaucoup de technologies et procédés nouveaux "en partant de zéro". Nous estimons que ce point de vue est quelque peu exagéré compte tenu des autres éléments de preuve dont nous disposons au sujet des objectifs des subventions pour la R&D et de la période pendant laquelle elles ont été accordées, de la collaboration avec Boeing et de la complémentarité avec les propres efforts internes de R&D de Boeing, de même que de la nature des problèmes technologiques sur lesquels portaient plus particulièrement les travaux de recherche. En résumé, les éléments de preuve présentés par les États-Unis, qui ont été examinés conjointement avec tous les éléments de preuve relatifs à la nature des subventions pour la R&D aéronautique, ne nous convainquent pas que les différences entre les concepts technologiques étudiés dans le cadre des subventions pour la R&D aéronautique et les technologies appliquées au 787 sont telles qu'il n'est plus possible de considérer que les subventions pour la R&D ont contribué d'une manière réelle et substantielle au développement par Boeing de technologies pour le 787.

7.1755 Nous passons maintenant aux autres arguments principaux avancés par les États-Unis en vue de contester l'importance des subventions pour la R&D aéronautique pour la capacité de Boeing de développer et lancer le 787 comme elle l'a fait et au moment où elle l'a fait.

7.1756 Premièrement, les États-Unis font valoir que le 787 est le résultat de l'expérience commerciale antérieure de Boeing et de ses efforts de R&D internes substantiels dans le secteur.[3683] Toutefois, comme il devrait ressortir clairement de l'analyse du fonctionnement des subventions pour la R&D aéronautique que le Groupe spécial a effectuée, nous estimons que ce point de vue sur les origines technologiques du 787 vise à retrancher artificiellement la contribution apportée par des efforts de recherche antérieurs significatifs qui font néanmoins partie intégrante du processus de développement technologique. Le Groupe spécial estime que son évaluation des effets des subventions pour la R&D aéronautique sur le développement par Boeing de technologies pour ses aéronefs devrait reposer sur l'effet cumulatif de la participation de Boeing aux programmes de la NASA et du DOD pendant plusieurs décennies[3684], compte tenu de facteurs comme les objectifs techniques spécifiques des

[3682] Déclaration sous serment de M. Alan Miller, pièce US-1258, paragraphe 21.

[3683] Déclaration sous serment de M. Alan Miller, pièce US-1258, paragraphes 4 et 21; déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphes 7 et 75; déclaration sous serment de M. Branko Sarh, pièce US-1254, paragraphe 15.

[3684] Le Groupe spécial souscrit à l'avis des Communautés européennes selon lequel la valeur réelle des subventions pour la R&D aéronautique résidait dans le fait que des dizaines d'ingénieurs de Boeing s'étaient plongés pendant plusieurs années dans la conception et la fabrication de composites, ce qui avait permis à Boeing de tirer parti des connaissances et de l'expérience considérables ainsi accumulées dans le cadre d'activités ultérieures de R&D sur les composites; Statement by Patrick Gavin, Tim Sommer, Burkhard Domke, and Dominik Wacht, 8 November 2007, pièce EC-1175 (RCC), paragraphe 27; Dominik Wacht, An Analysis

programmes de R&D ainsi que la complémentarité et l'interdépendance des travaux effectués par Boeing et McDonnell Douglas pour la NASA et des propres efforts internes de R&D de Boeing.

7.1757 Le Groupe spécial n'est évidemment pas d'avis que les technologies appliquées au 787 proviennent entièrement et exclusivement des travaux que Boeing et McDonnell Douglas ont effectués pour la NASA et le DOD dans le cadre des subventions pour la R&D aéronautique. Il est bien conscient que, dès 2000, Boeing et ses fournisseurs ont investi des sommes importantes dans la R&D dans leurs domaines technologiques respectifs, dans le contexte d'abord du développement du Sonic Cruiser et, par la suite, de celui du 7E7/787. De plus, s'agissant des technologies utilisées sur le 787 en particulier, le Groupe spécial note qu'avant d'effectuer les travaux de recherche dans le cadre des contrats de R&D aéronautique qui sont en cause dans le présent différend, Boeing avait déjà développé une expertise dans l'application des composites dans des structures secondaires, ainsi que dans des structures primaires comme l'empennage du 777. Il est également clair que, pendant les années 1990, des fournisseurs de Boeing pour le 787, comme Kawasaki Heavy Industries et Fuji Heavy Industries, ont développé une expertise concernant l'utilisation des composites dans des structures d'aéronef primaires de manière concomitante aux efforts de développement faits par Boeing.[3685] Le Groupe spécial reconnaît que Boeing avait également tiré des connaissances et une expérience précieuses de ce que les programmes de production du 777 et du 737NG lui avaient appris.

7.1758 Les développements technologiques réalisés par Boeing sont de toute évidence le résultat de divers facteurs. De fait, il est raisonnable de présumer qu'à un moment donné la contribution de la recherche financée par la NASA diminuera par rapport à d'autres développements technologiques plus récents ou révolutionnaires qui sont imputables à d'autres facteurs, et qu'il ne sera plus possible de dire que la recherche effectuée par la NASA dans les années 1990 a contribué de manière réelle et substantielle aux nouvelles technologies appliquées aux futurs LCA de Boeing. Les États-Unis estiment que ce point avait déjà été atteint en 2004. Pour les raisons que nous venons d'exposer, nous ne sommes pas de cet avis.

7.1759 Deuxièmement, les États-Unis font valoir que, dans la mesure où Boeing estimait que des travaux de recherche qu'elle effectuait dans le cadre des contrats et accords de R&D de la NASA et du DOD avaient une valeur qui était indépendante du développement des aéronefs commerciaux auquel elle procédait, elle avait les moyens financiers et la capacité de mener ces activités de R&D en l'absence de tout financement de la NASA et du DOD.[3686] Par conséquent, selon les États-Unis, en l'absence de subventions, Boeing aurait pu financer les activités de R&D nécessaires pour le 787, et

---

of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, page 67 (affirmant que "l'avantage le plus important que le programme ACT a apporté à Boeing était le fait que ses ingénieurs avaient pu acquérir de l'expérience et travailler en se pliant à des restrictions réelles s'agissant du programme de développement et à des objectifs clairs en matière de coûts").

[3685] À titre d'exemple, vers le milieu des années 1990, Kawasaki Heavy Industries avait conçu et construit une aile entièrement en composite pour l'avion de chasse japonais FS-X. La Japan Aircraft Development Corporation aurait contribué à hauteur de 21 pour cent au projet du Boeing 777 pour la conception et la production du fuselage, de la section centrale de voilure et des carénages aile-fuselage pendant la durée du programme 777; Richard N. Hadcock, A Chronology of Advanced Composite Applications, in Louis F. Vosteen and Richard N. Hadcock, Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures, NASA Contractor Report 4620, November 1994, pages 35 et 49, pièce EC-792. Kawasaki Heavy Industries, Mitsubishi Heavy Industries et Fuji Heavy Industries, qui exercent leurs activités par l'entremise de la Japan Aircraft Development Corporation, seraient aussi en train de développer et coconcevoir environ 35 pour cent du 787; Dominic Gates, "Boeing Shares Work, but Guards its Secrets", Seattle Times, 15 May 2007, pièce EC-1167.

[3686] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 187, paragraphe 324.

elle l'aurait fait.[3687] Comme nous l'expliquons aux paragraphes 7.1830 et 7.1831, nous ne sommes pas convaincus que les Communautés européennes aient démontré que Boeing était fondamentalement dépourvue des moyens financiers requis pour fixer le prix de ses LCA et développer ceux-ci de la manière dont elle l'a fait. Ce qui toutefois apparaît clairement au Groupe spécial, c'est que le rôle joué par la NASA dans la recherche aéronautique a été expliqué précisément par le fait, entre autres choses, que des facteurs importants dissuadaient le secteur privé d'investir dans la R&D aéronautique à long terme et à haut risque (du fait de l'incapacité des sociétés individuelles de profiter pleinement des avantages de ces efforts de recherche).[3688] Nous n'avons aucune raison de mettre en doute ces éléments de preuve. Cela doit à tout le moins vouloir dire que, dans ce cas particulier, même si Boeing avait en fin de compte pu obtenir à l'aide de ses propres ressources les gains qu'elle a effectivement obtenus grâce à l'aide de la NASA (question sur laquelle nous n'exprimons aucun avis), il n'est pas raisonnable de penser que Boeing aurait pu le faire dans le délai et/ou au coût inférieur pour elle-même qui ont résulté des subventions pour la R&D aéronautique.

7.1760 Les subventions pour la R&D aéronautique en question s'élèvent à au moins 2,6 milliards de dollars[3689], ce qui représente une somme considérable du point de vue d'un organisme public. Le Groupe spécial est toutefois conscient du fait que cette somme peut ne pas paraître importante par rapport au montant global des recettes ou des dépenses de R&D de Boeing sur la période de 1989 à 2006. De fait, comme les États-Unis le signalent, Boeing a racheté plus de 16 milliards de dollars d'actions entre 1986 et 2006.[3690] Toutefois, ce genre de comparaison chiffrée présuppose que les effets des subventions pour la R&D aéronautique peuvent essentiellement être ramenés à leur valeur monétaire, affirmation à laquelle nous ne souscrivons pas. Comme il ressort de l'analyse qui précède, la valeur pour Boeing des programmes de R&D aéronautique en question dépend essentiellement des avancées technologiques que ces programmes permettent de réaliser. C'est précisément parce que, de par sa nature, ce type de subvention est censé multiplier l'avantage apporté par une dépense donnée que le Groupe spécial estime peu probable que les effets d'une telle dépense (dans la mesure où son utilisation a porté ses fruits) puissent être ramenés à leur valeur nominale. On peut aussi considérer que l'invitation des États-Unis à comparer les montants des subventions pour la R&D aéronautique et la rémunération que Boeing a versée aux actionnaires signifie que l'effet ultime des subventions pour la R&D aéronautique était simplement d'augmenter la rémunération des actionnaires de Boeing. Le Groupe spécial ne souscrit pas à l'affirmation selon laquelle les subventions pour la R&D aéronautique avaient essentiellement pour effet d'apporter des avantages aux actionnaires de Boeing en remplaçant des fonds que Boeing consacrait par ailleurs à la R&D. Comme nous l'avons mentionné plus haut au paragraphe 7.1759, nous n'avons pas de raison de mettre en doute les éléments de preuve indiquant que d'importants facteurs dissuadaient le secteur privé d'investir dans des activités de recherche du type de celles qui étaient menées en vertu des subventions pour la R&D aéronautique, et la même objection fondamentale peut être formulée en l'espèce à l'encontre de toute affirmation selon laquelle une entreprise comme Boeing aurait mené de telles activités de recherche. De plus, nous jugeons qu'il est peu probable que des fonds pour la R&D affectés à une fin si particulière, examinés si attentivement et déboursés pendant une telle période n'aient effectivement été rien de plus qu'un transfert à des actionnaires.

7.1761 Enfin, en ce qui concerne les arguments généraux avancés par les États-Unis au sujet des subventions du DOD, le Groupe spécial n'est pas convaincu que les technologies développées dans le cadre des programmes de R&D du DOD ne soient ni "technologiquement applicables" aux aéronefs commerciaux (du fait des missions et sensibilités aux coûts différentes des aéronefs militaires et des

[3687] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 187, paragraphe 324.
[3688] NASA R&T Base Budget Estimates, FY 1997, SAT 4.5; FY 1999, SAT 4.1.3, pièce EC-398.
[3689] Voir le paragraphe 7.1433 du présent rapport.
[3690] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 78, paragraphe 270.

aéronefs commerciaux), ni "juridiquement applicables" aux aéronefs commerciaux (à cause de la décision de Boeing de faire en sorte que le 787 soit "exempté de l'ITAR").[3691]

7.1762 En ce qui concerne le premier de ces arguments, nous avons déjà conclu, dans le contexte de notre analyse du point de savoir si les mesures de R&D aéronautique du DOD constituaient une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC, que les États-Unis n'ont pas étayé leur assertion selon laquelle seul un très petit nombre d'activités de R&D menées par Boeing en vertu des programmes de R&D du DOD en cause étaient "technologiquement applicables" aux aéronefs commerciaux. Entre autres, l'argument des États-Unis selon lequel la recherche financée par le DOD pour les aéronefs militaires est conçue pour remplir des objectifs militaires et ne sert pas bien les différents impératifs commerciaux de la production d'aéronefs commerciaux (en ce qui concerne les prescriptions de certification/maintenance de la FAA et l'efficacité de la production) ne tient pas compte du fait qu'au moins certains programmes du DOD, par exemple la "ManTech Composites Affordability Initiative related to Advanced Fibre Placement" (Initiative ManTech sur les composites à un coût abordable en relation avec le placement avancé de fibres), avaient pour objectif explicite de financer la R&D appliquée aux aéronefs tant militaires que civils et mettaient l'accent sur le développement de technologies moins coûteuses.

7.1763 S'agissant du deuxième de ces arguments, nous avons déjà conclu, dans le contexte de notre analyse du point de savoir si les mesures de R&D aéronautique du DOD constituaient une subvention au sens de l'article premier de l'Accord SMC, que les États-Unis n'ont pas étayé leur assertion selon laquelle l'ITAR empêchait effectivement Boeing d'utiliser pour ses LCA tous travaux de R&D effectués en vertu des contrats et accords de R&D du DOD. Entre autres, même si nous admettons les assertions des États-Unis selon lesquelles l'ITAR restreint la capacité de Boeing d'utiliser pour ses aéronefs civils certains travaux de R&D effectués pour le DOD, si nous admettons que Boeing se conforme à l'ITAR en général et a pris des mesures pour faire en sorte que le 787 soit "exempté de l'ITAR", et si nous admettons aussi que la situation relative à la portée et au champ d'application de l'ITAR n'est pas tout à fait claire, les États-Unis n'ont pour autant pas expliqué comment leurs assertions concernant l'ITAR peuvent être conciliées avec le fait que certains des travaux de R&D financés par le DOD – y compris les travaux de R&D effectués par Boeing en vertu d'instruments d'aide conclus dans le cadre des programmes ManTech et DUS&T, qui étaient assujettis à l'ITAR – avaient pour *objectif explicite* de s'appliquer aux aéronefs civils.

7.1764 Pour les raisons qui viennent d'être exposées, nous définirions les subventions pour la R&D de la NASA comme étant des programmes de R&D ayant des objectifs stratégiques et une dimension commerciale importante et omniprésente, qui sont exécutés en collaboration avec la branche de production des États-Unis afin de lui apporter des avantages concurrentiels en finançant des activités de recherche à haut risque et forte rentabilité du type de celles que des sociétés individuelles ne sont pas susceptibles de financer par elles-mêmes. Les subventions pour la R&D du DOD qui sont financées par le biais des programmes ManTech et DUS&T relevant du programme RDT&E du DOD sont axées sur le développement de technologies "à double usage" en collaboration avec la branche de production des États-Unis. Les subventions pour la R&D aéronautique visent à développer et valider de nouvelles technologies que Boeing commercialisera, et nous estimons qu'il serait artificiel de traiter leur contribution comme ayant été épuisée ou réduite au point de ne plus constituer une contribution réelle et substantielle au développement par Boeing de technologies pour le 787.

Conditions de concurrence

7.1765 Un autre facteur que nous jugeons pertinent pour notre évaluation de la question de savoir si les subventions pour la R&D aéronautique ont causé un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes en raison de leurs "effets sur la technologie" concerne les conditions de

[3691] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 25.

concurrence particulières dans la branche de production des LCA. Comme l'a expliqué la firme d'économistes-conseils des États-Unis, NERA Consulting, la véritable concurrence entre Airbus et Boeing a lieu par le biais de leurs investissements respectifs dans la R&D dans le but de construire de meilleurs avions:

> "La concurrence intense que se livrent Boeing et Airbus porte en substance sur la conception et la construction de meilleurs avions – des versions améliorées des modèles existants ainsi que de nouveaux modèles."[3692]

7.1766 Dans un document de 2005 d'Airbus, la société explique que la seule façon dont elle a pu pénétrer un marché qui était largement dominé par les constructeurs des États-Unis a été d'"offrir une valeur unique avec ses produits au moyen de l'innovation"[3693]:

> "Airbus est devenue un formidable concurrent dans la branche de production des aéronefs civils gros porteurs (LCA) car elle a développé avec soin une famille de produits pour répondre à la demande du marché tout en poursuivant une stratégie de développement des produits consistant à exploiter à la fois les nouvelles technologies et les avantages de la communité."[3694]

7.1767 Airbus dit elle-même qu'elle a suivi cette "stratégie d'innovation de produits" avec succès dès son tout premier produit (l'A300) et fait observer que bon nombre des nouveaux aéronefs de Boeing ont été lancés en réponse à l'arrivée de nouveaux modèles d'Airbus: l'A300/310 a été suivi du 767; l'A320 a été suivi du 737NG; l'A340/330 a été suivi du 777 et, selon Airbus (au début de 2005), "il apparaît" que le projet du 787 "est une réponse au succès commercial de l'A330-200".[3695]

7.1768 Une publication de la NASA souligne également l'importance de la concurrence par le biais du développement technologique, donnant à entendre que c'est la position d'Airbus en tant que nouvelle venue sur le marché qui l'a amenée à entrer en concurrence sur la base de l'innovation:

> "Airbus Industries, par exemple, a incorporé dans ses aéronefs une technologie plus avancée, dont des commandes de vol tout électrique, que celle incorporée par les constructeurs d'aéronefs de transport des États-Unis. Mais en innovant, le consortium européen avait davantage à gagner et moins à perdre que ses homologues des États-Unis. Boeing et McDonnell Douglas occupaient une position si prépondérante sur le marché qu'à moins de se démarquer elle-même fortement d'une manière ou d'une autre, Airbus resterait dans l'ombre de Boeing."[3696]

7.1769 Il est évident pour nous que les conditions de concurrence dans la branche de production des LCA sont telles qu'une subvention qui augmente la capacité d'un constructeur de LCA de développer des technologies innovantes en vue d'une application dans ses aéronefs est susceptible de donner lieu à un avantage concurrentiel important pour ce constructeur.

7.1770 Les États-Unis font valoir que les subventions pour la R&D de la NASA ne confèrent pas d'avantage concurrentiel à Boeing par rapport à Airbus parce que la recherche financée par la NASA est une recherche conceptuelle d'applicabilité générale, dont les résultats sont diffusés au public et,

---

[3692] Jordan and Dorman Report, pièce US-3, page 11.

[3693] Airbus, Key Determinants of Competitiveness in the Global Large Civil Aircraft Market: An Airbus Assessment, March 2005, pièce EC-719 (RCC), page 12.

[3694] Airbus, Key Determinants of Competitiveness in the Global Large Civil Aircraft Market: An Airbus Assessment, March 2005, pièce EC-719 (RCC), page 2.

[3695] Airbus, Key Determinants of Competitiveness in the Global Large Civil Aircraft Market: An Airbus Assessment, March 2005, pièce EC-719 (RCC), page 11, note de bas de page 2.

[3696] Airborne Trailblazer, Chapter 1, pièce EC-288, page 4.

partant, largement connus et bien compris dans les milieux internationaux des ingénieurs et des scientifiques qui travaillent dans un domaine particulier.[3697] De plus, selon les États-Unis, bon nombre des technologies que les Communautés européennes tentent de rattacher aux travaux de recherche que Boeing et McDonnell Douglas ont effectués pour la NASA et le DOD dans le cadre des subventions pour la R&D aéronautique sont fournies par des tierces parties et sont disponibles sur le marché.[3698]

7.1771 Le Groupe spécial note qu'il y a des restrictions en ce qui concerne la diffusion de certains aspects des résultats des travaux de recherche financés par la NASA, et que la diffusion au public n'a pas lieu immédiatement.[3699] De plus, la nature des subventions pour la R&D aéronautique tend à indiquer que Boeing obtient un avantage important en effectuant les travaux de R&D elle-même, en collaboration avec la NASA, ainsi qu'en effectuant des travaux de recherche dans le cadre des subventions pour la R&D parallèlement à ses propres efforts de R&D connexes. En tout état de cause, nous n'estimons pas qu'il soit très réaliste de penser que la NASA affirmerait de manière aussi systématique et véhémente que les objectifs des programmes de R&D aéronautique étaient d'apporter un avantage concurrentiel aux aéronefs de transport subsonique des États-Unis en accélérant le développement de technologies clés à forte rentabilité si tous les travaux de R&D financés par la NASA étaient en réalité des travaux de recherche diffusés au public et également accessibles à Airbus. Le Groupe spécial n'est pas convaincu non plus que les technologies fondamentales que Boeing a développées en collaboration avec ses fournisseurs soient également accessibles à Airbus. Il note que les États-Unis n'ont pas réfuté une affirmation fondamentale faite par les Communautés européennes dans leurs communications et éléments de preuve RCES à cet égard.[3700]

7.1772 De plus, l'argument selon lequel Airbus peut obtenir sur le marché, auprès de fournisseurs tiers, bon nombre des technologies appliquées au 787 fait abstraction de l'importance des connaissances et de l'expérience que Boeing a acquises dans le cadre des subventions pour la R&D aéronautique en matière d'intégration des différentes technologies. Nous souscrivons à l'affirmation suivante des Communautés européennes:

> "La question capitale pour développer et construire des LCA n'est *pas* de savoir comment *obtenir* les différentes technologies et les différents outils de conception et de fabrication. La question capitale est de savoir comment les *utiliser*. Quels outils parmi tous ceux qui existent devraient être utilisés, de quelle manière, par qui et à

[3697] Voir, par exemple, la déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphes 33 et 34; la déclaration sous serment de M. Branko Sarh, pièce US-1254, paragraphe 5.

[3698] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphes 18 à 20, 58, 61, 64, 66, 69 et 73. À titre d'exemple, les composants du 787 qui se rapportent à l'architecture plus électrique de l'aéronef, comme les démarreurs de moteurs, le système de dégivrage, le système de climatisation, les commandes de vol secondaires et les freins, ont été fournis à Boeing par des tierces parties, comme l'ont été certains composants relatifs à la réduction du bruit de l'aéronef, comme les revêtements sans jointure de l'entrée d'air et le train d'atterrissage. Le Groupe spécial note aussi que les outils de gestion du cycle de vie des produits (comprenant CATIA, DELMIA, ENOVIA et SMARTEAM) sont fournis par Dassault.

[3699] À titre d'exemple, certains contrats de la NASA et du DOD avec Boeing contenaient des droits d'accès limité comme i) des droits exclusifs limités sur les données, ii) en vue de leur diffusion interne rapide et iii) des prescriptions relatives à l'obtention d'une autorisation écrite préalablement à la communication de certains renseignements techniques. Malgré leur nature et leur portée différentes, chacun de ces droits d'accès limité vise à différer le transfert à l'étranger de renseignements sensibles du point de vue commercial ou à empêcher la diffusion publique de ces renseignements sans une autorisation écrite préalable de la NASA ou du DOD; voir la première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphes 135 à 159.

[3700] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, version intégrale de l'Appendice RCES, paragraphe 4; Statement by Patrick Gavin, Tim Sommer, Burkhard Domke, and Dominik Wacht, 8 November 2007, pièce EC-1175 (RCES), paragraphe 19.

> quelle étape du processus de conception et de construction? L'aptitude à définir et gérer l'interaction complexe des processus, de l'organisation et des outils relatifs à la conception pour permettre le développement et la construction efficaces d'un aéronef en un minimum de temps et pour un coût minimal est l'une des compétences fondamentales d'un constructeur d'aéronefs. Tel est le véritable défi que présente l'intégration des LCA pour Airbus et Boeing, et c'est un défi que Boeing peut relever grâce en grande partie au financement et au soutien de la NASA et du DOD."[3701]

7.1773 Le Groupe spécial conclut que les subventions pour la R&D aéronautique ont contribué d'une manière réelle et substantielle au développement par Boeing de technologies pour le 787 et que, compte tenu des conditions de concurrence dans la branche de production des LCA, ces subventions ont conféré un avantage concurrentiel à Boeing. Il va maintenant analyser si les subventions pour la R&D aéronautique, du fait de cet avantage concurrentiel, ont affecté les ventes et les prix d'Airbus sur le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges pendant la période de 2004 à 2006.

> Effets des subventions pour la R&D aéronautique sur les ventes et les prix d'Airbus sur le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges

7.1774 Nous rappelons que les Communautés européennes font valoir qu'*en l'absence* des subventions pour la R&D aéronautique, i) Boeing n'aurait pas pu lancer, en avril 2004, une famille de LCA 787 offrant les nombreuses économies de coûts d'exploitation et améliorations du confort des passagers qui en ont fait un tel succès commercial par rapport à l'A330 et à l'A350 original[3702]; et ii) Boeing n'aurait pas pu s'engager par contrat à effectuer d'importantes livraisons du 787 à partir de 2008.[3703] Le Groupe spécial est conscient du fait qu'il devrait se montrer prudent en tentant d'évaluer, au moyen d'une analyse hypothétique, de quelle manière les subventions pour la R&D aéronautique ont influencé le développement du 787 par Boeing. Toutefois, nous sommes convaincus, au vu des éléments de preuve, que l'évaluation effectuée par Boeing vers la fin des années 1990, selon laquelle la fragmentation des routes entraînerait un nombre plus important de routes à moindre volume, mieux desservies par des aéronefs de moyenne capacité et à plus long rayon d'action (évaluation commerciale n'ayant rien à voir avec les subventions), conjuguée à l'âge du 767, impliquait probablement que Boeing avait besoin de développer un LCA pour remplacer le 767 sur le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges et qu'elle l'aurait fait pendant la première moitié des années 2000.[3704] La question consiste à savoir quelle sorte d'aéronef Boeing aurait pu développer, et à quel moment cet aéronef aurait pu être lancé et mis en service pour la première fois en l'absence des subventions pour la R&D aéronautique.

7.1775 Nous estimons que deux scénarios sont fort probables: Boeing aurait développé un aéronef remplaçant le 767 qui aurait incorporé l'ensemble des technologies utilisées dans le 787, mais son lancement aurait eu lieu bien après 2004 et Boeing n'aurait pas été en mesure de promettre les premières livraisons pour 2008, ou elle aurait lancé en 2004 un aéronef remplaçant le 767 qui aurait été technologiquement supérieur au 767 mais n'aurait pas offert le même degré d'innovation technologique que le 787. Nous n'avons pas à émettre d'avis définitif sur le scénario qui se serait matérialisé. Ce qui est clair pour nous, c'est qu'en l'absence des subventions pour la R&D

[3701] Déclaration orale confidentielle des Communautés européennes à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 14.

[3702] En fait, selon les Communautés européennes, il aurait fallu à Boeing "des années de plus" ainsi que beaucoup plus de ses propres fonds pour le faire; première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 199.

[3703] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 199.

[3704] On pourrait probablement aussi faire valoir que Boeing n'aurait pas lancé un nouvel aéronef sur ce marché de produits et aurait continué d'offrir le 767, mais même les Communautés européennes n'avancent pas cet argument.

aéronautique, Boeing n'aurait pas été en mesure de lancer en 2004 un aéronef incorporant l'ensemble des technologies utilisées dans le 787, en promettant de commencer les livraisons en 2008.

7.1776 Le Groupe spécial rappelle que les Communautés européennes allèguent que les subventions qui apportent des avantages au 787 ont causé les formes suivantes de préjudice grave:

a) empêchement notable de hausses des prix de l'A330, l'A350 original et l'A350XWB-800;

b) pertes de ventes notables en ce qui concerne l'A330 et l'A350 original;

c) détournement du marché des États-Unis des importations d'A330 et d'A3350 original, et entrave à ces importations;

d) détournement des marchés de divers pays tiers des exportations d'A330 et d'A350 original, et entrave à ces exportations; et

e) menace d'empêchement notable de hausses de prix en ce qui concerne les futures commandes d'A330 et d'A350XWB-800.[3705]

7.1777 Avant d'évaluer les effets spécifiques des subventions pour la R&D aéronautique sur ce marché de LCA, il est utile de rappeler les événements qui ont amené Airbus à développer l'A350XWB en 2006. Les Communautés européennes affirment que, lorsque Boeing a lancé le 787 en 2004, l'A330 d'Airbus était le "numéro un incontesté sur le marché des LCA de 200 à 300 sièges".[3706] Le Groupe spécial est convaincu, sur la base des éléments de preuve, qu'au début de 2004, Airbus s'attendait à ce que son A330 demeure la référence sur le marché des LCA de 200 à 300 sièges pendant au moins les dix années de livraison suivantes.[3707] Vers la fin de 2004, en réponse à des demandes de clients qui voulaient qu'Airbus offre un aéronef égalant le 787 sur le plan des coûts d'exploitation, la société a conçu un programme d'aéronef qui conservait le fuselage de l'A330, mais ajoutait une nouvelle aile en composites et apportait des améliorations à la cabine. Puis en avril 2005, Airbus a remanié cet aéronef (désormais appelé l'A350) pour inclure un fuselage arrière en composites (mais en conservant la section transversale du fuselage de l'A330) et améliorer encore l'aérodynamique, augmenter la masse maximale au décollage, ajouter de nouveaux trains d'atterrissage et apporter d'autres améliorations.[3708] Divers modèles de l'A350 original ont été commercialisés à partir de décembre 2004; toutefois, l'A350 original constitué d'une aile en composites et d'un fuselage en composites dont la section transversale était la même que celle de l'A330 a été lancé en octobre 2005.[3709] Les éléments de preuve présentés au Groupe spécial indiquent

[3705] Les Communautés européennes formulent également une allégation subsidiaire, subordonnée au fait que le Groupe spécial ne partage pas leur avis selon lequel tous leurs arguments relatifs au préjudice grave devraient être évalués sur la base des commandes et non des livraisons, d'une menace d'empêchement notable de hausses de prix, d'une menace de pertes de ventes notables et d'une menace de détournement des importations et exportations et d'une entrave à ces importations et exportations en ce qui concerne les *futures livraisons* de LCA A330 et A350XWB-800; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1342.

[3706] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, version intégrale de l'Appendice RCES, paragraphe 10. Il n'apparaît pas que les États-Unis contestent le fait que l'A330 était numéro un sur ce marché avant le lancement du 787; voir, par exemple, la première communication écrite des États-Unis, paragraphe 981.

[3707] Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 94.

[3708] Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 102.

[3709] Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 103.

que, malgré le lancement de l'A350 original en octobre 2005, certains clients importants ont demandé à Airbus de lancer un tout nouveau LCA doté d'une technologie équivalente à celle du Boeing 787.[3710] Par conséquent, en décembre 2006, Airbus a annoncé le lancement du programme de l'A350XWB remanié.[3711] Les premières livraisons de l'A350XWB-800 ne devaient pas avoir lieu avant 2013, soit cinq ans après les premières livraisons promises du 787.[3712]

7.1778 Les Communautés européennes font valoir qu'Airbus a perdu un nombre notable de ventes d'A330 et d'A350 original au profit du 787 en raison des avantages de cet aéronef au niveau des coûts d'exploitation, du fait que Boeing pouvait livrer le 787 dans un délai plus court que celui dans lequel Airbus pouvait livrer l'A350 original ou encore du prix bas du 787.[3713] Elles font également valoir que même si Airbus a tenté d'affronter la concurrence du 787 en offrant l'A350 original en 2005, comme elle ne pouvait pas bénéficier de subventions pour la R&D similaires, l'A350 original "n'a pas été à la hauteur du 787 sur le plan des avancées technologiques et du calendrier de livraison".[3714] De plus, elles soutiennent que les prix bas et les technologies avancées du 787 induits par les subventions ont contraint Airbus à baisser les prix de l'A330 et de l'A350 original afin d'obtenir des commandes, ce qui a causé un empêchement notable de hausses des prix de ces aéronefs.[3715]

7.1779 Par ailleurs, les Communautés européennes font valoir que, même si Airbus a été en mesure de lancer l'A350XWB-800, aéronef technologiquement comparable au 787, en 2006, les subventions accordées au 787 ont également causé un empêchement de hausses des prix de l'A350XWB-800 parce que **[***]**.[3716]

7.1780 Le Groupe spécial est convaincu que les Communautés européennes ont établi que les avantages sur le plan de la technologie et des coûts d'exploitation du 787 par rapport à l'A330 et à l'A350 original, de même que les dates prévues de livraison dès 2008, ont fait perdre à Airbus un nombre notable de ventes d'A330 et d'A350 original entre 2004 et 2006, et ont causé un empêchement notable de hausses des prix de ces aéronefs pendant la même période. Nous ne sommes toutefois pas convaincus que les Communautés européennes aient dûment étayé leur argument selon lequel les avantages du 787 sur le plan de la technologie et des coûts d'exploitation, ou le lancement du 787 en 2004 et la livraison prévue des premiers aéronefs en 2008, ont causé un empêchement notable de hausses des prix de l'A350XWB-800. Nous expliquons le fondement de ces conclusions ci-après.

[3710] Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 110; deuxième communication écrite des États-Unis, Appendice RCES, paragraphe 16; Andrea Rothman and Susan Ray, "Redesign A350, Airbus told", Seattle Post-Intelligencer, 8 April, 2006, pièce US-1172; Scott Hamilton, Redesigning the A350: Airbus' tough choice, leeham.net, 4 April 2006, pièce EC-1251.

[3711] Cette famille de LCA couvrirait deux marchés de LCA: le marché des aéronefs de 200 à 300 sièges (au moyen de l'A350XWB-800, qui ferait directement concurrence au 787-8 et au 787-9); et le marché des aéronefs de 300 à 400 sièges (au moyen de l'A350XWB-900/1000, qui ferait concurrence à la famille 777).

[3712] Le Groupe spécial est évidemment conscient que Boeing n'a finalement pas été capable de livrer le 787 en 2008, mais le fait pertinent aux fins de son analyse est qu'en 2004 Boeing pensait qu'elle serait en mesure d'effectuer ses premières livraisons en 2008 (et avait fait des promesses contractuelles en ce sens à ses clients).

[3713] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1426 à 1455; deuxième communication écrite des Communautés européennes, version intégrale de l'Appendice RCES, paragraphe 10.

[3714] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1410.

[3715] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1392, 1393 et 1410 à 1412.

[3716] Il n'apparaît pas que les parties contestent le fait que l'A350XWB-800, à la différence de l'A330 et de l'A350 original, soutenait la concurrence avec le 787 sur le plan technologique; voir, par exemple, la deuxième communication écrite des Communautés européennes, version intégrale de l'Appendice RCES, paragraphe 13.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1781 Premièrement, nous souscrivons à l'affirmation selon laquelle on peut s'attendre à ce que le lancement d'un aéronef technologiquement avancé fasse baisser le prix de l'aéronef concurrent technologiquement moins avancé (tout comme ses valeurs résiduelles). Nous sommes convaincus que c'est ce qui est arrivé à l'A330 lorsque le 787 a été lancé en 2004. Nous sommes convaincus qu'Airbus s'est retrouvée dans une position qui l'a contrainte de baisser le prix de l'A330 pour tenter de limiter sa perte de part de marché au profit du 787.[3717] Nous voyons dans les données qui nous ont été présentées que les prix de l'A330 ont évolué à la baisse après 2004 et que l'aéronef, qui était auparavant numéro un sur ce marché de produit, a perdu une part de marché au profit de Boeing.

7.1782 Nous notons que, comme le diagramme ci-après le montre, la demande de LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges a chuté en 2002 (en grande partie à cause du 11 septembre et de l'épidémie de SRAS), mais a repris les années suivantes, **[***]**.[3718]

Commandes de LCA de 200 à 300 sièges et prix par siège des LCA de la famille A330 en dollars constants, 2000-2006[3719]

[***]

7.1783 Aucune des parties n'a présenté de données concernant la part du marché mondial basées sur les commandes d'aéronefs sur le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges pendant la période de 2000 à 2006. Toutefois, à partir de données présentées par les Communautés européennes, le Groupe spécial a pu reconstituer les données suivantes concernant la part du marché mondial pour les commandes d'aéronefs sur le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges pendant la période de 2000 à 2006.

Part du marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges (sur la base des données relatives aux commandes) de 2000 à 2006[3720]

Année	Airbus A330 et A350	Part de marché d'Airbus	Boeing 767 et 787	Part de marché de Boeing
2000	95	**91%**	9	**9%**
2001	52	**57%**	40	**43%**
2002	24	**75%**	8	**25%**
2003	49	**82%**	11	**18%**
2004	51	**46%**	59	**54%**
2005	129	**34%**	251	**66%**
2006	117	**40%**	173	**60%**

[3717] Voir, par exemple, Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCES), paragraphe 109. Comme les clients n'ont pas considéré que l'A350 original était aussi avancé que le 787 sur le plan technologique, la position de cet aéronef sur le marché était semblable à celle de l'A330; deuxième communication écrite des Communautés européennes, version intégrale de l'Appendice RCES, paragraphe 12; Scott Hamilton, "Redesigning the A350: Airbus' Tough Choice", leeham.net, 4 April 2006, pièce EC-1251. Les États-Unis affirment que l'A350 original "était même très loin d'équivaloir au Boeing 787 sur le plan de l'efficacité d'exploitation"; première communication écrite des États-Unis, U.S. Campaign Annex (Annexe concernant les campagnes des États-Unis), paragraphes 7 et 8.

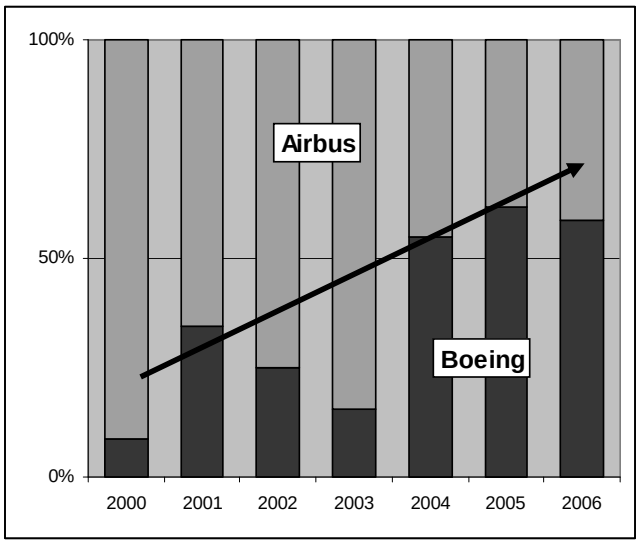
[3718] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1389; réponse des Communautés européennes à la question n° 306, paragraphe 784.

[3719] Réponse des Communautés européennes à la question n° 306, paragraphe 784, figure 3. Les renseignements sur les prix mentionnés dans cette figure sont fondés sur des données exclusives d'Airbus. Les renseignements sur les commandes proviennent du document Airclaims CASE Database, Data Query as of 19 January 2007, pièce EC-3.

[3720] Établi à partir des données figurant dans les documents Airclaims, CASE Database, Data Query as of 19 January 2007, 2004-2006 Orders, pièce EC-1287, et Airclaims CASE Database, Data Query as of 19 January 2007, pièce EC-3.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1784 Les Communautés européennes ont illustré l'évolution de la part de marché dont il vient d'être question au moyen du graphique suivant[3721]:



7.1785 Les chiffres relatifs à la part de marché susmentionnés montrent l'effritement assez spectaculaire de la part de marché d'Airbus pendant la période de 2004 à 2006, comparativement à la période de 2000 à 2003. Cet effritement de la domination de l'A330 sur ce marché de produit coïncide avec le lancement du 787 en 2004. Les éléments de preuve concernant l'évolution des prix de l'A330, conjugués aux données relatives à la part de marché, sont conformes à ce à quoi nous pourrions nous attendre suite au lancement d'un aéronef technologiquement supérieur, offrant des avantages sur le plan des coûts d'exploitation par rapport à un aéronef technologiquement moins avancé, pour à peu près le même prix. De toute évidence, on pourrait s'attendre à ce que les prix de l'A330 baissent et à ce que l'aéronef perde une part de marché, même en cas de hausse notable de la demande sur ce marché de produit.[3722]

7.1786 Deuxièmement, nous sommes convaincus que les éléments de preuve relatifs à des campagnes de vente spécifiques qui ont eu lieu sur le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges entre 2004 et 2006 démontrent que le client a décidé d'acheter des LCA de la famille 787 de Boeing i) parce qu'il considérait que les LCA des familles A330 et A350 original d'Airbus n'étaient pas autant à même que ceux de la famille 787 de Boeing de répondre à ses exigences d'ordre technique ou concernant le calendrier de livraison; ou ii) parce qu'il estimait que les LCA des familles A330 et A350 original d'Airbus étaient en mesure de répondre à ses exigences d'ordre technique ou concernant le calendrier de livraison, mais a été "influencé par les prix extrêmement bas offerts par Boeing".[3723] Dans plusieurs des campagnes de vente pour lesquelles les Communautés

[3721] Déclaration orale confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 33.

[3722] À titre d'exemple, les États-Unis affirment que l'écart de performance entre l'A350 original et le 787 était trop grand pour être comblé par des remises de prix (ce qui sous-entend un effritement des prix et de la part de marché d'Airbus). De l'avis du Groupe spécial, le même raisonnement est applicable à l'A330; première communication écrite des États-Unis, annexe concernant les campagnes des États-Unis, paragraphe 8. Pour un exemple concret, voir la campagne examinée par les États-Unis dans leur annexe concernant les campagnes des États-Unis, paragraphes 52 à 57. Les États-Unis expliquent que même en offrant des remises extrêmement importantes sur l'A350 original, Airbus ne pouvait pas neutraliser les avantages du 787 sur le plan de la valeur ni le fait que cet aéronef serait disponible plus rapidement; première communication écrite des États-Unis, annexe concernant les campagnes des États-Unis, paragraphes 56 et 57.

[3723] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1427.

européennes font valoir que le client a privilégié le 787 à cause de ses caractéristiques technologiques ou de sa disponibilité en 2008[3724], il apparaît que des facteurs autres que les caractéristiques de performance du 787 par rapport à l'A330 et à l'A350 original et la date de livraison du 787 en 2008 ont joué un rôle majeur dans le fait que Boeing a remporté la vente.[3725] Toutefois, il apparaît que les caractéristiques de performance du 787 et/ou son entrée en service prévue en 2008 ont été les facteurs décisifs dans l'issue des campagnes impliquant Qantas, Ethiopian Airlines et Icelandair en 2005 et dans la campagne impliquant Kenya Airways en 2006.

7.1787 De l'avis du Groupe spécial, les campagnes impliquant Qantas, Ethiopian Airlines et Icelandair en 2005 et la campagne impliquant Kenya Airways en 2006 sont des éléments de preuve de ventes qu'Airbus n'a pas remportées en raison des caractéristiques technologiques avancées du 787, dont la disponibilité à l'époque avait été accélérée par les subventions pour la R&D aéronautique. Par conséquent, il s'agit d'éléments de preuve témoignant de pertes de ventes qui sont l'effet des subventions pour la R&D aéronautique.

7.1788 Le Groupe spécial note que la vente impliquant Qantas en particulier comportait une commande de quarante-cinq 787 à laquelle s'ajoutaient 20 options et 50 droits d'achat.[3726] Les éléments de preuve RCES présentés au Groupe spécial étayent d'autres éléments de preuve indiquant que cette campagne de vente était extrêmement concurrentielle pour plusieurs raisons stratégiques.[3727] Compte tenu de l'importance de la commande, ainsi que des divers autres facteurs qui ont conféré à cette campagne une importance particulière pour Boeing comme pour Airbus, nous sommes convaincus que la perte par Airbus de la campagne de vente impliquant Qantas à elle seule est la preuve d'une perte de ventes "notable". Le Groupe spécial est donc convaincu qu'il existe suffisamment d'éléments de preuve pour étayer sa conclusion selon laquelle, *en l'absence* des effets de certaines subventions pour la R&D aéronautique, Airbus aurait réalisé des ventes additionnelles d'A350 original et, de ce fait, n'aurait pas perdu de ventes dans une mesure notable au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC.

7.1789 L'incidence commerciale des effets des subventions pour la R&D aéronautique sur les aéronefs d'Airbus s'est d'abord fait sentir avec le lancement du 787 en 2004, et ressort des données relatives à la part de marché fondées sur les *commandes* obtenues pendant la période de 2004 à 2006. Les Communautés européennes font valoir que, dans la mesure où elles ont identifié comme cause d'un détournement ou d'une entrave des commandes n'ayant pas encore débouché sur des livraisons, les livraisons futures résultant de ces commandes sont des éléments de preuve d'une *menace* de détournement et d'entrave.[3728] À cet égard, les Communautés européennes font valoir que les subventions menacent de détourner les exportations des marchés de pays tiers ou d'entraver ces

[3724] Ces campagnes de vente sont les suivantes: All Nippon Airways (2004); Japan Airlines (2004); Continental Airlines (2004-2006); Icelandair (2005); Northwest (2005); Air Canada (2005); Qantas (2005); Kenya Airways (2006); Ethiopian Airlines (2005); Royal Air Maroc (2005).

[3725] Ces facteurs comprennent la relation de Boeing avec la compagnie aérienne (Continental Airlines, All Nippon Airways, Japan Airlines), les routes particulières à desservir et le rayon d'action des aéronefs (Northwest, All Nippon Airways, Japan Airlines), l'effet de la concurrence entre l'A340 et le 777 et la préférence de la compagnie aérienne pour une flotte mixte (Air Canada), ainsi que le fait de ne pas avoir présenté d'offre formelle dans le délai imparti par la compagnie aérienne (Royal Air Maroc).

[3726] Boeing/Airbus Press Reports, pièce EC-1157, pages 430 à 432 et 467 à 469.

[3727] Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCES), paragraphes 108 et 109. Voir aussi Boeing/Airbus Press Reports, pièce EC-1157, pages 430 à 432 et 467 à 469.

[3728] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1455 à 1458, 1466 à 1468, 1552 à 1555, 1562, 1640 à 1643, 1650 et 1651; déclaration orale confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 90.

exportations en ce qui a trait aux futures livraisons des LCA d'Airbus considérés qui résultent de commandes enregistrées de 2004 à 2006.[3729]

7.1790 Les Communautés européennes ont présenté les données suivantes concernant la part des marchés de pays tiers pertinents en relation avec les campagnes impliquant Qantas, Ethiopian Airlines, Kenya Airways et Icelandair susmentionnées, qui sont fondées sur des données concernant les livraisons effectives (pour les années allant jusqu'à 2006 inclus) et sur les livraisons futures prévues (pour les années 2007 et suivantes), elles-mêmes fondées sur des données concernant les commandes effectives[3730]:

		Airbus		**Boeing**	
Australie	2002	2	100%	--	--
	2003	4	100%	--	--
	2004	5	100%	--	--
	2005	3	100%	--	--
	2006	1	100%	--	--
	2007	4	100%	--	--
	2008	4	50%	4	50%
	2009	3	27%	8	73%
	2010	1	10%	9	90%
	2011	--	--	7	100%
	2012	--	--	14	100%
	2013	--	--	3	100%
Éthiopie	2003	--	--	1	100%
	2004	--	--	1	100%
	2005	--	--	1	100%
	2006	--	--	--	--
	2008	--	--	1	100%
	2009	--	--	1	100%
	2010	--	--	3	100%
	2011	--	--	2	100%
	2012	--	--	3	100%
Kenya	2001	--	--	3	100%
	2010	--	--	2	100%
	2011	--	--	4	100%
	2012	--	--	3	100%
Islande	2010	--	--	2	100%
	2012	--	--	2	100%

[3729] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1455, 1552 et 1640. Cet argument s'inscrit dans le cadre de l'argument subsidiaire plus général des Communautés européennes selon lequel au cas où le Groupe spécial rejetterait l'utilisation par les Communautés européennes des commandes comme fondement de leur allégation de préjudice grave actuel, les subventions apportant des avantages aux LCA de Boeing considérés causent une menace de préjudice grave en ce qui concerne les *livraisons* futures des LCA d'Airbus "similaires". Le Groupe spécial note que l'Australie fait également valoir que même s'il se peut que la livraison d'un LCA n'ait pas lieu, les commandes sont une indication de l'effet des subventions sur la branche de production et le marché, par le biais des ventes futures prévues et de la part de marché. Selon l'Australie, les commandes fournissent donc une indication concernant la façon dont les subventions actuelles sont susceptibles d'influer sur le marché dans le futur et, partant, concernant la menace de préjudice grave; communication écrite de l'Australie, paragraphe 69.

[3730] Airbus and Boeing Deliveries and Projected Deliveries in the Challenged Markets, pièce EC-1173.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1791 Compte tenu du délai entre la commande et la livraison d'un aéronef, l'incidence des subventions pour la R&D aéronautique sur les ventes réalisées par Airbus sur les marchés de ces pays ne transparaîtra pas dans les données concernant les livraisons avant que le 787 ne soit livré, quelques années après 2006. Toutefois, il est clair qu'à ce moment-là les Communautés européennes subiront un préjudice grave sous la forme d'un détournement de leurs exportations des marchés de ces pays tiers et d'une entrave à ces exportations. Dans les circonstances, le Groupe spécial estime que les ventes qu'Airbus a perdues en raison des effets des subventions pour la R&D aéronautique constituent également un élément de preuve de l'existence d'une menace de préjudice grave. Il est donc convaincu qu'*en l'absence* des effets de certaines des subventions pour la R&D aéronautique, Airbus aurait obtenu des commandes additionnelles de LCA A330 ou A350 original de la part de clients sur les marchées des pays tiers que sont l'Australie, l'Éthiopie, le Kenya et l'Islande, et n'aurait donc pas été menacée d'un détournement de ses exportations des marchés de pays tiers ou d'une entrave à ces exportations au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC.

7.1792 Les Communautés européennes ont également identifié certaines ventes qu'Airbus a pu remporter en offrant **[***]** afin de neutraliser les avantages technologiques et les économies de coûts d'exploitation offerts par le 787.[3731] Comme nous l'avons déjà indiqué, nous sommes convaincus que les technologies appliquées au 787 ont abouti à un aéronef qui offrait à ses clients d'importantes réductions de coûts d'exploitation, et que la technologie supérieure conjuguée aux coûts d'exploitation inférieurs du 787 a manifestement altéré la valeur comparative de l'A330 et de l'A350 original d'Airbus, ne laissant pas à Airbus d'autre choix que de réduire les prix de ses aéronefs afin d'affronter la concurrence.[3732] Les éléments de preuve concernant l'importance des concessions de prix qu'Airbus a offertes afin d'obtenir des ventes d'A330 et d'A350 original indiquent que les subventions pour la R&D aéronautique ont également eu pour effet d'empêcher des hausses des prix de ces deux aéronefs dans une mesure notable.[3733]

7.1793 Les Communautés européennes allèguent également que les subventions pour la R&D aéronautique ont aussi eu pour effet d'empêcher des hausses des prix de l'A350XWB-800 dans une mesure notable. Le Groupe spécial ne dispose pas d'éléments de preuve au sujet de l'évolution des prix de l'A350XWB-800, et les Communautés européennes n'ont pas présenté d'éléments de preuve concernant les prix effectifs pratiqués pour l'A350XWB dans le contexte de campagnes de vente de LCA spécifiques. Les éléments de preuve dont le Groupe spécial dispose indiquent qu'Airbus considère l'A350XWB-800 comme étant technologiquement égal, voire supérieur, au 787, ce qui veut dire qu'elle n'aurait pas besoin d'offrir des remises de prix pour neutraliser la valeur de l'innovation technologique du 787, comme c'était le cas pour l'A330 et l'A350 original.[3734] Les Communautés

[3731] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1393; deuxième communication écrite des Communautés européennes, Appendice RCES, paragraphe 10.

[3732] Les États-Unis font valoir que Boeing a réduit dans une mesure notable les coûts de construction du 787 en utilisant des logiciels de conception et de gestion du cycle de vie des produits qui étaient disponibles sur le marché, en se procurant des matériaux courants auprès des différents fournisseurs et en normalisant les options sélectionnées par les clients; deuxième communication écrite des États-Unis, annexe RCES concernant les campagnes, paragraphe 22. Bien que le Groupe spécial n'ait pas de raison de douter que ces décisions commerciales ont effectivement entraîné des économies de coûts de fabrication, nous notons que l'un des principaux objectifs des subventions pour la R&D aéronautique était le développement de technologies novatrices permettant aux compagnies aériennes d'avoir des coûts d'exploitation directs moins élevés.

[3733] À titre d'exemple, Airbus a vendu l'A350 original à un client à un prix nettement inférieur à celui auquel elle lui avait vendu l'A330 plusieurs années auparavant; deuxième communication écrite des Communautés européennes, version intégrale de l'Appendice RCES, paragraphe 71.

[3734] Voir, par exemple, Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 115; "Airbus goes for extra width", Flight International, 25 July 2006, pièce US-302.

européennes affirment que **[***]**.[3735] De plus, Christian Scherer, d'Airbus, affirme que, même si l'A350XWB est technologiquement concurrentiel par rapport au 787, il demeure en position de désavantage concurrentiel parce qu'il n'est pas livrable avant 2013.[3736] Bien que le Groupe spécial juge tout à fait crédible que des clients ayant antérieurement commandé l'A350 original demandent, pendant leurs négociations avec Airbus, à bénéficier du même prix pour un produit assurément supérieur, nous n'estimons pas qu'il s'ensuit forcément qu'Airbus n'avait pas d'autre choix que d'accéder à de telles demandes, surtout si l'A350XWB-800 était considéré comme un produit technologiquement supérieur à l'A350 original. Nous estimons également qu'il est tout à fait plausible que les ventes de l'A350XWB-800 puissent être désavantagées par rapport à celles du 787 parce que l'A350XWB-800 ne sera pas livrable avant 2013. Toutefois, le Groupe spécial aurait besoin de certains éléments de preuve à cet égard pour procéder à une évaluation objective de cette question.

7.1794 Le Groupe spécial est donc convaincu, compte tenu des éléments de preuve examinés dans les paragraphes précédents, que les subventions pour la R&D aéronautique ont contribué d'une manière réelle et substantielle au développement par Boeing de technologies pour le 787 et que, par voie de conséquence, *en l'absence* des effets de ces subventions, i) Airbus aurait obtenu des commandes additionnelles de LCA A330 et A350 original de la part de clients sur les marchés des pays tiers que sont l'Australie, l'Éthiopie, le Kenya et l'Islande en 2005 et 2006, et les Communautés européennes n'auraient pas été menacées d'un détournement des exportations des marchés de pays tiers ou d'une entrave à ces exportations au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC; ii) Airbus aurait réalisé des ventes additionnelles d'A330 et d'A350 original pendant la même période et, de ce fait, n'aurait pas perdu de ventes dans une mesure notable sur le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges, au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC; et iii) les prix de l'A330 et de l'A350 original pendant la période de 2004 à 2006 auraient été notablement plus élevés et, de ce fait, Airbus n'aurait pas subi un empêchement notable de hausses de prix sur le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges, au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC.

7.1795 Pour parvenir aux conclusions qui précèdent, le Groupe spécial a également pris en considération les éléments de preuve et arguments avancés par les États-Unis concernant certains facteurs qui, selon eux, expliquent les difficultés auxquelles Airbus s'est initialement heurtée pour soutenir la concurrence du 787 pendant la période de 2004 à 2006.[3737] Nous rappelons que les États-Unis font principalement valoir à cet égard que les problèmes rencontrés par Airbus avec l'A350 original, et son incapacité à lancer l'A350XWB avant 2006, n'étaient pas attribuables au fait qu'elle n'avait pas accès à des technologies clés, mais au fait que ses ressources au début des années 2000 étaient affectées à l'A380.[3738] Selon les États-Unis, la position d'Airbus dans le segment des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges était le résultat du choix stratégique qu'elle avait fait de concentrer ses efforts sur la maîtrise de la technologie d'un superjumbo qui était conçu pour desservir des routes

[3735] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1424; Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 114.

[3736] Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 115.

[3737] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 916 à 928; observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 87, paragraphe 310; Interview with Noel Forgeard: "I wanted to limit the costs for Airbus", Süddeutsche Zeitung, 20 May 2006, pièce US-1228; Interview with Thomas Enders, "We have made mistakes", Welt am Sonntag, 14 May 2006, pièce US-1229; deuxième communication écrite des États-Unis, Appendice RCES, paragraphe 12; "Airbus/EADS officials concede Boeing advantage, question A350 viability", Air Transport Daily News, 6 October 2006, pièce US-1167; Robert Wall, "A350 Faces Busy Time Until Industrial Launch", Aviation Week & Space Technology, 20 June 2005, pièce US-296; Noel Forgeard and the A380, Commercial Aviation Report, January 1 and 15, 2007, pièce US-297.

[3738] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 714. Pendant cette période, selon les États-Unis, Airbus développait également l'aéronef de transport militaire A400M.

entre des aéroports-plaques tournantes, alors que Boeing avait décidé de mettre l'accent sur un aéronef effectuant des liaisons point à point, plus petit et plus économe en carburant, qui pourrait tirer parti des innovations existantes et généralement utilisables en technologie des composites et des réductions concernant les coûts des composites.[3739] Les États-Unis font également valoir qu'ayant décidé d'aller dans une direction autre que celle choisie par Boeing, Airbus a aggravé ses propres problèmes après le lancement du 787 en essayant d'accélérer le développement d'un A350 concurrent, issu d'un remaniement rapide de l'A330.[3740]

7.1796 À notre avis, les arguments des États-Unis concernant l'effet des programmes de l'A380 et de l'A400M sur le développement par Airbus des produits sur le marché des LCA de 200 à 300 sièges ne sont pas exactement pertinents. L'analyse du Groupe spécial porte à juste titre sur les effets des subventions pour la R&D aéronautique sur le comportement de *Boeing* en matière de développement des produits, et il est clair pour nous que les subventions pour la R&D aéronautique ont conféré un avantage concurrentiel à Boeing. Même si nous supposions pour les besoins de l'argumentation qu'Airbus avait pris une décision stratégique qui risquait de la rendre commercialement vulnérable sur le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges si Boeing décidait de lancer un aéronef technologiquement novateur avant 2006, ce qui est pertinent pour l'évaluation du Groupe spécial, c'est le rôle joué par ces subventions, qui ont permis à Boeing de lancer un aéronef technologiquement novateur avant 2006 et, de ce fait, d'exploiter cette vulnérabilité au détriment d'Airbus.

Conclusion

7.1797 En conclusion, le Groupe spécial constate que les subventions pour la R&D aéronautique ont pour effet de menacer de détourner les exportations des Communautés européennes des marchés de pays tiers et de menacer d'entraver ces exportations au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC s'agissant du marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges, ainsi que de faire perdre des ventes et d'empêcher des hausses de prix dans une mesure notable, au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC s'agissant de ce marché de produit, chacun de ces effets constituant un préjudice grave causé aux intérêts des Communautés européennes au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC.

ii) Question de savoir si les subventions en cause dans le présent différend causent un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes en raison de leur effet sur le comportement de Boeing en matière de fixation des prix des 737NG, 777 et 787

7.1798 Ainsi qu'il a été expliqué plus haut dans la sous-section 2 b) ii), la différence entre les arguments des Communautés européennes concernant le 787, d'une part, et le 737NG et le 777, d'autre part, est que, s'agissant du 787, les Communautés européennes estiment que les subventions ont deux effets principaux qui causent un préjudice grave (les "effets sur la technologie" et les "effets sur les prix"), tandis que, s'agissant du 737NG et du 777, elles font valoir que le préjudice grave est causé par un effet principal de toutes les subventions (les "effets sur les prix").

7.1799 Dans la sous-section 2 c) i) plus haut, le Groupe spécial a constaté que les subventions pour la R&D aéronautique, par le biais de leurs effets sur le développement de technologies par Boeing (ce qu'il est convenu d'appeler les "effets sur la technologie"), ont causé un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes sur le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges. Dans la présente sous-section, le Groupe spécial examine si toutes les subventions en cause ont causé un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes en raison de leur effet sur le comportement de Boeing en matière de fixation des prix des 737NG, 777 et 787.

[3739] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 714.
[3740] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 714.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1800 Les Communautés européennes affirment que les subventions en cause ont des "effets sur les prix" parce que soit elles réduisent les coûts marginaux unitaires de Boeing soit elles fonctionnent de manière à accroître les liquidités hors exploitation de Boeing. Le Groupe spécial analyse d'abord les effets des subventions dont il est dit qu'elles réduisent les coûts marginaux unitaires de Boeing avant de passer à l'examen des effets des autres subventions en cause dans le présent différend sur la politique de prix de Boeing et, en fin de compte, sur les prix et ventes d'Airbus sur chacun des trois marchés de LCA.

Effets sur la politique de prix de Boeing des subventions dont il est allégué qu'elles influent sur les coûts marginaux unitaires de Boeing

7.1801 Les Communautés européennes ont indiqué que trois des mesures contestées fonctionnaient de manière à réduire les coûts marginaux unitaires supportés par Boeing pour la production et la vente de chaque LCA. Ces mesures sont: i) les exonérations et exclusions FSC/ETI, ii) les réductions de l'impôt B&O de l'État de Washington et de la ville d'Everett et iii) la renonciation aux redevances d'atterrissage accordée par le comté de Snohomish pour les LCF 747 transportant des parties et composants du 787 à Everett pour l'assemblage final.[3741] Nous rappelons que le Groupe spécial a constaté que seules les mesures FSC/ETI et les réductions de l'impôt B&O de l'État et de la ville étaient des subventions spécifiques[3742] et nous examinons donc les effets de ces deux subventions sur les prix et ventes d'Airbus pendant la période de 2004 à 2006.

7.1802 Les subventions FSC/ETI sont des mesures fiscales qui sont structurées comme des réductions des impôts globaux que doit payer Boeing car elles excluent du champ de l'impôt une partie des revenus de source étrangère liés à l'exportation. Les exonérations d'impôt/exclusions du champ de l'impôt FSC/ETI sont obtenues pour la livraison de chaque LCA exporté par Boeing, ainsi que pour les LCA que Boeing produit et vend à des compagnies aériennes ou à des sociétés de location nationales et qui seront utilisés principalement sur des routes étrangères. En d'autres termes, les subventions FSC/ETI sont directement liées aux recettes des ventes de LCA à l'exportation et fonctionnent de manière à réduire les recettes imposables, ce qui diminue les impôts de Boeing et augmente ses bénéfices après impôt. Ainsi que nous l'avons expliqué dans la partie du présent rapport où nous constatons que les mesures FCS/ETI sont des subventions à l'exportation prohibées au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC[3743], le gouvernement des États-Unis, en vertu de la TIPRA[3744], a abrogé certains aspects de l'exemption pour antériorité des allégements fiscaux FSC et ETI pour les exercices fiscaux commençant après 2006 et, comme Boeing ne livrera le 787 à aucun de ses clients avant cette date, elle n'obtiendra ni exonérations d'impôt ni exclusions du champ de l'impôt FSC/ETI en ce qui concerne la vente du 787. D'ailleurs, les Communautés européennes ne laissent pas entendre que les subventions FSC/ETI ont influé sur les prix du 787 et elles n'ont pas imputé ces subventions au 787 aux fins de leurs arguments concernant le préjudice grave.[3745] Par conséquent, notre analyse des effets des subventions FSC/ETI repose sur l'hypothèse que ces subventions n'ont pu influer que sur la fixation par Boeing des prix des 737NG et 777, et n'ont donc pu avoir d'effets que sur les marchés des LCA monocouloir de 100 à 200 sièges et des LCA à fuselage large de 300 à 400 sièges, respectivement.

7.1803 Les subventions relatives à l'impôt B&O de l'État de Washington figuraient parmi les diverses incitations fiscales introduites par l'Assemblée législative de l'État de Washington dans le cadre du projet de loi n° 2294 (HB 2294). Les éléments de preuve présentés au Groupe spécial indiquent que le but ou l'objet sous-tendant les mesures de réforme fiscale énoncées dans le HB 2294 était de réduire

[3741] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1233.
[3742] Voir les paragraphes 7.1406, 7.212, 7.302, 7.346 et 7.516 du présent rapport.
[3743] Voir les paragraphes 7.1450 à 7.1464 du présent rapport.
[3744] Voir plus haut le paragraphe 7.1385 du présent rapport.
[3745] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1230, figure 15.

la structure des coûts de Boeing et ainsi d'améliorer sensiblement sa compétitivité.[3746] La réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett était l'un des éléments des incitations prévues par le MSA. L'arrêté municipal portant adoption de la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett indique que cette réduction vise à créer une réduction de la valeur actuelle nette estimée d'environ 35 millions de dollars, calculée d'après une estimation de la production et des ventes actuelles d'aéronefs, et un taux d'actualisation de 6 pour cent sur une période de 20 ans commençant en 2004.[3747] Les réductions de l'impôt B&O de l'État de Washington s'appliquent à la production et à la vente des LCA construits dans l'État de Washington et influent donc potentiellement sur la production et la vente des familles de LCA 737NG, 777 et 787 de Boeing. Les réductions de l'impôt B&O de la ville d'Everett influent sur la production et la vente des LCA construits à Everett et s'appliquent donc aux familles de LCA 777 et 787 de Boeing.

7.1804 Le Groupe spécial rappelle que dans l'affaire *États-Unis – Coton upland*, le Groupe spécial a estimé qu'il était habilité, au titre des articles 5 c) et 6.3 c) de l'Accord SMC, à effectuer un examen intégré des effets de toutes subventions ayant un lien suffisant avec le produit subventionné et la variable particulière axée sur les effets qui faisaient l'objet de l'examen.[3748] Le Groupe spécial a indiqué ce qui suit:

> "Par conséquent, dans notre analyse de l'empêchement de hausses de prix au titre de l'article 6.3 c), nous examinons une variable axée sur les effets – les prix – et un produit subventionné – le coton upland. Dans la mesure où il existe avec ces éléments un lien suffisant parmi les subventions en cause de sorte que les effets de ces subventions se manifestent collectivement, nous pensons que nous pouvons légitimement considérer ces subventions comme une "subvention" et les regrouper, elles et leurs effets."[3749]

7.1805 Nous notons que les Communautés européennes ont regroupé les subventions FSC/ETI et les subventions relatives à l'impôt B&O en tant que subventions fonctionnant de manière à réduire les coûts marginaux unitaires de Boeing. Les États-Unis font également observer que les subventions FSC/ETI et les subventions relatives à l'impôt B&O présentent certaines similitudes en ce qui concerne leur structure et leur fonctionnement de sorte qu'il est approprié que le Groupe spécial réalise une analyse agrégée de leurs effets.[3750] Le Groupe spécial estime qu'il est approprié d'agréger les subventions FSC/ETI et les subventions relatives à l'impôt B&O afin d'analyser leurs effets. À notre avis, afin de réaliser une analyse agrégée des effets des subventions dans le cadre du présent différend, il faudrait pouvoir déterminer à partir de leur structure, de leur conception et de leur fonctionnement qu'elles influent sur le comportement de Boeing d'une façon semblable.

7.1806 Les Communautés européennes ont analysé les subventions FSC/ETI et les subventions relatives à l'impôt B&O comme étant des subventions qui étaient obtenues pour la production et la livraison de LCA particuliers et qui réduisaient directement les coûts marginaux unitaires de production et de vente de Boeing pour chaque LCA qui en tirait avantage.[3751] Bien que les États-Unis n'estiment pas qu'il soit exact de dire que les subventions réduisent les coûts marginaux unitaires de Boeing[3752], ils estiment que les deux subventions entraînent une augmentation des recettes après la transaction (la vente d'un LCA).[3753] En ce sens, les deux subventions sont liées directement aux

[3746] Washington State 7E7 Presentation, slide 9, pièce EC-66.
[3747] Everett Ordinance 2759-04 (2004), § 1, pièce EC-61.
[3748] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1192.
[3749] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1192.
[3750] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 767 et 768.
[3751] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1241.
[3752] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 751.
[3753] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 751 et 752.

ventes de LCA particuliers. Les États-Unis conviennent que, d'un point de vue économique, les subventions qui sont liées à des ventes ont une incidence sur ces ventes.[3754] Ils reconnaissent également que les prix des LCA de Boeing sont affectés, entre autres choses, par les modifications des coûts fixes et variables par produit de Boeing[3755] et ils partagent l'avis selon lequel les subventions par produit peuvent avoir une incidence importante sur les prix et la production.[3756]

7.1807 Les subventions FSC/ETI réduisent les recettes de certaines ventes d'aéronefs sur lesquelles Boeing est imposée, tandis que les subventions relatives à l'impôt B&O réduisent directement le taux auquel sont imposées les recettes brutes de Boeing découlant de la construction d'aéronefs. L'impôt B&O de l'État de Washington est perçu sur le produit brut des ventes, le revenu brut d'une entreprise ou la valeur des produits.[3757] L'impôt B&O de la ville d'Everett est un impôt sur les recettes brutes qui, s'agissant de la fabrication, sont généralement considérées comme étant la valeur des produits fabriqués.[3758] D'une manière générale, les subventions réduisent les impôts que Boeing paie et augmentent ainsi ses bénéfices après impôt. Les subventions FSC/ETI comme les subventions relatives à l'impôt B&O augmentent la rentabilité des ventes de LCA d'une façon qui permet à Boeing de fixer les prix de ses LCA à un niveau qui ne serait normalement pas justifié d'un point de vue commercial. En résumé, parce qu'elles réduisent les impôts à acquitter sur les ventes de LCA, les subventions FSC/ETI et les subventions relatives à l'impôt B&O ont clairement un lien beaucoup plus direct et immédiat avec les prix et les ventes d'aéronefs que toutes autres subventions en cause dans le présent différend, comme les subventions pour la R&D aéronautique.

7.1808 De plus, nous rappelons que les subventions FSC/ETI ont fait l'objet de procédures antérieures de règlement des différends à l'OMC et que, dans ce contexte, il a été constaté qu'elles étaient des subventions à l'exportation prohibées au sens de l'article 3.1 a) de l'Accord SMC.[3759] Nous constatons également dans le présent rapport que les mesures FSC/ETI sont des subventions à l'exportation prohibées.[3760] Les subventions FSC/ETI non seulement ont un lien plus direct avec les prix des LCA de Boeing que les subventions pour la R&D aéronautique, mais elles sont aussi, de par leur nature même de subventions à l'exportation, plus susceptibles de causer des effets défavorables. À cet égard, nous notons que l'Organe d'appel a indiqué ce qui suit:

> "Logiquement, il n'y a aucune raison de penser que les Membres de l'OMC, lorsqu'ils ont conçu et conclu l'*Accord SMC*, ont donné aux groupes spéciaux le pouvoir de tirer des déductions dans les affaires concernant des subventions pouvant donner lieu à une action qui *peuvent* être illicites *si* elles ont certains effets sur le commerce, mais pas dans les affaires concernant des subventions à l'exportation prohibées *dont les effets défavorables sont présumés*."[3761]

7.1809 Le Groupe spécial chargé de l'affaire *Brésil – Aéronefs* a expliqué comme suit les effets intrinsèques de distorsion des échanges qu'avaient, par nature, les subventions à l'exportation:

> "À notre avis, l'objet et le but de l'Accord SMC sont d'imposer des disciplines multilatérales pour les subventions qui faussent les échanges internationaux. C'est pour cette raison que l'Accord SMC interdit deux catégories de subventions – les

[3754] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 289, paragraphe 540.
[3755] Réponse des États-Unis à la question n° 298, paragraphe 522.
[3756] Stiglitz and Greenwald, On the Question of the Impact of Subsidies on Supply and Prices in the LCA Market, pièce US-1309, paragraphe 4.
[3757] Voir le paragraphe 7.47 du présent rapport.
[3758] Voir le paragraphe 7.306 du présent rapport.
[3759] Voir les paragraphes 7.1452 à 7.1455 du présent rapport.
[3760] Voir le paragraphe 7.1464 du présent rapport.
[3761] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 202. Pas d'italique dans l'original.

> subventions subordonnées à l'exportation et à l'utilisation de produits nationaux de préférence à des produits importés – *qui visent expressément à affecter le commerce*."[3762]

7.1810 À notre avis, c'est précisément parce que les subventions FSC/ETI sont subordonnées à la réalisation de ventes à l'exportation par Boeing que nous sommes habilités à déterminer, en l'absence d'éléments de preuve fiables du contraire, qu'en raison de leur nature même elles auront des effets de distorsion des échanges.[3763]

7.1811 Nous avons déjà estimé que le montant des subventions FSC/ETI liées aux ventes de LCA que Boeing et McDonnell Douglas ont reçues à titre d'exonérations d'impôt et exclusions du champ de l'impôt FSC et ETI entre 1989 et 2006 inclus s'élevait à environ 2,2 milliards de dollars.[3764] La firme de consultants des Communautés européennes, ITR, estime que, sur ces 2,2 milliards de dollars de subventions FSC/ETI reçus par Boeing pour ses ventes de LCA entre 1989 et 2006, Boeing a reçu environ 153 millions, 142 millions et 140 millions de dollars, respectivement, entre 2004 et 2006.[3765] Ainsi qu'il est indiqué aux paragraphes 7.254 et 7.353 du présent rapport, le Groupe spécial a estimé que le montant de la réduction de l'impôt B&O de l'État de Washington que Boeing a reçu directement jusqu'en 2006 inclus s'élevait à 13,8 millions de dollars, tandis que le montant de la réduction de l'impôt B&O de la ville d'Everett que Boeing a reçu jusqu'en 2006 inclus s'élevait à 2,2 millions de dollars.

7.1812 Ainsi qu'il est indiqué aux paragraphes 7.155 à 7.157 du présent rapport, les Communautés européennes ont imputé le montant intégral de la valeur des subventions relatives à l'impôt B&O dont il est estimé qu'il a été reçu par Boeing entre 2007 et 2009 à la période de 2004 à 2006 dans le cadre de l'imputation des montants de subvention dans le temps effectuée par l'ITR, afin d'établir des estimations de l'"importance" des subventions par LCA.[3766] Bien qu'il ne soit pas en désaccord avec l'idée générale que le fait de s'attendre à recevoir une subvention peut influer sur le comportement d'un bénéficiaire, et ainsi produire un effet sur le marché avant la réception effective de la subvention, le Groupe spécial n'estime pas que cela devrait automatiquement entraîner l'imputation mécanique des montants des subventions récurrentes réduisant les coûts marginaux unitaires de Boeing trois ans en arrière. L'implication d'une telle imputation serait que la subvention n'entraîne pas de préjudice grave, au sens de l'article 6.3, pendant l'année où elle est reçue. Ainsi que nous l'avons expliqué au paragraphe 7.1685, le Groupe spécial n'accepte pas cette implication. Il estime qu'étant donné les particularités de la production et de la vente des LCA, les effets des subventions devraient être considérés comme commençant au moment où une commande de LCA est obtenue (ou est perdue) et se poursuivant jusqu'au moment où l'aéronef est livré (ou non) inclus.

[3762] Rapport du Groupe spécial *Brésil – Aéronefs*, paragraphe 7.26. Pas d'italique dans l'original. Voir aussi la déclaration de l'arbitre dans l'affaire *États-Unis – FSC (article 22:6 – États-Unis)*: "Les subventions à l'exportation, après tout, ont bel et bien des "effets défavorables" sur les tiers. Systémiquement parlant, en tant que catégorie de subventions, elles ont plus intrinsèquement tendance à avoir de tels effets que n'importe quelle autre." Décision de l'arbitre *États-Unis – FSC (article 22:6 – États-Unis)*, paragraphe 5.35.

[3763] Cela dit, comme nous l'indiquons plus bas, il y a en fait en l'espèce des éléments de preuve fiables qui confirment cette détermination; voir, par exemple, les paragraphes 7.1806, 7.1807, 7.1811 et 7.1817 à 7.1823.

[3764] Voir le paragraphe 7.1419 du présent rapport.

[3765] International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 February 2007, pièce EC-13, Appendice A, page 3.

[3766] International Trade Resources LLC, Calculating on a Per-Aircraft Basis the Magnitude of the Subsidies Provided to US Large Civil Aircraft, 20 February 2007. La méthode employée par les Communautés européennes pour imputer les montants de subvention afin d'établir l'"importance" des subventions sur une base annuelle et par LCA est décrite aux paragraphes 7.1616 et 7.1617 du présent rapport.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1813 En outre, nous notons que l'imputation par les Communautés européennes des montants des subventions relatives à l'impôt B&O postérieurs à 2006, dont il est estimé qu'ils ont été reçus par Boeing entre 2007 et 2009, à la période de 2004 à 2006 a lieu dans le contexte spécifique de l'imputation par l'ITR dans le temps et à des modèles particuliers de LCA des subventions reçues par Boeing entre 1989 et 2006 aux fins de l'estimation de l'"importance" des subventions par LCA et les taux de subventionnement *ad valorem* pour chaque famille de LCA de Boeing. Les estimations de l'"importance" des subventions par LCA effectuées par l'ITR ne jouent aucun rôle dans l'analyse que fait le Groupe spécial des effets des subventions. Aux fins de notre analyse du préjudice grave, nous ne voyons donc aucune raison, ni nécessité, de reporter effectivement en arrière dans le temps les montants des subventions récurrentes reçues par Boeing comme l'ITR l'a fait pour calculer l'"importance" des subventions.

7.1814 La question dont est saisi le Groupe spécial est celle de savoir si la disponibilité des subventions FSC/ETI et des subventions relatives à l'impôt B&O a permis à Boeing d'offrir des prix compétitifs dans des ventes particulières et de remporter des ventes qu'elle n'aurait pas normalement remportées et, dans les cas où elle n'a pas obtenu ces ventes, a fait qu'Airbus a remporté ces ventes à des prix inférieurs à ceux qu'elle aurait normalement obtenus. Les États-Unis font valoir que les montants des subventions FSC/ETI reçus par Boeing étaient trop faibles par rapport aux recettes découlant des commandes de Boeing pour influer sur la politique de prix de Boeing au point de lui permettre de remporter des ventes qu'elle n'aurait normalement pas remportées ou de forcer Airbus à ne remporter des ventes qu'à des prix inférieurs à ceux qu'elle aurait normalement obtenus. Ils présentent les calculs ci-après à cet égard[3767]:

	Valeur des commandes	**Importance de la subvention FSC/ETI**	**Ratio de la subvention à la valeur des commandes**
2000	$32 591	$266	1:122
2001	$16 588	$197	1:84
2002	$12 585	$179	1:70
2003	$9 771	$107	1:91
2004	$16 650	$153	1:109
2005	$67 193	$142	1:473
2006	$61 579	$140	1:440

7.1815 L'ITR critique l'imputation que font les États-Unis des montants des subventions FSC/ETI par rapport aux valeurs des commandes, en faisant valoir qu'elle ne tient pas compte du fait que les subventions FSC/ETI sont fonction des recettes des ventes d'aéronefs, et non des commandes.[3768] L'ITR indique que la subvention FSC/ETI est fondée sur un pourcentage fixe des recettes d'exportation au sens large, et fait valoir que les taux de subventionnement *ad valorem* devraient être fondés sur les recettes de vente dont étaient fonction les subventions. L'ITR présente le tableau

[3767] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 815; voir aussi la deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 175 et note de bas de page 272; les observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 229, paragraphes 418 à 420; et les observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 269, paragraphe 469. Les Communautés européennes ne partagent pas l'avis des États-Unis selon lequel les avantages fiscaux allégués n'étaient pas assez importants pour influer sur l'offre de LCA de Boeing; observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 389, paragraphe 403.

[3768] ITR LLC Response to US Criticisms of ITR Subsidy Magnitude Report, 1 November 2007, pièce EC-1181, paragraphe 15.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

ci-après montrant les subventions FSC/ETI calculées en pourcentage des recettes annuelles de Boeing découlant des livraisons d'aéronefs entre 2000 et 2006[3769]:

Année	Recettes de livraison	Subventions FSC/ETI	
		Montant	% des recettes de livraison
2000	24 792	266	1,07%
2001	27 251	197	0,72%
2002	22 100	179	0,81%
2003	16 637	107	0,64%
2004	15 905	153	0,96%
2005	14 777	142	0,96%
2006	21 562	140	0,65%

7.1816 Nous ne considérons pas que l'une ou l'autre mesure éclaire ou illustre particulièrement la capacité des subventions FSC/ETI à influer sur les prix de Boeing et, par voie de conséquence, sur les prix et les ventes d'Airbus.

7.1817 Il est important de garder à l'esprit que les subventions FSC/ETI sont des subventions à l'exportation qui sont conçues pour accroître la compétitivité de Boeing par le biais de la fixation des prix à l'exportation de ses LCA. Les Communautés européennes ont fourni des éléments de preuve concernant une campagne de vente ayant eu lieu en 1996, dans lesquels un négociateur d'Airbus dit qu'en raison des prix plus faibles pratiqués par Boeing grâce à la réception de subventions FSC, le client a demandé à son équipe de réduire encore son prix de 4 millions de dollars par aéronef.[3770] Le Représentant des États-Unis pour les questions commerciales internationales a indiqué que l'objectif général des dispositions FSC/ETI était d'accroître la compétitivité internationale des sociétés des États-Unis.[3771] Un rapport de 2003 portant sur les bénéficiaires des mesures FSC/ETI indique qu'au cours de la période de six ans qui s'est terminée en 2002, Boeing a été le principal bénéficiaire des mesures FSC/ETI.[3772] En outre, il semble que Boeing elle-même ait considéré les mesures FSC/ETI comme un aspect important de sa capacité à faire face à la concurrence. En 2003, M. James H. Zrust, Vice-Président de Boeing pour les questions fiscales, a fait une déclaration au Sénat des États-Unis concernant l'importance des avantages fiscaux FSC/ETI pour Boeing. En tant que Vice-Président de Boeing pour les questions fiscales, M. Zrust était extrêmement compétent pour évoquer cette question. Dans sa déclaration, M. Zrust a indiqué clairement que l'abrogation des avantages ETI de Boeing sans "mesure de remplacement adéquate" aurait un effet défavorable sur la position de Boeing "par rapport à la concurrence étrangère" et il a dit que si l'abrogation des mesures ETI sans mesure de remplacement adéquate avait un effet défavorable sur la "compétitivité internationale" de toutes les exportations des États-Unis, elle serait "particulièrement dévastatrice pour l'industrie aérospatiale des États-Unis".[3773] Il a parlé de l'importance des mesures ETI pour "les sociétés des États-Unis en concurrence avec des entreprises étrangères, qui sont souvent fortement subventionnées par leurs

[3769] ITR LLC Response to US Criticisms of ITR Subsidy Magnitude Report, 1 November 2007, pièce EC-1181, paragraphe 16.

[3770] Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 56.

[3771] Statement of Robert B. Zoellick, U.S. Trade Representative before the Committee on Finance of the U.S. Senate, 30 July 2002, pièce EC-629, page 74; WTO's Extraterritorial Income Decision: Hearing before House Comm. on Ways and Means 107th Cong. 35 (2992) (response to questions by Barbara Angus, International Tax Counsel, U.S. Department of the Treasury), pièce EC-630, page 35.

[3772] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 947, Jose Oyola, FSC-ETI Beneficiaries: An Updated Profile, Tax Notes International, 6 October 2003, pièce EC-632.

[3773] Statement of James H. Zrust, Vice President of Tax, the Boeing Company, before the Committee on Finance of the U.S. Senate, 8 July 2003, pièce EC-631, page 187.

pouvoirs publics".[3774] Il a réaffirmé que toute abrogation des avantages ETI sans mesure de remplacement adéquate serait "particulièrement néfaste pour la compétitivité des États-Unis", et que la perte d'un avantage fiscal qui:

> "{p}ermet aux exportateurs des États-Unis de concurrencer équitablement les exportateurs européens pourrait bien se traduire avec le temps par une réduction des investissements pour la R&D, une augmentation du coût du capital et une perte de part de marché".[3775]

7.1818 Ces considérations montrent très clairement l'importance qu'ont les subventions FSC/ETI pour la capacité de Boeing à offrir des prix compétitifs par rapport à ceux d'Airbus. Nous ne doutons pas que la disponibilité des subventions FSC/ETI, conjuguée à celle des subventions relatives à l'impôt B&O, ait permis à Boeing de réduire ses prix en deçà du niveau qui aurait normalement été justifiable sur le plan économique et que, dans certains cas, cette disponibilité lui ait permis de remporter des ventes qu'elle n'aurait normalement pas obtenues tandis que, dans d'autres cas, elle a fait qu'Airbus n'a pu remporter la vente qu'à un prix réduit. Nous notons en outre que, dans la mesure où ces subventions ont permis à Boeing d'obtenir des ventes aux dépens d'Airbus dans le passé, elles ont eu pour effet de consolider la position de Boeing en tant que fournisseur en place, ce qui lui a donné un avantage important en matière de frais de changement de fournisseur par rapport à Airbus pour les ventes futures d'aéronefs de la même famille au même client.[3776]

7.1819 Le programme FSC/ETI était en vigueur avant 2000, et le Groupe spécial ne peut donc pas déterminer les effets des subventions à partir d'une observation directe des données relatives à l'évolution de la part de marché et des prix pendant la période de 2000 à 2006. De même, les explications des États-Unis concernant les facteurs qui, selon eux, expliquent les prix et les performances des LCA d'Airbus par rapport aux LCA de Boeing sur les marchés des aéronefs monocouloir de 100 à 200 sièges et des aéronefs à fuselage large de 300 à 400 sièges n'infirment pas ni n'atténuent l'avantage généralisé et constant en matière de prix dont Boeing a bénéficié dans les campagnes relatives aux LCA qui ont eu lieu sur la période de 2001 à 2003 en raison de la disponibilité des subventions FSC/ETI.[3777]

7.1820 Dans ces circonstances, le Groupe spécial estime qu'il est nécessaire et approprié de déduire les effets des subventions FSC/ETI et des subventions relatives à l'impôt B&O sur les ventes et les prix d'Airbus pendant la période de 2004 à 2006, en faisant preuve de bon sens et en tirant des déductions des conclusions concernant la nature de ces subventions, qui accroissent la rentabilité des ventes de LCA d'une façon qui permet à Boeing de fixer le prix de ses LCA à un niveau qui ne serait normalement pas justifié sur le plan commercial, et la durée des subventions FSC/ETI, ainsi que de notre compréhension de la nature de la concurrence entre Airbus et Boeing, en particulier la sensibilité au prix de certaines campagnes de vente de LCA importantes et l'avantage en matière de prix dont bénéficient les fournisseurs en place en raison du phénomène des frais que représente pour l'acheteur le changement de fournisseur. Nous estimons que cette approche est compatible avec

---

[3774] Statement of James H. Zrust, Vice President of Tax, the Boeing Company, before the Committee on Finance of the U.S. Senate, 8 July 2003, pièce EC-631, page 187.

[3775] Statement of James H. Zrust, Vice President of Tax, the Boeing Company, before the Committee on Finance of the U.S. Senate, 8 July 2003, pièce EC-631, page 190.

[3776] Les frais de changement de fournisseur s'entendent des frais que les acheteurs qui exploitent une famille particulière d'aéronefs doivent supporter pour changer de fournisseur (ces frais sont liés à la formation des pilotes, la maintenance des aéronefs, etc.). Voir Rod P. Muddle, The Dynamics of the Large Civil Aircraft Industry, March 2007, pièce EC-10, paragraphe 97; Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business From the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 53; Jordan and Dorman Report, pièce US-3, page 15.

[3777] Par exemple première communication écrite des États-Unis, paragraphes 1064 à 1080 et 1138 à 1155.

l'obligation qui nous est faite à l'article 11 du Mémorandum d'accord de procéder à une évaluation objective des faits. À cet égard, nous notons que dans l'affaire *Canada – Aéronefs* l'Organe d'appel a indiqué que le fait de tirer des déductions de faits consignés au dossier était un aspect habituel et intrinsèque de la tâche d'un groupe spécial qui s'acquitte de son obligation au titre de l'article 11 du Mémorandum d'accord:

> "Le Mémorandum d'accord n'indique pas dans quelles circonstances précises des déductions, défavorables ou non, peuvent être tirées par les groupes spéciaux de combinaisons infiniment variées de faits. Pourtant, dans toutes les affaires, en s'acquittant de leur mandat et en cherchant à procéder à une "évaluation objective des faits" comme le prescrit l'article 11 du Mémorandum d'accord, les groupes spéciaux tirent régulièrement des déductions des faits consignés au dossier. Les déductions peuvent être des déductions de fait; par exemple, à partir d'un fait A et d'un fait B, il est raisonnable de déduire l'existence d'un fait C. Ou alors, les déductions tirées peuvent être des déductions de droit; par exemple, l'ensemble des faits dont l'existence a été constatée justifie la qualification de "subvention" ou de "subvention subordonnée ... en fait ... aux résultats à l'exportation". Bien entendu, les faits doivent raisonnablement étayer les déductions faites, mais des déductions peuvent être tirées, que les faits consignés au dossier méritent ou non la qualification de cause d'action *prima facie*. Autrement dit, le fait de tirer des déductions est un aspect intrinsèque et inévitable de la tâche fondamentale d'un groupe spécial consistant à établir et à qualifier les faits qui constituent un différend."[3778]

7.1821 L'autre option qui s'offre à nous consiste à s'abstenir de formuler une constatation de préjudice grave parce qu'il est difficile de calculer avec une certitude mathématique dans quelle mesure précisément les subventions FSC/ETI et les subventions relatives à l'impôt B&O ont influé sur les prix fixés par Boeing pour les familles d'aéronefs 737NG et 777. À notre avis, une telle approche serait incompatible avec les obligations qui nous incombent au titre de l'article 11 du Mémorandum d'accord et serait contraire à des considérations fondamentales de bon sens et de raison.

7.1822 Le Groupe spécial juge raisonnable de déduire, en se fondant sur le fait que les effets des subventions sur les prix d'Airbus se faisaient sentir avec le plus d'acuité dans certaines campagnes de vente revêtant une importance stratégique pour Boeing et/ou Airbus, que les effets des subventions sont donc notables en ce sens que la réussite de Boeing dans de telles campagnes de vente constitue nécessairement une perte "notable" de ventes pour Airbus, et que les ventes remportées par Airbus malgré les prix réduits de Boeing constituent nécessairement des ventes remportées à des prix dont la hausse a été empêchée dans une mesure notable. Il est donc inévitable d'arriver également à la conclusion qu'en droit les effets des subventions sur les prix et les ventes d'Airbus sont une perte de ventes notable et un empêchement notable de hausses de prix, au sens de l'article 6.3 c) de l'Accord SMC, ainsi qu'un détournement des exportations des marchés de pays tiers et une entrave à ces exportations, au sens de l'article 6.3 b).

7.1823 En résumé, le Groupe spécial est convaincu que les subventions FSC/ETI et les subventions relatives à l'impôt B&O de l'État de Washington ont eu pour effet, sur le marché des LCA monocouloir de 100 à 200 sièges, d'empêcher dans une mesure notable des hausses des prix d'Airbus dans le cadre de ventes dans lesquelles elle était en concurrence avec Boeing et à faire perdre à Airbus des ventes dans une mesure notable, ainsi qu'à détourner des marchés de pays tiers les exportations des Communautés européennes et à entraver ces exportations sur ce marché de produit. Nous sommes également convaincus que les subventions FSC/ETI, les subventions relatives à l'impôt B&O de l'État de Washington et les subventions relatives à l'impôt B&O de la ville d'Everett ont eu pour effet, sur le marché des LCA à fuselage large de 300 à 400 sièges, d'empêcher dans une mesure

[3778] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Aéronefs*, paragraphe 198.

notable des hausses des prix d'Airbus dans le cadre de ventes dans lesquelles elle était en concurrence avec Boeing et à faire perdre à Airbus des ventes dans une mesure notable, ainsi qu'à détourner des marchés de pays tiers les exportations des Communautés européennes et à entraver ces exportations sur ce marché de produit.

7.1824 Nous notons que les subventions relatives à l'impôt B&O s'appliquent également à la production et à la vente du 787. Toutefois, les éléments de preuve dont nous disposons ne sont pas suffisants pour nous permettre de conclure que ces subventions ont une importance qui leur permettrait, à elles seules, d'avoir sur les prix du 787 pratiqués par Boeing un effet tel que l'on pourrait constater que leurs effets sur le marché des aéronefs à fuselage large de 200 à 300 sièges consistaient en un empêchement notable de hausses de prix, en une perte de ventes notable, ou en un détournement ou une entrave visant les importations des Communautés européennes aux États-Unis ou leurs exportations vers des pays tiers. Nous rappelons que nous avons déjà constaté que les subventions pour la R&D aéronautique, par le biais de leurs effets sur le développement par Boeing de technologies pour le 787, donnaient lieu à un préjudice grave sur ce marché de produit.[3779] Toutefois, en raison de la manière très différente dont les subventions pour la R&D aéronautique fonctionnent, nous n'estimons pas qu'il soit approprié d'agréger les effets des subventions relatives à l'impôt B&O sur les prix fixés par Boeing pour le 787 avec les effets des subventions pour la R&D aéronautique sur le développement par Boeing de technologies appliquées au 787, car il ne fait aucun doute que les deux groupes de subventions fonctionnent selon des mécanismes de causalité entièrement différents.

Effets sur la politique de prix de Boeing des subventions dont il est allégué qu'elles augmentent les liquidités hors exploitation de Boeing

7.1825 Nous passons maintenant à l'examen des effets de la catégorie de subventions dont les Communautés européennes disent qu'elles fonctionnent de manière à augmenter les liquidités hors exploitation de Boeing, donnant ainsi à Boeing, d'après ce qu'elles allèguent, la capacité de pratiquer une "politique de prix agressive" pour ses LCA afin d'obtenir des parts de marché aux dépens d'Airbus. Premièrement, le Groupe spécial rappelle que ce groupe de subventions comprend toutes les mesures contestées dont le Groupe spécial a constaté qu'elles étaient des subventions spécifiques au sens des articles 1er et 2 de l'Accord SMC, à l'exception des subventions FSC/ETI et des subventions relatives à l'impôt B&O examinées ci-dessus. En d'autres termes, les Communautés européennes prétendent inclure dans cette catégorie de subventions les subventions pour la R&D aéronautique, les subventions fiscales de l'État de Washington et de la ville d'Everett autres que les subventions relatives à l'impôt B&O, les abattements de l'impôt sur la propriété et de la taxe sur les ventes accordés à Boeing en vertu des IRB émises par l'État du Kansas et les municipalités s'y trouvant, et les crédits d'impôt et autres incitations accordés à Boeing par l'État de l'Illinois et les municipalités s'y trouvant, telle que chacune de ces mesures est énoncée au paragraphe 7.1433 du présent rapport. Les subventions pour la R&D aéronautique représentent l'immense majorité du montant des subventions relevant de cette catégorie de subventions que Boeing a reçu entre 1989 et 2006.

7.1826 Le Groupe spécial rappelle qu'il a déjà constaté que les subventions pour la R&D aéronautique, par le biais de leurs effets sur le développement par Boeing de technologies pour le 787, ont causé un préjudice grave aux Communautés européennes sur le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges.[3780] En présentant leur argument concernant le lien de causalité avec les "effets sur les prix", les Communautés européennes demandent en fait au Groupe spécial d'analyser de nouveau les effets des subventions pour la R&D aéronautique, cette fois au motif qu'elles ont libéré des liquidités additionnelles que Boeing a pu utiliser afin de fixer de manière agressive les prix de ses trois familles de LCA (c'est-à-dire le 737NG, le 777 et le 787), ce qui a causé un préjudice grave aux

[3779] Voir le paragraphe 7.1797 du présent rapport.
[3780] Voir le paragraphe 7.1797 du présent rapport.

intérêts des Communautés européennes sur les trois marchés de LCA. Nous avons déjà indiqué que nous ne jugions pas approprié de ramener les effets des subventions pour la R&D aéronautique en cause dans le présent différend à leur valeur monétaire.[3781] Par ailleurs, en réponse à une question du Groupe spécial, les Communautés européennes ont indiqué que le Groupe spécial ne devrait pas surestimer les effets des subventions pour la R&D aéronautique en les analysant du point de vue de leurs effets sur les "connaissances" et, ou en plus, de leurs effets "financiers".[3782] Ayant analysé les effets des subventions pour la R&D aéronautique en fonction de leur contribution au développement par Boeing de technologies pour le 787, nous estimons que ce serait les surestimer que d'analyser également leurs effets sur la base d'une autre interprétation de leur fonctionnement, à savoir qu'elles libèrent des liquidités additionnelles que Boeing peut utiliser pour réduire les prix de ses LCA.

7.1827 Lorsque les subventions pour la R&D aéronautique sont retirées de cette catégorie de subventions dont il est dit qu'elles fonctionnent de manière à augmenter le flux de liquidités hors exploitation de Boeing, le montant restant est relativement faible, soit environ 550 millions de dollars. Fait aussi important, les subventions relevant de cette catégorie, contrairement aux subventions FSC/ETI et aux subventions relatives à l'impôt B&O examinées ci-dessus, ne se rapportent pas directement à la production ou à la vente de LCA par Boeing.[3783] En fait, comme il apparaît que les Communautés européennes le reconnaissent, ces subventions ne "visent pas explicitement à réduire les coûts de production de modèles de LCA spécifiques de Boeing".[3784] Selon les Communautés européennes, des "facteurs du marché des LCA" et "la dynamique de la production" se conjuguent pour étayer une constatation selon laquelle les subventions de cette nature permettent quand même à Boeing de commercialiser ses LCA à des prix moins élevés qu'ils ne le seraient autrement. Les Communautés européennes font valoir que dans les "conditions de concurrence appropriées – telles que la concurrence duopolistique intense qui existe sur les marchés des LCA – les subventions non subordonnées aux prix ou à la production peuvent conférer la capacité de causer des effets défavorables".[3785]

7.1828 En effet, même si les États-Unis ont souligné qu'il était improbable que des subventions non liées à la production d'un produit particulier aient une incidence sur la production, ils ont indiqué explicitement qu'ils pensaient comme les Communautés européennes que ce fait n'était pas déterminant.[3786] Ainsi, il apparaît que les parties ne sont pas contre l'idée que si une subvention n'est

[3781] Voir le paragraphe 7.1760 du présent rapport.

[3782] Réponse des Communautés européennes à la question n° 375, paragraphe 322.

[3783] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1277; deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 697 à 740. Bien que les Communautés européennes fassent valoir que certaines des subventions relevant de cette catégorie "se rapportent spécifiquement au développement et à la production de la famille de LCA 787" et sont donc "liées" au 787, elles emploient cette notion pour démontrer l'imputation d'un montant de subvention à des produits particuliers, et non pour démontrer qu'une subvention est "liée" à un produit en ce sens que sa réception est d'une certaine manière subordonnée à la production ou à la vente d'un produit particulier; réponse des Communautés européennes à la question n° 374, paragraphes 297 et 298, note de bas de page 392.

[3784] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1303.

[3785] Déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 107. Voir aussi la réponse des Communautés européennes à la question n° 379, paragraphe 435: "certaines subventions liées peuvent avoir des effets similaires à ceux de certaines subventions non restreintes, selon le contexte de la subvention spécifique en cause; c'est-à-dire la nature spécifique de la subvention et son importance, ainsi que la situation du bénéficiaire".

[3786] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 301, paragraphes 601 et 602:

"Les États-Unis pensent également comme les CE que l'absence d'un lien direct entre les subventions et le développement, la production ou la vente d'aéronefs civils gros porteurs "ne devrait pas être déterminante pour le résultat de l'analyse du lien de causalité effectuée par le Groupe spécial". Cependant, s'il n'y a pas de lien direct entre une subvention alléguée et le développement, la production ou la vente d'aéronefs civils gros porteurs, il incombe au Membre plaignant de présenter des éléments de preuve convaincants qui indiquent que

pas liée à la production d'un produit particulier, elle peut quand même influer sur le comportement de son bénéficiaire d'une manière qui cause un préjudice grave, selon le contexte dans lequel elle est utilisée. Toutefois, un élément important des arguments des Communautés européennes concernant les raisons pour lesquelles les subventions de cette nature influeraient sur le comportement de Boeing en matière de fixation des prix a trait au montant total des subventions dont les Communautés européennes allèguent l'existence, ainsi qu'à leur imputation dans le temps et aux modèles de LCA considérés pour établir l'"importance" des subventions. On pourrait raisonnablement s'attendre à ce qu'un montant total de 19,1 milliards de dollars de subventions reçu entre 1989 et 2006 soit plus susceptible d'influer sur les prix des LCA de Boeing qu'un montant de 550 millions de dollars reçu pendant la même période. Ainsi que nous l'avons expliqué, le Groupe spécial évalue les effets sur la fixation des prix des LCA par Boeing d'environ 550 millions de dollars de subventions dont l'obtention n'est pas directement liée à la production ou à la vente de LCA particuliers. Nous ne sommes pas convaincus que des subventions de cette nature et de ce montant aient influé sur les prix de Boeing d'une manière qui pourrait être décrite comme causant un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes.

Autres arguments concernant le lien de causalité présentés par les Communautés européennes

7.1829 Dans le cadre de leurs arguments selon lesquels les subventions ont causé un préjudice grave par le biais de leurs effets sur les prix des LCA de Boeing, les Communautés européennes ont présenté certains arguments que le Groupe spécial ne trouve pas convaincants. En particulier, les Communautés européennes font valoir que la division des LCA de Boeing n'aurait pas été "économiquement viable" si elle n'avait pas reçu 19,1 milliards de dollars de subventions entre 1989 et 2006. Les Communautés européennes présentent également un modèle de simulation économétrique qui est censé étayer leur argument selon lequel Boeing se serait servie des subventions pour réduire les prix des LCA et effectuer des investissements additionnels dans la R&D. Nous expliquons brièvement ce que sont, selon nous, les principales faiblesses de ces arguments.

"Viabilité économique" de la division des LCA de Boeing en l'absence des subventions

7.1830 Les arguments des Communautés européennes concernant la "viabilité économique" de la division des LCA de Boeing entre 1989 et 2006 si elle n'avait pas reçu un montant allégué de 19,1 milliards de dollars de subventions ont été soulevés pour la première fois dans le cadre de leur réfutation de l'argument des États-Unis selon lequel les subventions n'avaient aucun effet sur le comportement de Boeing en matière de fixation des prix ou de développement des produits. Dans chaque communication qui a suivi, les parties ont présenté de nouveaux renseignements financiers plus complexes concernant la base appropriée d'une analyse hypothétique de la question de savoir si le comportement de la division des LCA de Boeing en matière de fixation des prix ou de développement des produits aurait été possible si elle n'avait pas reçu un montant allégué de 19,1 milliards de dollars de subventions entre 1989 et 2006.[3787]

---

la subvention a été utilisée par le bénéficiaire d'une manière qui a causé les effets défavorables en cause ou que, "en l'absence" de la subvention, le bénéficiaire n'aurait pas pu soutenir la concurrence sur le marché comme il l'a fait.

Comme la plupart des subventions alléguées dans le présent différend ne sont, comme les CE l'admettent elles-mêmes, "pas liées" au développement, à la production ou à la vente d'un quelconque aéronef civil gros porteur de Boeing, les éléments de preuve cités par les CE concernant les manières dont Boeing a supposément utilisé les subventions alléguées sont fondamentaux pour leurs arguments relatifs au lien de causalité. Or ces "éléments de preuve" sont pour l'essentiel inexistants …"

[3787] ITR, Alternative Assessment of the Effect of US Subsidies on the US LCA Industry's Profit and Debt, pièce EC-1180; observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1831 Les parties sont généralement en désaccord sur l'indicateur approprié pour évaluer la "viabilité économique" de la division des LCA de Boeing et les ajustements appropriés qui devraient être apportés aux chiffres des bénéfices d'exploitation de la division des LCA de Boeing dans le cadre de cette évaluation. Le Groupe spécial rappelle que des tierces parties comme l'Australie et le Brésil se demandent même s'il est approprié que les groupes spéciaux procèdent à une analyse du lien de causalité au titre des articles 5 c) et 6.3 de l'Accord SMC en tentant de retrouver les subventions dans les états des flux de liquidités d'un bénéficiaire. Il n'est pas nécessaire que le Groupe spécial examine ces questions pour évaluer le bien-fondé de l'argument des Communautés européennes concernant la viabilité économique dans le cadre du présent différend. Nous rappelons que tous les calculs relatifs à la viabilité économique sont fondés sur l'hypothèse que la division des LCA de Boeing a reçu 19,1 milliards de dollars de subventions entre 1989 et 2006. Cependant, le Groupe spécial a constaté que le montant des subventions reçues par Boeing pendant cette période était nettement inférieur à 19,1 milliards de dollars. Même si le Groupe spécial acceptait les ajustements proposés par les Communautés européennes pour les chiffres des bénéfices d'exploitation de la division des LCA de Boeing, et même s'il jugeait approprié d'analyser les effets des subventions pour la R&D aéronautique sur le comportement de Boeing comme étant équivalents aux effets sur Boeing de l'obtention d'un montant équivalent de liquidités ne faisant l'objet d'aucune restriction (ce qu'il ne fait pas), une fois que le montant des subventions reçues par Boeing entre 1989 et 2006 est ramené de 19,1 milliards de dollars à notre propre estimation du montant total des subventions[3788], l'argument selon lequel la division des LCA de Boeing n'aurait pas été "économiquement viable" en l'absence des subventions si elle n'avait pas modifié son comportement en matière de prix ou de développement des produits devient indéfendable, quelle que soit la base utilisée pour évaluer la viabilité économique.

Rapport Cabral

7.1832 Les Communautés européennes présentent un modèle de simulation économétrique établi par le professeur Luís Cabral qui cherche à établir comment l'octroi de subventions influe sur les décisions commerciales de Boeing; en particulier, comment l'obtention d'un dollar additionnel d'une catégorie particulière de subventions influe sur le montant que Boeing choisit d'investir dans le développement de nouveaux aéronefs, et l'adoption d'une politique de prix plus agressive.[3789] L'analyse du professeur Cabral porte sur les effets d'une catégorie de subventions qu'il appelle "subventions pour le développement". Il s'agit de subventions dont le montant ne varie pas d'une

---

n° 78, paragraphe 270; déclaration orale non-confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 117; ITR, Economic Viability of Boeing Commercial Airplanes without US Subsidies, 10 April 2008, pièce EC-1393, Robert F. Whitelaw, Report on Measuring Economic Viability, 3 April 2008, pièce EC-1395 et réponse des Communautés européennes à la question n° 292; Statement of Ruud Roggerkamp, pièce US-1321; Greenwald Comments on Whitelaw Economic Viability Report, pièce US-1324 et observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 292; Professor David Wessels, The Economic Viability of Boeing's Commercial Aircraft Division (30 July 2009), pièce US-1358; Stern Stewart & Co. Comments on Economic Viability Analysis (29 July 2009), pièce US-1359 et réponse des États-Unis à la question n° 370; ITR Report on Reconciliation of EC, Wessels and Stern Analyses of BCA's Economic Viability, 20 August 2009, pièce EC-1448; Whitelaw Declaration on Effects of Removal of Cash on WACC and Earnings for Economic Viability Analysis, pièce EC-1499; Zarowin Declaration on Treatment of Certain Pension and Other Post-Retirement Obligations, 20 August 2009, pièce EC-1450 et observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 370; ITR Report on BCA's Return on Invested Capital, 29 July 2009, pièce EC-1429; Declaration of Paul Zarowin, 29 July 2009, pièce EC-1431 et réponse des Communautés européennes à la question n° 378, paragraphe 357; observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 378, et Commentary on ITR's ROIC analysis and the Wessels Economic Viability Reports (Annex A) and Commentary on ITR's ROIC analysis and the Stern Stewart Economic Viability Report (Annex B).

[3788] Voir le paragraphe 7.1433 du présent rapport.

[3789] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 1.

manière directement proportionnelle au nombre d'aéronefs produits ou vendus.[3790] L'analyse du professeur Cabral est fondée sur un modèle économique spécifique du comportement de Boeing; à savoir que, lorsque Boeing reçoit lesdites "subventions pour le développement", la direction cherche à maximiser l'équilibre entre le revenu des actionnaires et la valeur actionnariale, de sorte qu'elle affecte une partie de la subvention aux dividendes et le reste à des "investissements qui augmentent la valeur de l'entreprise".[3791] L'Appendice VII.F.2 de la présente partie du rapport décrit le modèle Cabral de façon plus détaillée, ainsi que les critiques du modèle formulées par les États-Unis et l'évaluation faite par le Groupe spécial de ses principales faiblesses en ce qui concerne son utilisation dans le présent différend.

Conclusion

7.1833 Pour les raisons qui précèdent, le Groupe spécial conclut: i) que les subventions FSC/ETI et les subventions relatives à l'impôt B&O de l'État de Washington ont pour effet de détourner des marchés de pays tiers les exportations des Communautés européennes et d'entraver ces exportations au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC s'agissant du marché des LCA monocouloir de 100 à 200 sièges, ainsi que d'empêcher des hausses de prix et de faire perdre des ventes dans une mesure notable au sens de l'article 6.3 c) sur ce marché de produit; et ii) que les subventions FSC/ETI, les subventions relatives à l'impôt B&O de l'État de Washington et les subventions relatives à l'impôt B&O de la ville d'Everett ont pour effet de détourner des marchés de pays tiers les exportations des Communautés européennes et d'entraver ces exportations au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC s'agissant du marché des LCA à fuselage large de 300 à 400 sièges, ainsi que d'empêcher des hausses de prix et de faire perdre des ventes dans une mesure notable au sens de l'article 6.3 c) sur ce marché de produit.

7.1834 Le Groupe spécial n'est pas convaincu que les Communautés européennes aient démontré que les subventions fiscales de l'État de Washington autres que les subventions relatives à l'impôt B&O, ou les abattements de l'impôt sur la propriété ou de la taxe sur les ventes accordés à Boeing en vertu des IRB émises par l'État du Kansas et les municipalités s'y trouvant, et les crédits d'impôt et autres incitations accordés à Boeing par l'État de l'Illinois et les municipalités s'y trouvant causent, par le biais de leurs effets sur le comportement de Boeing en matière de fixation des prix des LCA, un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes sur l'un quelconque des trois marchés de LCA définis par les Communautés européennes dans le présent différend.

Question de savoir si les subventions en cause dans le présent différend menacent d'empêcher des hausses de prix dans une mesure notable sur chacun des trois marchés de LCA

7.1835 Outre leurs arguments selon lesquels les subventions causent un préjudice grave "actuel" à leurs intérêts, les Communautés européennes font valoir que les subventions en cause dans le présent différend causent une menace de préjudice grave en ce qui concerne les *futures commandes* de LCA sur chacun des trois marchés de LCA.[3792]

[3790] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphes 2 et 3. Il apparaît que la catégorie de subventions que le professeur Cabral appelle "subventions pour le développement" englobe les mêmes subventions que celles que les Communautés européennes analysent comme fonctionnant de manière à augmenter les liquidités hors exploitation de Boeing (par opposition aux subventions que les Communautés européennes décrivent comme réduisant les coûts marginaux unitaires de production et de vente de LCA de Boeing).

[3791] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 5.

[3792] En particulier, les Communautés européennes font valoir que les subventions menacent d'empêcher des hausses de prix dans une mesure notable en ce qui concerne les *futures commandes*: des familles de LCA

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Arguments des Communautés européennes

7.1836 Les arguments des Communautés européennes concernant l'existence d'une menace de préjudice grave sur la base des futures commandes de LCA d'Airbus sont structurés de la même manière pour chacun des marchés de LCA. Les Communautés européennes font valoir que les subventions actuelles et futures donnent lieu à une probabilité notable qu'Airbus subira un empêchement notable de hausses de prix en ce qui concerne les futures commandes de chacune de ses familles de LCA concurrents, sur la base des "mêmes types d'éléments de preuve" que ceux qui étayent l'allégation de préjudice grave actuel qu'elles formulent.[3793] À cet égard, les Communautés européennes soutiennent: i) que Boeing recevra des "subventions garanties" apportant des avantages à chacune de ses familles de LCA après 2006; ii) que la nature des subventions indique que les "effets sur la technologie" (pertinents uniquement pour le marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges) et les "effets sur les prix" (pertinents en ce qui concerne chacun des trois marchés de LCA) continueront dans le futur; iii) que l'importance des "subventions" passées, présentes et "futures garanties" apportant des avantages à chacune des familles de LCA de Boeing continuera d'être très grande[3794]; iv) que les conditions de concurrence après 2006 continueront de permettre à Boeing d'utiliser les "avantages conférés par les subventions", et de l'inciter à le faire, pour "réduire les prix" de ses familles de LCA subventionnés au détriment des familles de LCA similaires d'Airbus[3795]; et v) que l'empêchement de hausses de prix existant déjà sur chacun des trois marchés de LCA d'Airbus en cause, conjugué à la nature et à l'importance des subventions, aux effets sur les prix estimés des subventions et aux conditions de concurrence sur chacun des trois marchés de LCA, donne lieu à une probabilité notable que les futures commandes de LCA "similaires" d'Airbus seront passées à des prix dont les hausses auront été empêchées de manière notable.[3796]

7.1837 Selon les Communautés européennes, l'empêchement de hausses des prix des LCA d'Airbus (qui est causé par les subventions) donne fortement à penser que des hausses de prix seront empêchées dans le futur. Les Communautés européennes estiment que les éléments de preuve fournis à l'appui de leurs arguments concernant l'empêchement actuel de hausses de prix sont "également pertinents" pour leurs arguments concernant la menace d'empêchement de hausses de prix dans la mesure où ils montrent qu'il existe déjà un empêchement de hausses des prix des LCA d'Airbus en cause.[3797] En outre, les Communautés européennes font valoir qu'"après avoir établi l'existence d'un préjudice grave découlant des subventions pouvant donner lieu à une action, démontrer l'existence d'une *menace* de préjudice grave découlant des effets des mêmes subventions est un exercice relativement facile".[3798]

7.1838 En réponse à une question du Groupe spécial, les Communautés européennes indiquent qu'elles ne sont pas d'accord avec l'implication voulant que leur argument concernant la menace de préjudice grave soit subordonné au fait qu'elles démontrent l'existence d'un préjudice grave actuel. Elles indiquent que même s'il est possible que les éléments de preuve invoqués à l'appui de leurs arguments concernant le préjudice grave actuel et la menace de préjudice grave se chevauchent, ces

---

A330 et A350XWB-800, de la famille de LCA A320 et des familles de LCA A350XWB-900/1000; première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1446, 1542 et 1632.

[3793] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1447, 1542 et 1632.

[3794] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1450, 1545 et 1635. Les Communautés européennes présentent ici des prévisions concernant, d'après leurs allégations, l'importance des subventions par LCA et les taux de subventionnement *ad valorem* pour chaque modèle du 787, du 737NG et du 777 pour les années 2007 à 2010; figures 36, 37, 53, 54, 69 et 70 de la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1450, 1545 et 1635.

[3795] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1451, 1546 et 1636.

[3796] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1452 à 1454, 1547 à 1549 et 1637 à 1639.

[3797] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1453, 1548 et 1638.

[3798] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1148.

éléments de preuve sont "fournis pour étayer des conclusions juridiques différentes".[3799] En outre, en réponse à un argument des États-Unis, les Communautés européennes soutiennent que leurs arguments concernant la menace de préjudice grave en relation avec les futures commandes de LCA ne sont pas fondés uniquement sur "l'existence d'un préjudice grave actuel, et la continuation de ce préjudice grave dans le futur".[3800]

Arguments des États-Unis

7.1839 Les États-Unis font valoir que les arguments des Communautés européennes concernant la menace de préjudice grave reposent presque exclusivement sur l'idée que les "effets sur la technologie" et les "effets sur les prix" allégués dans le cadre de leur allégation de préjudice grave actuel "continueront".[3801] En affirmant que les éléments de preuve présentés au sujet du préjudice grave actuel démontrent l'existence d'une menace de préjudice grave sur la base d'affirmations non étayées selon lesquelles la situation actuelle "continuera" dans le futur, les Communautés européennes, dans leur argumentation sur la menace de préjudice grave, se bornent à répéter les affirmations erronées qu'elles ont faites dans le cadre de leur argumentation sur le préjudice grave actuel. Les États-Unis font valoir que le subventionnement allégué n'a pas causé de préjudice grave actuel. Par conséquent, en l'absence de nouveaux renseignements fournis par les Communautés européennes, la continuation de la situation existante "conduira probablement à la même chose".[3802] En d'autres termes, si le Groupe spécial ne constate pas l'existence d'un préjudice grave actuel, les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément justifiant de constater l'existence d'une menace de préjudice grave.[3803] En outre, les États-Unis font valoir que les Communautés européennes n'ont fourni aucun élément de preuve pour étayer leur affirmation selon laquelle la situation actuelle est susceptible de "continuer". Selon les États-Unis, il est en fait probable que la situation d'Airbus s'améliorera.[3804]

7.1840 En réponse à l'argument des Communautés européennes selon lequel les conditions de concurrence continueront de permettre à Boeing d'utiliser les avantages conférés par les subventions, et de l'inciter à le faire, pour réduire les prix de ses LCA, les États-Unis font valoir qu'en réponse à l'argumentation sur le préjudice grave actuel ils ont démontré que Boeing n'était pas incitée à faire une telle chose. En outre, ils affirment que les conditions de concurrence évoluent en faveur d'Airbus.[3805] Selon les États-Unis, le recours par les Communautés européennes à l'importance des subventions n'étaye pas leur argumentation sur la menace de préjudice grave parce qu'elles ont fortement surestimé les chiffres relatifs à l'importance et aux effets sur les prix, tant en termes absolus que par aéronef.[3806]

7.1841 Les États-Unis font également valoir que si le Groupe spécial constate l'existence d'un préjudice grave actuel, cela justifie l'application du principe d'économie jurisprudentielle aux arguments des Communautés européennes concernant la menace de préjudice grave.[3807] Cela s'explique par le fait qu'une constatation de préjudice grave déclenche l'obligation pour les États-Unis, au titre de l'article 7.8 de l'Accord SMC, d'éliminer les effets défavorables de la subvention ou de

[3799] Réponse des Communautés européennes à la question n° 103, paragraphe 544.
[3800] Observations des Communautés européennes sur la réponse des États-Unis à la question n° 105, paragraphe 414.
[3801] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 1014, 1103 et 1183.
[3802] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 1009 et 1010, 1098 et 1099, et 1178 et 1179.
[3803] Cela tient à ce que l'allégation de menace des Communautés européennes repose sur l'existence d'un préjudice grave actuel et la continuation de ce préjudice grave dans le futur. Réponse des États-Unis à la question n° 313, paragraphe 560.
[3804] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 1011, 1100 et 1180.
[3805] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 1015.
[3806] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 1016, 1104 et 1184.
[3807] Réponse des États-Unis à la question n° 313, paragraphe 559.

retirer la subvention. Les États-Unis font valoir que, dans de telles circonstances, une constatation additionnelle de l'existence d'une menace de préjudice grave "ne changera pas l'obligation imposée au Membre qui accorde la subvention ni la recommandation du Groupe spécial".[3808]

Arguments des tierces parties

Australie

7.1842 L'Australie fait valoir qu'une menace de préjudice grave ne constitue pas une *forme* distincte de préjudice grave. Selon elle, la note de bas de page 13 de l'Accord SMC indique clairement que, quelle que puisse être la portée globale du préjudice grave, elle comprend la notion de menace de préjudice grave.[3809] L'Australie fait valoir qu'une menace de préjudice grave et la notion plus large de préjudice grave peuvent être considérées comme existant toutes les deux sur le même continuum et sont définies par les mêmes effets énumérés à l'article 6.3 et précisés dans le reste de l'article 6.[3810]

7.1843 L'Australie estime que le rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland* indique que l'existence d'une menace de préjudice grave peut être établie par un examen de l'existence probable d'un préjudice grave à un moment donné dans le futur.[3811] Elle fait valoir que les effets actuels des subventions sont donc pertinents parce qu'en l'absence d'un changement de circonstances notable, elles indiqueront qu'il est probable que les subventions continueront de causer un préjudice grave dans le futur. Par conséquent, selon l'Australie, les mêmes faits peuvent être pertinents pour établir l'existence aussi bien d'un préjudice grave actuel que d'une menace de préjudice grave.[3812]

7.1844 L'Australie indique que, bien que le "dommage important" soit une notion distincte de celle du "préjudice grave" et que les facteurs à prendre en considération dans chaque détermination soient énoncés à l'article 15 et à l'article 6.3 respectivement, l'Organe d'appel a fait observer que, si les dispositions qui concernaient une détermination de l'existence d'un "dommage" plutôt que d'un "préjudice grave" ne devaient pas être transposées automatiquement dans la Partie III de l'Accord SMC, elles pouvaient néanmoins être pertinentes.[3813] L'Australie estime que l'examen de la question de savoir s'il existe un "changement de circonstances" qui est "nettement prévu et imminent" serait pertinent pour l'évaluation d'une "menace de préjudice grave". Toutefois, selon elle, rien dans l'Accord n'*exigerait* qu'une "menace de préjudice grave" doive découler d'un "changement de circonstances" qui est "nettement prévu et imminent".[3814]

Brésil

7.1845 Le Brésil fait observer que l'expression "menace de préjudice grave" n'est pas définie dans l'Accord SMC et il estime que le Groupe spécial peut s'appuyer d'une manière générale sur le critère de la "menace de dommage important" énoncé à l'article 15.7 pour éclairer son interprétation de la "menace de préjudice grave" visée à la note de bas de page 13. Le Brésil avertit, toutefois, que le Groupe spécial ne devrait pas transformer le critère énoncé à l'article 15.7 en un critère qui est

[3808] Réponse des États-Unis à la question n° 313, paragraphe 559. Les États-Unis soutiennent que leur approche est compatible avec le raisonnement de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 244.
[3809] Réponse de l'Australie aux questions, 5 décembre 2007.
[3810] Réponse de l'Australie aux questions, 5 décembre 2007.
[3811] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 67, faisant référence au rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1496.
[3812] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 68.
[3813] Réponse de l'Australie à la question n° 19, 14 avril 2008, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 438.
[3814] Réponse de l'Australie à la question n° 19, 14 avril 2008.

également requis pour la démonstration de l'existence d'une "menace de préjudice grave".[3815] Il estime qu'il y a "menace de préjudice grave" au sens de la note de bas de page 13 dans les cas où l'octroi des subventions contestées est inévitable dans un avenir rapproché en raison du fait qu'elles font déjà l'objet d'un engagement (par exemple sont programmées), dans les cas où il n'y a pas de limite en ce qui concerne la production et les exportations futures par le bénéficiaire de la marchandise subventionnée, et dans les cas où il existe des éléments de preuve indiquant que les subventions contestées ont déjà causé un préjudice grave actuel. Dans de telles circonstances, il est raisonnable de déduire que les subventions continueront, que les exportations subventionnées continueront et que le préjudice grave continuera.[3816]

7.1846 Le Brésil estime qu'imposer une prescription selon laquelle il faut démontrer qu'il y a un "changement de circonstances" afin d'établir l'existence d'une menace de préjudice grave accroîtrait sensiblement la charge de la preuve incombant aux plaignants dans les différends concernant un préjudice grave d'une façon qui n'est pas envisagée par le texte de l'Accord SMC. Toutefois, si le Groupe spécial concluait que l'existence d'une "menace de préjudice grave" devrait être subordonnée à un "changement de circonstances", on pourrait procéder à une analyse des commandes d'aéronefs, par exemple pour démontrer l'existence d'une telle menace. Le fait qu'il est probable que ces commandes déboucheront sur des livraisons effectives serait suffisant en l'occurrence pour constituer un changement de circonstances qui est nettement prévu et imminent.[3817]

Chine

7.1847 La Chine fait observer que les dispositions pertinentes de l'Accord SMC sont muettes au sujet de la détermination de l'existence d'une menace de préjudice grave. Elle estime qu'étant donné la structure de l'article 5 et le cadre général de l'Accord SMC, l'article 15.7 et 15.8 de l'Accord SMC, qui concerne la détermination de l'existence d'une menace de dommage, donne des indications importantes. Elle fait observer que l'article 5 mentionne à la fois le dommage et le préjudice grave en tant que deux effets défavorables parallèles et elle estime que, par un renvoi à la Partie V, la note de bas de page 11 relative à l'article 5 précise que la notion de "dommage" employée à l'article 5 comprend la menace de dommage important. La Chine fait valoir que la note de bas de page 13 relative à l'article 5 dispose qu'une menace de préjudice grave constitue un "préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre".[3818]

7.1848 La Chine fait observer que la menace de préjudice grave doit être nettement prévue et imminente et que la constatation de l'existence d'une telle menace doit se fonder sur des faits et être établie avec un soin particulier.[3819]

Japon

7.1849 Le Japon fait valoir que même si l'Accord SMC ne prévoit pas de critère spécifique pour déterminer l'existence d'une "menace" de préjudice grave, le texte introductif de l'article 15.7 de l'Accord SMC sert de référence pour une telle détermination. Le Japon fait observer que la première phrase de l'article 15.7 dispose qu'une détermination concluant à "une menace … se fondera sur des faits, et non pas seulement sur des allégations, des conjectures ou de lointaines possibilités" et que la deuxième phrase de l'article 15.7 dispose que la "menace" découle d'un "changement de

[3815] Réponse du Brésil à la question n° 19, 14 avril 2008, paragraphe 27. Selon le Brésil, si telle avait été l'intention des rédacteurs, ceux-ci auraient défini l'expression "menace de préjudice grave" en renvoyant à l'article 15.7 dans la note de bas de page 13 ou vice versa.

[3816] Réponse du Brésil à la question n° 19, 14 avril 2008, paragraphe 28.

[3817] Réponse du Brésil à la question n° 19, 14 avril 2008, paragraphe 29.

[3818] Déclaration orale de la Chine, paragraphe 9. Voir aussi la communication écrite de la Chine, paragraphes 35 à 47.

[3819] Déclaration orale de la Chine, paragraphes 9 à 14.

circonstances" qui est "nettement prévu et imminent". Le Japon fait valoir que les événements qui constituent un "changement de circonstances" ne causent pas tous une "menace" de préjudice grave. Selon lui, la phrase prévoit que le changement de circonstances dont le caractère imminent est démontré par des éléments de preuve objectifs est approprié pour l'évaluation de la menace de préjudice grave.[3820]

Conclusion relative aux arguments des Communautés européennes concernant la menace de préjudice grave

7.1850 Le Groupe spécial note que les arguments des Communautés européennes concernant l'existence d'une menace de préjudice grave sur la base des *futures commandes* de LCA d'Airbus visent uniquement la menace d'un *empêchement de hausses de prix* au sens de l'article 6.3 c) et non toute autre forme de préjudice grave.[3821] Leurs arguments centraux à l'appui de l'existence d'une menace d'empêchement de hausses de prix sont les suivants:

a) les "effets sur les prix" et, s'agissant du marché sur lequel le 787 est en concurrence, les "effets sur la technologie" des subventions *continueront dans le futur*[3822];

b) l'importance des subventions passées, présentes et futures garanties qui apportent des avantages aux LCA de Boeing *continuera d'être très grande*[3823];

c) des conditions de concurrence similaires à celles qui existaient entre 2004 et 2006 *continueront de permettre à Boeing* d'utiliser les avantages conférés par les subventions, *et de l'inciter à le faire*, pour réduire les prix de ses LCA[3824]; et

d) l'*empêchement de hausses des prix* des LCA d'Airbus *déjà* causé par les subventions accordées à Boeing donne fortement à penser que *les hausses de prix continueront d'être empêchées* par les subventions des États-Unis.[3825]

7.1851 Le Groupe spécial rappelle ses conclusions selon lesquelles certaines des subventions ont pour effet d'empêcher des hausses de prix dans une mesure notable sur chacun des trois marchés de LCA.[3826] Les arguments des Communautés européennes concernant la menace de préjudice grave sont fondés sur la continuation dans le futur du subventionnement et des conditions du marché dans le futur dont le Groupe spécial a déjà constaté qu'ils causaient un préjudice grave actuel sous la forme d'un empêchement notable de hausses de prix. Il résulte de notre constatation de l'existence d'un préjudice grave au sens des articles 5 c) et 6.3 de l'Accord SMC, qui est fondée sur l'existence d'un empêchement notable de hausses de prix au sens de l'article 6.3 c), que les États-Unis sont obligés de prendre des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retirer la subvention.[3827] Cela signifie que le préjudice grave, ou la continuation du subventionnement de la manière dont nous avons constaté qu'elle causait un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes, ne se produira plus, ce qui élimine le fondement des arguments des Communautés européennes concernant

[3820] Réponse du Japon à la question n° 19, 14 avril 2008.
[3821] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1446, 1541 et 1631.
[3822] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1449, 1544 et 1634. Pas d'italique dans l'original.
[3823] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1450, 1545 et 1635. Pas d'italique dans l'original.
[3824] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1451, 1546 et 1636. Pas d'italique dans l'original.
[3825] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1453, 1548 et 1638. Pas d'italique dans l'original.
[3826] Voir les paragraphes 7.1797 et 7.1833 du présent rapport.
[3827] Voir l'article 7.8 de l'Accord SMC.

la menace de préjudice grave en relation avec les futures commandes de LCA d'Airbus. Dans ces circonstances, le Groupe spécial estime qu'il est approprié d'appliquer le principe d'économie jurisprudentielle à cet aspect de l'allégation de préjudice grave des Communautés européennes.

7.1852 Le Groupe spécial rappelle qu'appliquer le principe d'économie jurisprudentielle de cette manière est compatible avec la décision du Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – Coton upland*, dans laquelle celui-ci a dit ce qui suit[3828]:

> "une fois que les États-Unis auront procédé à la mise en œuvre prescrite des constatations de l'existence de subventions prohibées et des constatations de l'existence d'un préjudice grave formulées par le présent Groupe spécial, la série de mesures en question pourrait être notablement transformée et manifestement différente des mesures qui sont actuellement en question à un point tel qu'il n'est pas nécessaire ni approprié de traiter des allégations de menace de préjudice grave formulées par le Brésil".

7.1853 Nous notons également la déclaration de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, selon laquelle "une allégation de préjudice grave actuel concerne l'existence d'un préjudice dans le passé, dans le présent, et qui peut continuer dans le futur".[3829] Cela étaye également l'idée que la continuation du préjudice grave dans le futur est visée par l'obligation énoncée à l'article 7.8 de l'Accord SMC, qui prescrit l'élimination du préjudice grave actuel dont nous avons constaté l'existence, y compris celui qui existera dans le futur.

d) Conclusion

7.1854 **En conclusion, le Groupe spécial constate:**

a) que les subventions pour la R&D aéronautique ont pour effet de menacer de détourner des marchés de pays tiers les exportations des Communautés européennes et de menacer d'entraver ces exportations au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC, s'agissant du marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges, ainsi que d'empêcher des hausses de prix et de faire perdre des ventes dans une mesure notable au sens de l'article 6.3 c) sur ce marché de produit, chacun de ces effets constituant un préjudice grave causé aux intérêts des Communautés européennes au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC;

b) que les subventions FSC/ETI et les subventions relatives à l'impôt B&O de l'État de Washington ont pour effet de détourner des marchés de pays tiers les exportations des Communautés européennes et d'entraver ces exportations au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC s'agissant du marché des LCA monocouloir de 100 à 200 sièges, ainsi que d'empêcher des hausses de prix et de faire perdre des ventes dans une mesure notable au sens de l'article 6.3 c) sur ce marché de produit, chacun de ces effets constituant un préjudice grave causé aux intérêts des Communautés européennes au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC;

c) que les subventions FSC/ETI et les subventions relatives à l'impôt B&O de l'État de Washington et de la ville d'Everett ont pour effet de détourner des marchés de pays tiers les exportations des Communautés européennes et d'entraver ces exportations au sens de l'article 6.3 b) de l'Accord SMC s'agissant du marché des

[3828] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1503.
[3829] Rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Coton upland (article 21:5 – Brésil)*, paragraphe 244.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

LCA à fuselage large de 300 à 400 sièges, ainsi que d'empêcher des hausses de prix et de faire perdre des ventes dans une mesure notable au sens de l'article 6.3 c) sur ce marché de produit, chacun de ces effets constituant un préjudice grave causé aux intérêts des Communautés européennes au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC.

7.1855 **Le Groupe spécial n'est pas convaincu que les Communautés européennes aient démontré que les subventions fiscales de l'État de Washington et de la ville d'Everett autres que les subventions relatives à l'impôt B&O, ou les abattements de l'impôt sur la propriété ou de la taxe sur les ventes accordés à Boeing en vertu des IRB émises par l'État du Kansas et les municipalités s'y trouvant, et les crédits d'impôt et autres incitations accordés à Boeing par l'État de l'Illinois et les municipalités s'y trouvant, telle que chacune de ces mesures est énoncée au paragraphe 7.1433 du présent rapport, causent, par le biais de leurs effets sur le comportement de Boeing en matière de fixation des prix, un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes sur l'un quelconque des trois marchés de LCA définis par les Communautés européennes dans le présent différend.**

3. Allégation des Communautés européennes selon laquelle la violation de l'Accord de 1992 constitue un préjudice grave causé à leurs intérêts au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC

7.1856 Dans la présente section du rapport, le Groupe spécial examine l'allégation des Communautés européennes selon laquelle les États-Unis causent un préjudice grave à leurs intérêts en manquant aux obligations convenues concernant le soutien au secteur des LCA qui sont énoncées dans l'Accord de 1992.[3830]

a) Arguments des parties et des tierces parties

i) Communautés européennes

7.1857 Les Communautés européennes allèguent que la "violation par les États-Unis de {l'Accord de 1992} constitue un préjudice grave causé aux intérêts des Communautés européennes au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC".[3831] En se fondant sur l'article 5 c), qui concerne le préjudice grave causé "aux intérêts d'un *autre* Membre", les Communautés européennes soutiennent que "{l}'analyse est nécessairement bilatérale".[3832] Elles font valoir que, "{c}omme les États-Unis ont contrevenu aux dispositions de cet accord en accordant un soutien indirect qui dépassait les niveaux convenus, ainsi qu'un soutien à la production prohibé, ils ont violé les droits des Communautés européennes et cette violation doit être considérée comme constituant un préjudice grave".[3833]

7.1858 Les Communautés européennes expliquent que le premier accord international portant sur le secteur des LCA auquel les Communautés européennes et les États-Unis étaient parties était l'Accord du Tokyo Round relatif au commerce des aéronefs civils (l'"Accord de 1979"), lequel a été suivi par l'Accord bilatéral de 1992.[3834] L'Accord SMC et l'Accord de 1979 refondu sont tous deux entrés en vigueur en 1995 en tant qu'accords annexés à l'Accord sur l'OMC et l'Accord de 1992 est resté en vigueur entre les mêmes parties après l'entrée en vigueur de l'Accord SMC (parallèlement à l'Accord de 1979 refondu). Les Communautés européennes estiment qu'en régissant l'application de l'Accord

[3830] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1016.
[3831] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1016.
[3832] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1017.
[3833] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1019.
[3834] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1020 à 1022.

de 1979, l'Accord de 1992 liait également les parties en ce qui concerne les mesures relatives aux LCA relevant potentiellement de l'Accord SMC.[3835]

7.1859 Les Communautés européennes font observer qu'au premier considérant de l'Accord de 1992, les parties ont reconnu la nécessité de "réduire les tensions commerciales dans {le} domaine" des aéronefs civils gros porteurs, tandis qu'au deuxième considérant elles sont convenues en outre que les disciplines de l'Accord de 1979 devaient "être renforcées afin de réduire progressivement le rôle du soutien accordé par les pouvoirs publics". En outre, les parties sont convenues de disciplines détaillées en matière de soutien pour "poursuiv{re} leur objectif commun consistant à empêcher les distorsions du commerce résultant du soutien accordé directement ou indirectement par les pouvoirs publics pour le développement et la production d'aéronefs civils de grande capacité".[3836] Les Communautés européennes font valoir que l'Accord de 1992 prévoit un ensemble détaillé de disciplines concernant l'utilisation du "soutien indirect". En particulier, chaque partie s'est engagée à faire en sorte que le soutien indirect ne confère pas un avantage déloyal aux constructeurs de LCA ni ne fausse le commerce international des LCA et est convenue que les avantages identifiables pour le développement ou la production de tout LCA qui résultaient du soutien indirect ne pouvaient pas dépasser, chaque année et après déduction de tout remboursement: i) 3 pour cent du chiffre d'affaires de la branche de production des aéronefs civils de la partie concernée, ou ii) 4 pour cent du chiffre d'affaires annuel d'une seule entreprise de la partie concernée.[3837]

7.1860 Les Communautés européennes affirment qu'entre 1993 et 2004 elles ont tenu des consultations régulières avec les États-Unis au titre de l'Accord de 1992 et que bon nombre des questions examinées dans le différend dont le présent Groupe spécial est saisi ont été soulevées lors de ces consultations.[3838] S'agissant du "soutien indirect" au titre de l'article 5 de l'Accord de 1992, les Communautés européennes soutiennent qu'elles ont présenté de nombreuses demandes de renseignements aux États-Unis et, en particulier, qu'elles se sont plaintes de la R&D aéronautique financée par les pouvoirs publics en indiquant qu'elle conférait un avantage déloyal, faussait les échanges et apportait des "avantages identifiables" en violation des dispositions de l'Accord de 1992.[3839] Les Communautés européennes indiquent que la prohibition du "soutien à la production" énoncée à l'article 3 de l'Accord de 1992 a joué un rôle moins important dans les consultations. Selon elles, après l'adoption de l'ensemble d'incitations en faveur de Boeing par l'État de Washington, elles n'ont pas pu soulever la question de sa compatibilité avec l'Accord de 1992 dans le cadre de consultations formelles parce qu'il n'y en a pas eu cette année-là. Les Communautés européennes font mention de plusieurs communications de haut niveau, adressées par les Commissaires européens chargés du commerce à leurs homologues des États-Unis, concernant le respect par les États-Unis des articles 3 et 5 de l'Accord de 1992.[3840] Elles rappellent que les États-Unis les ont informées qu'ils abrogeaient l'Accord de 1992 le 6 octobre 2004, au motif qu'elles avaient manqué à leurs obligations concernant le soutien direct au titre de l'article 3.[3841] Les Communautés européennes indiquent qu'elles n'ont pas accepté cette abrogation et considéraient que l'Accord de 1992 restait en vigueur.[3842]

[3835] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1023.

[3836] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1024. Accord de 1992, quatrième considérant.

[3837] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1025.

[3838] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1026.

[3839] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1027 et 1028.

[3840] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1028 et 1030.

[3841] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1031; Note verbale No. 55 of the US mission to the EU to the General Secretariat of the Council of the EU, 6 October 2004, pièce EC-644.

[3842] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1031; Note verbale of the European Commission to US note verbale No. 55 of 6 October 2004, pièce EC-645.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1861 Les Communautés européennes allèguent que les États-Unis n'ont pas respecté l'Accord de 1992 dans de "nombreux cas".[3843] Premièrement, les États-Unis ont violé l'article 5.1 de l'Accord de 1992 en ne prenant pas les mesures nécessaires pour faire en sorte que le soutien indirect accordé par les pouvoirs publics ne confère pas d'avantage déloyal aux constructeurs de LCA tirant avantage d'un tel soutien et ils n'ont pris aucune mesure pour éviter que ce soutien ne fausse le commerce international des LCA.[3844] Deuxièmement, le soutien indirect annuel accordé par le gouvernement des États-Unis, y compris les subventions relatives à la R&D, a dépassé le seuil de 3 pour cent énoncé à l'article 5.2 a) de l'Accord de 1992.[3845] Troisièmement, les subventions accordées à Boeing par les États de Washington, du Kansas et de l'Illinois, et par les municipalités se trouvant dans ces États, étaient incompatibles avec l'article 3 de l'Accord de 1992, parce qu'elles conféraient à Boeing des avantages qui réduisaient ses coûts, au moyen soit de l'abandon de recettes normalement exigibles, soit de la prise en charge de coûts qui seraient sinon financés par Boeing.[3846] Les Communautés européennes allèguent qu'étant donné que ces mesures ne sont pas visées par les dispositions spécifiques concernant le soutien au développement figurant à l'article 4 de l'Accord de 1992, ou le soutien indirect figurant à l'article 5 de l'Accord de 1992, c'est l'article 3 de l'Accord de 1992 qui s'applique à cet autre soutien à la production.[3847]

7.1862 Les Communautés européennes font valoir que la "non-conformité des subventions des États-Unis avec les articles 3 et 5 de l'Accord de 1992 est pertinente pour l'analyse des effets défavorables dans le présent différend en raison du lien entre l'Accord de 1992 et le GATT/l'OMC".[3848] Les Communautés européennes rappellent que l'Accord de 1979 a été inclus dans la liste des accords visés en vertu de l'Annexe IV de l'Accord sur l'OMC et font observer que les notes de bas de page 15, 16 et 24 de l'Accord SMC soulignent les caractéristiques spéciales du secteur des LCA pour certaines questions visées par cet accord. Elles rappellent également que les parties ont maintenu l'Accord de 1992 dans sa forme initiale après l'entrée en vigueur de l'Accord SMC, et elles affirment que les deux parties considéraient que l'Accord de 1992 était toujours pertinent et ont continué de tenir les consultations bilatérales prévues par l'Accord pour examiner les mesures qui y étaient visées.[3849]

7.1863 Les Communautés européennes soutiennent que l'Accord de 1992 constitue un "contexte pour l'interprétation de l'Accord SMC dans le présent différend", au motif que l'Accord de 1992 est une "règle pertinente de droit international", au sens de l'article 31 3) c) de la Convention de Vienne sur le droit des traités (Convention de Vienne), qui doit être prise en compte lors de l'interprétation de l'Accord SMC dans un différend entre les États-Unis et les Communautés européennes.[3850] Les Communautés européennes présentent deux arguments à l'appui de cette affirmation. Premièrement, les "règles de droit international" au sens de l'article 31 3) c) de la Convention de Vienne peuvent découler de toutes les sources acceptées de droit international, y compris d'autres dispositions conventionnelles. À cet égard, les Communautés européennes estiment que "l'Accord de 1992 est un traité renfermant des engagements juridiques et conclu en bonne et due forme entre les États-Unis et les CE conformément au droit international", et elles indiquent en outre que "l'article 4 {de l'Accord de 1992} avait établi *expressis verbis* un lien dynamique avec l'ordre juridique du GATT/de l'OMC".[3851] Deuxièmement, contrairement à ce qu'a estimé le Groupe spécial chargé de l'affaire *CE – Approbation et commercialisation des produits biotechnologiques*, le terme "parties" figurant dans le

[3843] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1032.
[3844] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1033.
[3845] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1034.
[3846] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1035.
[3847] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1035.
[3848] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1037.
[3849] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1040.
[3850] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1041.
[3851] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1044.

texte de l'article 31 3) c) de la Convention de Vienne désigne uniquement les parties au différend considéré – et non tous les Membres de l'OMC.[3852] À l'appui de cette affirmation, les Communautés européennes font référence aux rapports de l'Organe d'appel sur les affaires *CE – Volailles*, *CE – Matériels informatiques*, *États-Unis – Crevettes* et *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE)*, au rapport du Groupe spécial sur l'affaire *États-Unis – Crevettes (article 21:5 – Malaisie)*, à la pratique d'autres organismes et tribunaux internationaux, au rapport de 2006 du Groupe d'étude de la Commission du droit international sur la fragmentation du droit international, à des précédents contemporains, à l'historique de la rédaction et au commentaire de la CDI sur le projet d'article 31 3) c) de la Convention de Vienne, et à l'objet et au but de cette disposition.[3853]

7.1864 Les Communautés européennes estiment que l'Accord de 1992 est une "règle pertinente de droit international" qui doit être prise en compte lors de l'interprétation de l'Accord SMC dans le cadre d'un différend entre les États-Unis et la Communauté européenne, et qu'"{i}l permet au Groupe spécial de recourir à une source de droit additionnelle, qui décrit de façon très détaillée les positions juridiques précises des parties au différend en ce qui concerne la question dont il est saisi".[3854] Par conséquent, les Communautés européennes demandent au Groupe spécial de constater que "les subventions des États-Unis ont causé des effets défavorables pour leurs intérêts au sens de l'article 5 de l'Accord SMC parce que les États-Unis ont manqué à leurs obligations internationales à l'égard des Communautés européennes au titre de l'Accord de 1992".[3855] Les Communautés européennes estiment que, "comme il ressort du préambule et de l'article 5.1 de l'Accord de 1992, ces obligations ont été instituées spécifiquement pour éviter que le commerce international des aéronefs civils gros porteurs soit faussé".[3856] Les Communautés européennes "allèguent donc qu'en accordant ces subventions, les États-Unis ont violé leurs droits juridiques. Cela constitue une forme particulièrement sérieuse de préjudice grave causé aux intérêts des Communautés européennes".[3857]

7.1865 Les Communautés européennes font valoir que la notion de "préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre" énoncée à l'article 5 c) de l'Accord SMC est correctement interprétée comme visant des formes de préjudice grave qui ne sont "pas énumérées à l'article 6.3".[3858] Elles estiment que cette interprétation correcte de l'Accord SMC résulte d'une analyse du sens ordinaire, du contexte, et de l'objet et du but de l'Accord SMC. Elles font valoir qu'un examen du sens ordinaire du texte des articles 6.3 et 5 c) de l'Accord SMC ne révèle aucune formulation qui limite expressément le sens de l'expression "préjudice grave" aux formes énumérées à l'article 6.3.[3859] Cela est confirmé par le terme "peut" figurant à l'article 6.3, en particulier lorsqu'il est utilisé en tant que verbe auxiliaire, comme à l'article 6.3.[3860] Plusieurs sens donnés par le dictionnaire du terme "peut" confirment que ce terme indique une "possibilité", ou une notion semblable.[3861] Les Communautés européennes font valoir que la possibilité en question n'est pas que l'existence de l'un des cas énumérés à l'article 6.3 soit démontrée, mais qu'il n'y ait pas de préjudice grave.[3862] Ainsi, selon les Communautés européennes,

[3852] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1045.
[3853] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 1049 à 1053.
[3854] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1054.
[3855] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1055.
[3856] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1055.
[3857] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1055.
[3858] Réponse des Communautés européennes à la question n° 61, paragraphe 209.
[3859] Réponse des Communautés européennes à la question n° 61, paragraphe 211.
[3860] Réponse des Communautés européennes à la question n° 61, paragraphe 211.
[3861] Réponse des Communautés européennes à la question n° 61, paragraphe 211, faisant référence au *Shorter Oxford English Dictionary*, fifth edition (2202), page 1725: "may: … {h}ave ability or power to … have the possibility, opportunity …" (peut: … avoir la capacité ou le pouvoir de … avoir la possibilité, l'opportunité …) etc.
[3862] Les Communautés européennes expliquent que s'il est démontré que la subvention a pour effet (par exemple) de détourner les importations d'un produit similaire d'un autre Membre du marché du Membre qui accorde la subvention, alors l'existence d'un préjudice grave a été démontrée; en faisant référence au rapport du

la possibilité introduite par le terme "peut" à l'article 6.3 peut uniquement être la possibilité qu'il existe d'autres formes de préjudice grave, en plus de celles qui sont énumérées à l'article 6.3.[3863]

7.1866 Les Communautés européennes font valoir que ce point de vue est également étayé par le contexte. Premièrement, la note de bas de page 13 de l'Accord SMC, qui est un contexte immédiat parce qu'elle fait partie intégrante de l'article 5 c), indique expressément que l'expression "préjudice grave" est utilisée avec le même sens qu'au paragraphe 1 de l'article XVI du GATT de 1994.[3864] Par conséquent, si une chose relève du paragraphe 1 de l'article XVI du GATT de 1994, elle constitue un préjudice grave au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC, même si elle n'est pas énumérée à l'article 6.3.[3865] Deuxièmement, le contexte immédiat de la note de bas de page 13 indique en outre que le préjudice grave s'entend également de la menace d'un préjudice grave et que l'article 6.3 ne fait aucunement mention de la menace d'un préjudice grave. Cela confirme que l'expression "préjudice grave" au sens de l'article 5 c) s'entend également de la menace d'un préjudice grave, même si celle-ci n'est pas énumérée à l'article 6.3.[3866] Les Communautés européennes font valoir que cela confirme que l'article 6.3 ne prétend pas énumérer de manière exhaustive toutes les formes possibles de préjudice grave et qu'une telle interprétation est compatible avec l'objet et le but de l'Accord SMC, qui sont de prévoir une voie de recours pour tous les types de préjudice grave causé aux intérêts d'un autre Membre par des subventions, au sens de l'article premier de l'Accord SMC.[3867]

7.1867 Les Communautés européennes font valoir que, même si l'Accord de 1992 ne traite pas expressément la question de savoir si l'article 6.3 de l'Accord SMC développe ou non de manière exhaustive l'article 5 c), il indique expressément qu'il est adopté en vue de poursuivre l'"objectif commun" ou l'intérêt commun des parties.[3868] En d'autres termes, l'Accord de 1992 énonce expressément de façon détaillée quels sont les intérêts des États-Unis et des Communautés européennes en ce qui concerne les aéronefs civils gros porteurs, ainsi que la manière dont les parties conviennent que ces intérêts doivent être préservés, en particulier en ce qui concerne "le rôle du soutien accordé par les pouvoirs publics".[3869] Ces intérêts et les moyens de les préserver correspondent en partie, mais pas totalement, aux dispositions de l'article 6.3 de l'Accord SMC.[3870] Par conséquent, l'existence même de l'Accord de 1992, ainsi que sa teneur globale, étaye fortement le point de vue selon lequel les parties sont convenues d'un ensemble d'"intérêts" mutuels dans ce domaine, intérêts qui pourraient, par définition, aller au-delà de ceux qui sont énumérés à l'article 6.3 et qui pourraient subir un "préjudice grave" au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC.[3871]

ii) États-Unis

7.1868 Les États-Unis soutiennent que l'Accord de 1992 ne crée pas d'obligations juridiques au titre de l'Accord SMC. Ils font observer que les Communautés européennes ne citent aucun précédent valable à l'appui de l'affirmation selon laquelle leur détermination *unilatérale* concluant que les États-Unis ont violé l'Accord *bilatéral* de 1992 établit l'existence d'un préjudice grave aux fins de l'Accord SMC *multilatéral*, et que l'approche proposée par les Communautés européennes obligerait

---

Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1389: "Il nous serait donc permis de constater qu'un préjudice grave est apparu lorsqu'il est satisfait à l'un des éléments mentionnés dans l'un ou plusieurs des paragraphes de l'article 6.3 c)."

[3863] Réponse des Communautés européennes à la question n° 61, paragraphe 211.
[3864] Réponse des Communautés européennes à la question n° 61, paragraphe 212.
[3865] Réponse des Communautés européennes à la question n° 61, paragraphe 212.
[3866] Réponse des Communautés européennes à la question n° 61, paragraphe 212.
[3867] Réponse des Communautés européennes à la question n° 61, paragraphe 213.
[3868] Réponse des Communautés européennes à la question n° 61, paragraphe 215, faisant référence à l'Accord de 1992, préambule, avant-dernier considérant.
[3869] Réponse des Communautés européennes à la question n° 61, paragraphe 215.
[3870] Réponse des Communautés européennes à la question n° 61, paragraphe 215.
[3871] Réponse des Communautés européennes à la question n° 61, paragraphe 215.

le Groupe spécial à faire abstraction non seulement du texte de l'Accord SMC mais aussi des articles pertinents du Mémorandum d'accord.[3872]

7.1869 Les États-Unis présentent deux arguments afin d'expliquer pourquoi l'allégation des Communautés européennes concernant l'Accord de 1992 devrait être jugée sans fondement. Premièrement, l'Accord de 1992 n'est pas un "accord visé" aux fins du Mémorandum d'accord, et le mandat du Groupe spécial ne lui permet pas d'examiner une allégation fondée sur une infraction alléguée à cet accord. Deuxièmement, bien que l'allégation des Communautés européennes soit fondée sur une théorie relative à la règle d'interprétation des traités énoncée à l'article 31 3) c) de la Convention de Vienne, ce que les Communautés européennes cherchent vraiment à obtenir du Groupe spécial, c'est qu'il applique l'Accord de 1992 en tant que droit positif plutôt qu'en tant que base d'interprétation de l'Accord SMC.[3873]

7.1870 S'agissant du premier argument, les États-Unis font observer que l'Accord de 1992 n'est pas un accord visé au titre de l'article 1:1 du Mémorandum d'accord et que rien ne justifie donc que le Groupe spécial examine l'allégation des Communautés européennes. On ne peut recourir au Mémorandum d'accord pour examiner une question de conformité avec l'Accord de 1992, ou l'interprétation ou l'application de cet accord. À cet égard, les États-Unis renvoient au mandat du Groupe spécial dans le présent différend, qui est le suivant:

> "Examiner, à la lumière des dispositions pertinentes de l' (des) *accord(s) visé(s)* cité(s) par les Communautés européennes dans le document WT/DS353/2, la question portée devant l'ORD par les Communautés européennes dans ce document; faire des constatations propres à aider l'ORD à formuler des recommandations ou à statuer sur la question, ainsi qu'il est prévu dans *ledit (lesdits) accord(s)*."[3874]

7.1871 Les États-Unis estiment que d'autres dispositions du Mémorandum d'accord qui font mention des "accords visés", y compris l'article 11 ("des accords visés pertinents"), l'article 3:2 ("des accords visés"), l'article 3:4 ("des accords visés") et l'article 19:1 ("un accord visé"), confirment que cette allégation n'entre pas dans le champ de la présente procédure.[3875] Les États-Unis font observer que, dans leur demande d'établissement d'un groupe spécial, les Communautés européennes ont concédé que l'Accord de 1992 n'était pas un accord visé.[3876] Étant donné que l'Accord de 1992 n'est pas l'un des accords visés, rien ne justifie que le Groupe spécial examine l'allégation des Communautés européennes en ce qui concerne l'infraction alléguée à l'Accord de 1992.[3877]

7.1872 S'agissant de l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle il existe un "lien" entre l'Accord de 1992 et l'Accord sur l'OMC parce que le Cycle d'Uruguay a inclus l'Accord de 1979 dans la liste des accords visés en vertu de l'Annexe IV de l'Accord sur l'OMC, les États-Unis estiment que les Communautés européennes n'expliquent pas l'importance juridique d'un "lien", qu'un tel lien n'aurait pas d'importance juridique et qu'en tout état de cause, contrairement à ce qu'affirment les Communautés européennes, l'Accord de 1979 n'est pas un "accord visé" au titre du Mémorandum

---

[3872] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 1191. Les États-Unis font observer en outre que s'ils répondent aux arguments des Communautés européennes concernant l'Accord de 1992, ils ne souscrivent pas à la description que celles-ci font de l'Accord de 1992 ou d'événements connexes. Ils indiquent qu'ils n'examinent pas en détail la description que les Communautés européennes font de l'Accord de 1992 ou d'événements connexes parce que, à leur avis, l'argument des Communautés européennes est sans fondement. Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 1191, note de bas de page 1436.

[3873] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 1192.

[3874] WT/DS353/3. Note de bas de page omise.

[3875] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 1194, note de bas de page 1437.

[3876] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 1194, note de bas de page 1438.

[3877] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 1194.

d'accord.[3878] L'Appendice 1 du Mémorandum d'accord indique que l'Accord de 1979 est un accord plurilatéral qui pourrait être assujetti au Mémorandum d'accord, mais qu'une telle applicabilité est "subordonnée à l'adoption, par les parties … d'une décision établissant les modalités d'application du Mémorandum d'accord à l'{Accord de 1979}". Aucune décision en ce sens n'a été adoptée; par conséquent, l'allégation des Communautés européennes selon laquelle l'Accord de 1979 est un "accord visé" au sens de l'article 3:2 du Mémorandum d'accord est erronée.

7.1873 S'agissant de la pertinence de l'Accord de 1992 pour l'interprétation de l'Accord SMC, les États-Unis rappellent dès le départ que les Communautés européennes formulent l'allégation selon laquelle l'infraction alléguée à l'Accord de 1992 constitue un préjudice grave au titre de l'Accord SMC. En d'autres termes, selon les Communautés européennes, l'Accord de 1992 renferme des obligations de fond qui sont pertinentes pour le règlement du présent différend; et, en manquant, d'après ce qu'elles allèguent, à ces obligations, les États-Unis ont manqué à une obligation au titre de l'Accord SMC.[3879] Toutefois, les Communautés européennes présentent leur théorie en soutenant que l'Accord de 1992 "constitue un contexte pour l'interprétation de l'Accord SMC dans le présent différend", et en affirmant que l'article 31 3) c) de la Convention de Vienne est la "règle de droit" étayant cette allégation.[3880] La théorie des Communautés européennes est entièrement dénuée de fondement.

7.1874 Selon les États-Unis, il apparaît que les Communautés européennes amalgament deux arguments en ce qui concerne l'Accord de 1992. Les Communautés européennes font d'abord valoir que l'Accord de 1992 est une source de droit positif, de telle sorte qu'une infraction à l'Accord de 1992 constitue un préjudice grave au titre de l'Accord SMC.[3881] Les Communautés européennes font ensuite valoir que l'article 31 3) c) de la Convention de Vienne est la règle de droit qui étaye le point de vue selon lequel l'Accord de 1992 constitue un "contexte" pour l'Accord SMC. Quand bien même l'Accord de 1992 serait un contexte pour l'Accord SMC, cette affirmation n'a rien à voir avec la question de savoir si l'Accord de 1992 est une source de droit positif au titre de l'Accord SMC. Selon les États-Unis, les Communautés européennes présentent ces deux affirmations comme si elles faisaient partie du même argument.[3882]

7.1875 Les États-Unis font valoir que, pour tenter d'incorporer l'Accord de 1992 dans le mandat du Groupe spécial, les Communautés européennes n'allèguent pas que cet accord aide à interpréter les dispositions de l'Accord SMC relatives au préjudice grave. Elles allèguent plutôt qu'une infraction à l'Accord de 1992 en soi constitue un préjudice grave au titre de l'Accord SMC.[3883] Les Communautés européennes voudraient que le Groupe spécial applique l'Accord de 1992 en tant que droit positif, et leur recours à la règle coutumière d'interprétation énoncée à l'article 31 3) c) de la Convention de Vienne est injustifié et dénué de pertinence pour l'examen de leur allégation par le Groupe spécial. Dès lors, il n'est pas nécessaire que le Groupe spécial se penche sur les autres failles dans l'invocation par les Communautés européennes de l'article 31 3) c), y compris le fait que les Membres de l'OMC ne sont pas tous parties à l'Accord de 1992 et que ni les États-Unis ni les Communautés européennes ne sont encore parties à l'Accord de 1992, puisqu'il n'est plus en vigueur. En outre, il n'est pas nécessaire que le Groupe spécial examine si l'Accord de 1992 est "d'application" dans les relations entre "les parties", puisqu'il n'est plus en vigueur.[3884]

[3878] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 1194, note de bas de page 1439.
[3879] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 1195.
[3880] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 1195.
[3881] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 1195, note de bas de page 1440.
[3882] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 1195, note de bas de page 1440.
[3883] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 1196.
[3884] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 1197.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1876 Les États-Unis font valoir qu'une interprétation de l'expression "préjudice grave aux intérêts d'un autre Membre" figurant à l'article 5 c) de l'Accord SMC selon laquelle elle englobe des formes de préjudice grave qui ne sont pas énumérées à l'article 6.3 ne serait pas conforme aux règles coutumières d'interprétation du droit international public énoncées dans la Convention de Vienne.[3885] Le sens ordinaire de l'article 5 c) et de l'article 6.3 de l'Accord SMC, le contexte, et l'objet et le but de l'Accord SMC indiquent clairement que la liste des effets énumérés à l'article 6.3 est exhaustive et que les effets non énumérés ne constituent pas un "préjudice grave" au titre de l'Accord SMC.[3886] Les États-Unis font observer que ni l'article 5 c) de l'Accord SMC, qui indique que le "préjudice grave" est l'un des types d'effets défavorables visés par la Partie III de l'Accord SMC, ni le paragraphe 1 de l'article XVI du GATT de 1994 (auquel la note de bas de page 13 de l'Accord SMC fait référence) ne comprennent de définition des mots "préjudice grave".[3887] Toutefois, l'article 6 de l'Accord SMC, intitulé "Préjudice grave", comprend une explication plus détaillée de la notion de "préjudice grave", telle qu'elle est utilisée à l'article 5 c) de l'Accord SMC. Le texte introductif de l'article 6.3 indique ce qui suit: "{u}n préjudice grave au sens du paragraphe c) de l'article 5 peut apparaître dès lors qu'il existe l'une ou plusieurs des situations ci-après". Ainsi, un préjudice grave peut apparaître si l'existence de l'une des formes de préjudice grave énumérées à l'article 6.3 est constatée.[3888] Les États-Unis soutiennent que cette interprétation de l'article 6.3 est également confirmée par le libellé de l'article 6.2:

> "Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, l'existence d'un préjudice grave ne sera pas constatée si le Membre qui accorde la subvention démontre que celle-ci n'a eu aucun des effets énumérés au paragraphe 3."[3889]

7.1877 Les États-Unis font valoir que l'emploi du mot "sera" indique clairement que dans les cas où aucun des effets énumérés au paragraphe 3 de l'article 6 n'existe, il n'existe pas de préjudice grave, et que cette interprétation est également confirmée par la structure de l'article 6.[3890] Lus conjointement, les paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 6 créaient initialement deux moyens pour un Membre plaignant de démontrer l'existence d'un préjudice grave.[3891] Premièrement, en vertu de l'article 6.1, avant qu'il devienne caduc, le plaignant pouvait démontrer l'existence de l'une des situations énumérées à l'article 6.1 a) à d). Dans un tel cas, une présomption réfragable de préjudice grave était établie et l'article 6.2 permettait au Membre qui accordait la subvention de réfuter cette présomption en démontrant que les effets énumérés à l'article 6.3 n'existaient pas. Si le Membre plaignant n'était pas en mesure de démontrer l'existence de l'une des situations énoncées à l'article 6.1, sa deuxième option consistait à démontrer l'existence de l'une des situations énoncées à l'article 6.3, auquel cas "un préjudice grave … {pouvait} apparaître".[3892] En d'autres termes, la structure de l'article 6 confirme l'interprétation découlant du sens ordinaire de l'article 6.3 et du contexte fourni à cette disposition par l'article 6.2, à savoir que l'existence d'un préjudice grave ne peut pas être constatée à moins que le plaignant ne démontre l'existence de l'un des effets énumérés à l'article 6.3.[3893]

[3885] Réponse des États-Unis à la question n° 61, paragraphe 168.
[3886] Réponse des États-Unis à la question n° 61, paragraphe 168.
[3887] Réponse des États-Unis à la question n° 61, paragraphe 169.
[3888] Réponse des États-Unis à la question n° 61, paragraphe 170.
[3889] Réponse des États-Unis à la question n° 61, paragraphe 171.
[3890] Réponse des États-Unis à la question n° 61, paragraphes 171 et 172.
[3891] Réponse des États-Unis à la question n° 61, paragraphe 172. Les États-Unis font valoir que même si l'article 6.1 de l'Accord SMC est devenu caduc, le Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, au paragraphe 7.1377, note 1487, a constaté qu'il pouvait néanmoins fournir des indications pertinentes pour l'interprétation de l'article 6.3.
[3892] Réponse des États-Unis à la question n° 61, paragraphe 172.
[3893] Réponse des États-Unis à la question n° 61, paragraphe 172.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

7.1878 Les États-Unis estiment que la déclaration ci-après du Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – Coton upland* est directement pertinente à cet égard et confirme l'analyse des États-Unis ci-dessus:

> "{L}'article 6.2 sert à préciser qu'une condition préalable à la constatation de l'existence d'un préjudice grave est qu'au moins une des situations fondées sur les effets mentionnées à l'article 6.3 soit démontrée. Il nous indique que la démonstration du fait qu'il existe au moins une des quatre situations fondées sur les effets mentionnées à l'article 6.3 est une base nécessaire pour conclure à l'existence d'un préjudice grave."[3894]

iii) Tierces parties

Australie

7.1879 L'Australie estime que la notion de préjudice grave figurant à l'article 5 c) de l'Accord SMC ne devrait pas être considérée comme comprenant des formes de préjudice grave qui ne sont pas déjà énumérées à l'article 6.3 de cet accord. Le texte introductif de l'article 6.3 lie expressément l'article 6.3 à l'article 5 c) en tant que disposition précisant les formes que peut prendre le préjudice grave.[3895] L'absence d'une quelconque mention aux articles 5 et 6 de l'Accord SMC de formes additionnelles de préjudice grave qui pourraient déclencher les voies de recours prévues par l'article 7 plaide pour une interprétation selon laquelle la liste énoncée à l'article 6.3 est exhaustive. Ce silence sur les formes additionnelles de préjudice grave contraste grandement avec les détails fournis dans le reste de l'article 6 sur les autres éléments pertinents pour l'examen au titre de l'article 6.3.[3896] En outre, l'Australie estime que l'article 6.2 "sert à préciser qu'une condition préalable à la constatation de l'existence d'un préjudice grave est qu'au moins une des quatre situations fondées sur les effets mentionnées à l'article 6.3 soit démontrée".[3897] Cela signifie qu'aucune forme de préjudice grave additionnelle, indépendante de l'article 6.3, ne peut activer les voies de recours prévues par l'article 7 de l'Accord SMC.[3898]

7.1880 L'Australie fait valoir qu'il n'existe aucun fondement juridique pour l'affirmation des Communautés européennes selon laquelle l'Accord de 1992 constitue un contexte pour l'interprétation de l'Accord SMC dans le présent différend.[3899] Aux termes de son article premier, le Mémorandum d'accord s'applique aux Accords visés de l'OMC et, comme l'Accord de 1992 n'est pas un accord visé, il n'entre pas dans le champ de l'article 7:2 du Mémorandum d'accord et ne constitue pas une législation applicable dans le présent différend. L'Australie fait observer que l'Organe d'appel a indiqué clairement que le Mémorandum d'accord s'appliquait uniquement aux accords visés et que les groupes spéciaux n'avaient pas pour fonction de chercher à clarifier les dispositions d'accords non visés.[3900]

7.1881 L'Australie fait valoir qu'il existe une jurisprudence de l'OMC étayant le point de vue selon lequel l'article 31 3) c) de la Convention de Vienne a trait aux règles de droit international applicables dans les relations entre les États qui ont consenti à être liés par le traité qui est interprété, et à l'égard

---

[3894] Rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1380.
[3895] Réponse de l'Australie aux questions, 5 décembre 2007.
[3896] Réponse de l'Australie aux questions, 5 décembre 2007.
[3897] Réponse de l'Australie aux questions, 5 décembre 2007, faisant référence au rapport du Groupe spécial *États-Unis – Coton upland*, paragraphe 7.1380.
[3898] Réponse de l'Australie aux questions, 5 décembre 2007.
[3899] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 71.
[3900] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 71, mentionnant le rapport de l'Organe d'appel *Mexique – Taxes sur les boissons sans alcool*, paragraphe 49.

desquels ce traité est en vigueur.[3901] L'Organe d'appel a reconnu que l'article 31 3) c) l'autorisait à chercher d'autres indications en matière d'interprétation dans les principes généraux du droit international.[3902] Ces principes sont les règles de droit international applicables entre tous les Membres de l'OMC, et non entre un sous-groupe de ces Membres. L'Australie n'estime pas que les règles de droit international contenues dans l'Accord de 1992, qui sont uniquement applicables dans les relations entre des sous-groupes de parties à l'Accord SMC, puissent être prises en considération en vertu de l'article 31 3) c) de la Convention de Vienne pour l'interprétation de l'Accord SMC. De façon plus générale, compte tenu que l'application de l'article 31.3 c) peut avoir des implications systémiques importantes pour le système de règlement des différends de l'OMC, le Groupe spécial dans le présent différend devrait aborder la question avec une certaine prudence.[3903]

Brésil

7.1882 Le Brésil fait valoir que le Groupe spécial devrait rejeter l'argument des Communautés européennes selon lequel les subventions causent un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC parce que les États-Unis ont manqué à leurs obligations au titre de l'Accord de 1992.[3904]

7.1883 Premièrement, l'Accord SMC est l'instrument approprié pour examiner des subventions accordées à la branche de production des aéronefs civils dans le cadre d'une procédure de règlement des différends de l'OMC. L'Accord de 1992 n'est pas un Accord visé de l'OMC et ne relève pas du mandat du Groupe spécial. Comme il n'est pas compétent pour déterminer les droits et obligations résultant pour les parties de l'Accord de 1992, le Groupe spécial ne peut nécessairement pas déterminer si les États-Unis ont violé les dispositions de fond de cet accord.[3905]

7.1884 Deuxièmement, en alléguant qu'une violation de l'Accord de 1992 est suffisante pour faire aboutir leur allégation de préjudice grave, les Communautés européennes cherchent à faire appliquer l'Accord de 1992 en tant que droit positif entre les parties et non en tant que contexte pour l'interprétation d'une disposition particulière de l'Accord SMC. Une analyse appropriée devrait conduire le Groupe spécial à constater qu'une violation alléguée d'une disposition de fond de l'Accord de 1992 ne peut pas constituer un "préjudice grave" au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC.[3906]

7.1885 Troisièmement, le Brésil conteste l'utilisation de l'Accord de 1992 pour l'interprétation des dispositions de l'Accord SMC, dans la mesure où c'est, en fait, ce que les Communautés européennes tentent de faire. Conformément aux constatations du Groupe spécial *CE – Approbation et commercialisation des produits biotechnologiques*[3907], la référence aux "parties" à l'article 31 3) c) de la Convention de Vienne doit être interprétée comme désignant toutes les parties au traité qui est interprété, en l'espèce l'Accord SMC. Le Brésil estime qu'un traité bilatéral tel que l'Accord de 1992 ne témoigne simplement pas des intentions communes de tous les Membres de l'OMC et, en conséquence, ne peut pas être utilisé pour éclairer les intentions des Membres de l'OMC lorsqu'ils ont rédigé l'Accord SMC. Toute autre interprétation donnerait lieu à des résultats absurdes et préjudiciables, les tierces parties voyant leurs droits dans le cadre de l'OMC affectés par un traité bilatéral auquel ils n'étaient pas parties et les dispositions de l'Accord SMC pouvant être interprétées

[3901] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 72.
[3902] Communication écrite de l'Australie, paragraphe 72, faisant référence au rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Crevettes*, paragraphe 158.
[3903] Communication écrite de l'Australie, paragraphes 72 et 73.
[3904] Communication écrite du Brésil, paragraphe 75; réponse aux questions, 5 décembre 2007, paragraphes 7 et 8.
[3905] Communication écrite du Brésil, paragraphe 76.
[3906] Communication écrite du Brésil, paragraphe 77.
[3907] Rapport du Groupe spécial *CE – Approbation et commercialisation des produits biotechnologiques*, paragraphe 7.68.

différemment pour des Membres de l'OMC différents.[3908] À titre subsidiaire, le Brésil estime que si le Groupe spécial interprète étroitement le terme "parties" figurant à l'article 31 3) c) de la Convention de Vienne comme désignant les parties à l'Accord de 1992, toute interprétation de l'Accord SMC fondée sur l'Accord de 1992 ne peut s'appliquer qu'aux relations bilatérales entre les États-Unis et les Communautés européennes, comme le confirment les articles 34 et 41 1) b) i) de la Convention de Vienne.[3909]

Canada

7.1886 Le Canada fait valoir que, lorsqu'ils sont lus conjointement, la note de bas de page 13 relative à l'article 6.2 et l'article 6.3 de l'Accord SMC indiquent qu'un groupe spécial ne peut formuler de constatation de préjudice grave que s'il peut établir l'existence de l'un des effets mentionnés à l'article 6.3 ou de la menace d'un tel effet. Toutefois, après avoir formulé une telle constatation, un groupe spécial a la flexibilité de qualifier d'autres effets de la subvention en cause de formes de préjudice grave, à condition que ces autres effets soient étroitement liés aux effets mentionnés à l'article 6.3.[3910]

7.1887 Le Canada estime que la note de bas de page 13 relative à l'article 6.2 introduit dans l'Accord SMC une chaîne de sens ininterrompue en ce qui concerne l'expression "préjudice grave", qui englobe les notions énoncées à l'article 6.3, mais reconnaît aussi la possibilité de formes additionnelles de préjudice grave étroitement liées à ces notions fondamentales.[3911] Il apparaît que l'article 6.2 indique que l'existence d'un préjudice grave ne peut pas être établie si aucune des notions fondamentales énoncées à l'article 6.3 n'est présente. Le Canada fait valoir que l'article 6.3 lui-même est rédigé de façon à permettre des formes non énumérées de préjudice grave, tout en fournissant des indications particulières concernant les notions fondamentales qui ont matérialisé l'expression préjudice grave depuis son introduction dans le GATT de 1947.[3912]

Japon

7.1888 Le Japon fait valoir que le texte de l'article 5 prescrit clairement à un Membre de démontrer que l'on a causé un préjudice grave "en *recourant* à l'une quelconque des subventions {définies à l'article premier}".[3913] Le Japon estime que, dans leurs arguments concernant le préjudice grave, les Communautés européennes n'appliquent pas correctement le critère de causalité de l'article 5. Il faut montrer que c'est le "recour{s} à l'une quelconque des subventions" qui cause un préjudice grave. Les Communautés européennes n'ont pas appliqué cette formule de causalité énoncée à l'article 5, mais font en fait valoir que l'octroi de subventions dépassant les engagements pris au titre de l'Accord de 1992 constitue en soi un préjudice grave. Cet argument est incompatible avec l'article 5, qui prescrit de démontrer que le recours aux subventions en cause est la cause des effets défavorables.[3914]

7.1889 Le Japon observe également qu'il apparaît que les Communautés européennes font valoir, à titre subsidiaire, que les États-Unis ont causé un préjudice grave simplement en "accordant" des subventions en violation supposée de l'Accord de 1992.[3915] Non seulement il ne s'agit pas de l'analyse

[3908] Communication écrite du Brésil, paragraphe 78.
[3909] Communication écrite du Brésil, paragraphe 79.
[3910] Réponse du Canada aux questions, 5 décembre 2007, paragraphes 7 à 11. Voir aussi la déclaration orale du Canada, paragraphes 29 à 36.
[3911] Réponse du Canada aux questions, 5 décembre 2007, paragraphe 12; déclaration orale du Canada, paragraphe 30.
[3912] Réponse du Canada aux questions, 5 décembre 2007, paragraphe 12.
[3913] Déclaration orale du Japon, paragraphe 6.
[3914] Déclaration orale du Japon, paragraphe 7.
[3915] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1055.

prescrite par l'Accord SMC, mais on ne voit pas très bien ce qui constitue le préjudice grave subi par les Communautés européennes.[3916]

Corée

7.1890 La Corée fait valoir que l'article 6.3 de l'Accord SMC présente une liste exhaustive des cas de préjudice grave au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC. Les termes employés à l'article 6.3 ont un caractère définitif, du fait qu'il dispose qu'"{u}n préjudice grave … peut apparaître dès lors qu'il existe l'une ou plusieurs des situations ci-après". La Corée fait valoir que le sens ordinaire de cette phrase est que, pour qu'il y ait préjudice grave, une ou plusieurs des conditions mentionnées dans l'article doivent exister. Cela indique que ce que prévoit l'article 6.3 est une liste exhaustive.[3917] En outre, l'article 6.3 n'emploie pas de terme indiquant un caractère illustratif, tel que "y compris", "entre autres choses", "par exemple" ou "tel que". L'article 6.3 emploie plutôt l'expression assez large "dès lors" qu'il existe une ou plusieurs conditions énumérées. Cela indique que les rédacteurs ont tenté de limiter les cas de préjudice grave aux seules situations énumérées.[3918]

b) Évaluation par le Groupe spécial

7.1891 Le Groupe spécial rappelle que la pratique de l'économie jurisprudentielle permet à un groupe spécial de s'abstenir de formuler des constatations multiples selon lesquelles une mesure est incompatible avec différentes dispositions lorsqu'une seule constatation d'incompatibilité ou un certain nombre de telles constatations suffiraient à régler le différend.[3919]

7.1892 Le Groupe spécial rappelle que la partie pertinente de l'article 11 du Mémorandum d'accord dispose ce qui suit:

> "… un groupe spécial devrait procéder à une évaluation objective de la question dont il est saisi, y compris une évaluation objective des faits de la cause, de l'applicabilité des dispositions des accords visés pertinents et de la conformité des faits avec ces dispositions, et formuler *d'autres constatations propres à aider l'ORD à faire des recommandations ou à statuer ainsi qu'il est prévu dans les accords visés*". (pas d'italique dans l'original)

7.1893 Le Groupe spécial n'estime pas que la formulation de constatations en ce qui concerne cette allégation de préjudice grave aiderait l'ORD à faire des recommandations ou à statuer ainsi qu'il est prévu dans l'Accord SMC. Le Groupe spécial applique donc le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne cette allégation.

[3916] Déclaration orale du Japon, paragraphe 8.
[3917] Réponse de la Corée aux questions, 5 décembre 2007.
[3918] Réponse de la Corée aux questions, 5 décembre 2007.
[3919] Rapport de l'Organe d'appel *Canada – Exportations de blé et importations de grains*, paragraphe 133.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Appendice VII.F.1: Arguments des parties concernant les liens entre la R&D financée par le gouvernement des États-Unis et les technologies spécifiques appliquées au 787

A. INTRODUCTION

1. Les Communautés européennes ont cherché à démontrer que les subventions pour la R&D aéronautique ont fourni à Boeing des *technologies exploitables* dans des secteurs technologiques clés, ainsi que les *connaissances*, l'*expérience* et la *confiance* nécessaires pour développer des technologies et des procédés commerciaux efficaces.[3920] Elles ont ensuite cherché à démontrer comment ces technologies, ainsi que les connaissances, l'expérience et la confiance relatives à diverses technologies, ont été appliquées aux caractéristiques technologiques innovantes du 787 ou en ont facilité le développement. Les Communautés européennes regroupent ces technologies clés dans les six domaines technologiques ci-après:

a) technologies relatives aux composites, principalement la conception, le développement et la fabrication des fuselages et des ailes en composite du 787;

b) architecture plus électrique;

c) architecture de systèmes ouverts;

d) amélioration de l'aérodynamique et de la conception structurelle;

e) technologies de réduction du bruit; et

f) systèmes de gestion de l'état de l'appareil.[3921]

2. Le présent appendice décrit d'abord les domaines technologiques identifiés ci-dessus dans la mesure où ils concernent les technologies qui sont appliquées au 787. Pour fournir davantage de contexte à l'analyse du Groupe spécial, il est ensuite expliqué, dans le présent appendice, comment le Groupe spécial comprend le processus de conception et de construction du 787.[3922] Enfin, le présent appendice comprend un résumé des arguments spécifiques formulés par les parties concernant les liens entre la recherche que Boeing a menée dans le cadre des subventions pour la R&D aéronautique et les technologies appliquées au 787.

B. DESCRIPTION DES DOMAINES TECHNOLOGIQUES PERTINENTS

3. Un "**composite**" est un assemblage de deux matériaux ou plus à l'échelle macroscopique dont l'association permet d'obtenir des propriétés physiques différentes des propriétés de ces éléments pris séparément. La plupart des composites sont constitués d'un matériau de base (la matrice), d'un renfort, habituellement sous la forme de fibres qui sont ajoutées principalement pour accroître la

[3920] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1352. D'après les Communautés européennes, les connaissances, l'expérience et la confiance que Boeing a acquises en participant aux programmes de R&D aéronautique soutenus par les pouvoirs publics des États-Unis lui ont permis d'accélérer le développement, la production et la livraison du 787 et "sont, en fait, au cœur du lien de causalité entre les subventions à la R&D des États-Unis et le 787", première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1356; annexe C, paragraphe 8.

[3921] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1350.

[3922] Les éléments factuels de base présentés dans le présent appendice sont fondés sur les éléments de preuve présentés au Groupe spécial par les parties au cours de la présente procédure et ils qualifient, par conséquent, généralement de "récents" des événements ou des faits qui se sont produits en 2006.

robustesse et la rigidité de la matrice, de résine et d'un durcisseur. La résine permet d'assurer la cohésion des fibres et de transférer la charge vers les fibres dans la pièce fabriquée en composite. Le durcisseur joue le rôle d'un catalyseur permettant de faire durcir la résine pour obtenir un plastique dur. Il apparaît que les composites les plus répandus sont répartis en trois groupes: i) les composites à matrice polymère ou plastiques renforcés de fibres; ces matériaux sont composés d'une matrice en résine polymère et d'un renfort en divers types de fibres comme le verre, le carbone et l'aramide[3923]; ii) les composites à matrice métallique dont la matrice est en métal comme l'aluminium et le renfort en fibres comme le carbure de silicium; et iii) les composites à matrice céramique (utilisés dans des environnements à très hautes températures) qui sont constitués d'une matrice en céramique renforcée par des fibres courtes comme celles fabriquées à partir de carbure de silicium et de nitrure de bore.[3924]

4. En général, les procédés de fabrication des composites comprennent: i) divers procédés pour assembler la résine, les fibres et le matériau de la matrice; ii) le "durcissement" du matériau composite dans un autoclave, four à haute pression et à haute température; iii) la finition durant laquelle des machines-outils sont utilisées pour percer des trous et découper des formes; et iv) le contrôle non destructif (CND) en vue de repérer les défauts.[3925] Les Communautés européennes allèguent que les efforts de recherche sur les composites des pouvoirs publics des États-Unis portent en grande partie sur la première étape de la fabrication des composites décrite au point i) ci-dessus, c'est-à-dire trouver le moyen le plus performant et le plus rentable d'assembler et de mettre en forme des matériaux composites.[3926]

5. Il existe deux méthodes générales distinctes d'assemblage et de mise en forme des éléments constituant le matériau composite. La première (la préimprégnation) consiste à assembler la résine et les fibres *avant* de mettre en forme ce matériau sur un mandrin (un moule spécial qui a la forme de la pièce qui est fabriquée). Cette première méthode générale consiste, par exemple, à mélanger la résine et le durcisseur afin d'obtenir un matériau "préimprégné" qui est ensuite "imprégné" dans la fibre de renforcement, soit en plongeant le renfort dans la résine liquide soit par application de chaleur ou de pression.[3927] La deuxième méthode générale d'assemblage des éléments de matériaux composites (préformage) consiste à donner d'abord à la fibre la forme souhaitée et à la mélanger ensuite à la résine par infusion de résine dans la "préforme", au moyen de techniques comme l'infusion par film de résine (RFI) ou le moulage par injection de résine (RTM). L'infusion par film de résine consiste à placer des tissus secs dans un moule, insérés entre des couches de film de résine semi-solide. L'ensemble est enveloppé dans un sac à vide pour éliminer l'air passant au travers des tissus secs puis chauffé dans un autoclave. Le chauffage permet de faire fondre la résine qui est infusée dans les tissus exempts d'air avant durcissement. Le moulage par injection de résine consiste aussi à placer

[3923] Un exemple de composite à matrice polymère est le plastique à renfort en fibres de carbone (CFRP) utilisé dans la structure primaire du 787.

[3924] Tim Sommer *et al.*, Composite Technologies, November 2006, pièce EC-14 (RCC), pages 3 et 4.

[3925] Le contrôle non destructif (CND) désigne un large éventail de techniques d'analyse utilisées dans le domaine des sciences et de l'industrie pour évaluer les propriétés d'un matériau, composant ou système sans causer de dommages. Étant donné que le CND n'altère pas de manière permanente l'élément faisant l'objet des essais, il s'agit d'une technique très utile qui peut permettre de réduire les coûts liés à l'évaluation des produits, à la résolution des problèmes et à la recherche et de gagner du temps. Les méthodes les plus courantes de CND comprennent le contrôle thermique, le contrôle par ultrasons, le contrôle électromagnétique, le contrôle par radiographie et le contrôle optique; Tim Sommer *et al.*, Composite Technologies, November 2006, pièce EC-14 (RCC), pages 48 à 50.

[3926] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 41.

[3927] Les renforts imprégnés (ou préimprégnés) peuvent prendre trois principales formes: les renforts tissés, les rovings et les nappes unidirectionnelles. Les tissus et les nappes se présentent sous la forme de rouleaux continus de largeurs et de longueurs différentes. L'épaisseur du tissu ou de la nappe constitue un pli dans la construction d'un drapage à plusieurs plis. Le matériau préimprégné est enroulé sur des bobines pour procéder à un enroulement filamentaire, procédé selon lequel le matériau préimprégné est placé sur un mandrin, les fibres recouvertes de résine étant placées dans la disposition souhaitée.

des tissus secs dans un moule, mais ces tissus sont maintenus ensemble au moyen d'un liant. Un second moule est ensuite fixé sur le premier moule, puis la résine est injectée dans la cavité. Une fois le tissu entièrement imprégné de résine, les points d'injection de résine sont fermés et on fait durcir le stratifié dans un autoclave. Lorsque la pression à vide est utilisée pour faciliter l'infusion de résine à travers la fibre, le procédé est appelé infusion de résine assistée par le vide.

6. L'industrie aérospatiale a toujours considéré l'utilisation de composites à renfort en fibre de carbone (CRFP) fabriqués par préimprégnation comme extrêmement coûteuse parce que les préimprégnés découpés un par un devaient être appliqués manuellement par des techniciens hautement qualifiés. Les technologies du drapage automatique de nappes (ATL) et du placement automatique de fibres (AFP) représentaient des possibilités considérables d'améliorations au niveau des coûts et de l'efficacité. Les procédés ATL et AFP sont semblables d'un point de vue fonctionnel, mais chacun de ces procédés est utilisé différemment pour atteindre des objectifs spécifiques s'agissant de la construction de la structure afin d'apporter robustesse ou rigidité. Dans les deux procédés, la fibre est préformée puis mise en forme sur un mandrin. Dans les deux cas, une tête de dépose montée sur un bras robotisé dépose ou place la nappe ou la fibre préimprégnée sur un mandrin. La principale différence est que, dans le procédé ATL, les machines à draper déposent des nappes (qui sont constituées de fibres alignées ensemble dans une seule direction), alors que, dans le procédé AFP, la machine dépose plusieurs plis de nappes sur des surfaces hautement profilées selon de multiples axes de placement de fibres (c'est-à-dire qu'il n'est pas nécessaire que les fibres soient alignées dans une seule direction). La nappe est plus large que les fibres prises individuellement, ce qui signifie que le procédé ATL peut permettre de couvrir une plus grande surface dans un laps de temps plus court, mais il ne permet toutefois pas de produire de formes tridimensionnelles complexes. Le procédé AFP met plus longtemps pour couvrir la même surface mais permet de produire des formes ayant des courbures tridimensionnelles complexes.[3928]

7. Selon un rapport de la NASA de 1994 sur les composites, les premiers composants structuraux d'aéronefs en composite, fabriqués à partir de plastiques à renfort en fibres de verre (GFRP), ont fait leur apparition entre 1950 et 1960.[3929] Les filaments de bore et les fibres de carbone ont été disponibles pour la première fois vers 1965. Du fait de leur grande résistance à la compression et de leur rigidité, associées à leur faible densité, les plastiques à renfort en fibres de bore (BFRP) et les CFRP ont été utilisés en remplacement de l'aluminium dans la fabrication de structures d'avion à haute performance.[3930] Depuis le milieu des années 1960, de nombreux composants structuraux en composite ont été conçus et produits pour la construction d'aéronefs militaires américains et étrangers. L'essentiel de la recherche et développement sur les structures en composite à haute performance menée aux États-Unis entre le milieu des années 1960 et le milieu des années 1990 était lié à des applications pour les aéronefs militaires.[3931] Selon un rapport de 1994 élaboré par le consultant de la

[3928] Tim Sommer *et al.*, Composite Technologies, November 2006, pièce EC-14 (RCC), pages 18 à 31.

[3929] Richard N. Hadcock, "A Chronology of Advanced Composite Applications", in Louis F. Vosteen and Richard N. Hadcock, Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures, NASA Contractor Report 4620, November 1994, p. 27, pièce EC-792. Ces composants comprenaient les dérives et les gouvernes de direction du Grumman E-2A. En 1967, la totalité de la cellule du petit Windecker Eagle était consituée de GFRP. Depuis, le GFRP est devenu l'un des matériaux les plus courants dans la fabrication d'aéronefs légers et de composants structuraux à faible charge.

[3930] Richard N. Hadcock, "A Chronology of Advanced Composite Applications", in Louis F. Vosteen and Richard N. Hadcock, Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures, NASA Contractor Report 4620, November 1994, pièce EC-792, page 27.

[3931] Richard N. Hadcock, "A Chronology of Advanced Composite Applications", in Louis F. Vosteen and Richard N. Hadcock, Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures, NASA Contractor Report 4620, November 1994, pièce EC-792, page 27.

NASA, Richard Hadcock, les programmes de R&D militaire des États-Unis fournissaient l'essentiel de la base technologique pour la production de structures en composite. Jusqu'en 1973, le prix des filaments de bore était inférieur à celui des fibres de carbone ou de graphite et le bore/époxy avait aussi une résistance et une rigidité spécifiques plus importantes que celles des matériaux carbone/époxy qui étaient disponibles à l'époque. Pour ces raisons, le BFRP était le composite à haute performance privilégié à la fin des années 1960.[3932] Certaines des principales entreprises européennes du secteur de l'aéronautique ont lancé des programmes de développement de structures en composite à haute performance au début des années 1970. Il s'agissait notamment de British Aircraft Company et de Hawker Siddeley Aviation (qui ont toutes deux intégré par la suite BAE Systems plc) qui ont participé au développement structurel de composants en CFRP.[3933]

8. D'après les données présentées par un consultant de la NASA, au moins une partie du fuselage (avant, central ou arrière) des aéronefs militaires suivants était fabriquée à partir de matériaux composites: le AV-8B de MD, le V-22 de Bell/Boeing, le B-2 de Northrop, le Rafale C/M de Dassault, l'Eurofighter EFA, le F-18E/F de MD, le F-22 de Lockheed; alors que, pour les aéronefs suivants, les composites étaient utilisés soit pour les peaux soit pour la sous-structure du caisson de voilure: l'AV-8B de MD, l'A6-E de Grumman, le Gripen de SAAB, le V-22 de Bell/Boeing, le B-2A de Northrop, le Rafale C/M de Dassault, l'Eurofighter EFA, le F-18E/F de MD, le FSX de Mitsubishi et le F-22 de Lockheed. En outre, des parties de fuselage ou des ailes en composite étaient à l'époque (au milieu des années 1990) en cours de développement pour divers autres aéronefs militaires; par exemple l'Alphajet, le VSTOL A de Vought, le VSTOL A de Grumman, le F-16XL de GD, le X-29 de Grumman, le Rafale A de Dassault, l'EAP de BAe, le Lavi de l'IAI, le YF-23 de Northrop, le YF-22 de Lockheed, le X-31 de Rockwell/MBB et l'A-12 de GD/MD.[3934] Au milieu des années 1990, Kawasaki Heavy Industries avait conçu et construit une aile entièrement fabriquée en CFRP pour l'avion de combat japonais FS-X.[3935] Le FS-X (qui s'est ensuite appelé F-2) a été développé, en partie localement, pour remplacer le F-4 de McDonnell Douglas. L'un des progrès réalisés sur cet aéronef était l'utilisation innovante de structures en composite codurcis sur une aile de plus grande dimension, permettant de procéder au durcissement et au soudage du caisson de voilure et de la peau en une seule opération.[3936]

[3932] Richard N. Hadcock, "A Chronology of Advanced Composite Applications", in Louis F. Vosteen and Richard N. Hadcock, Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures, NASA Contractor Report 4620, November 1994, pièce EC-792, page 27.

[3933] Richard N. Hadcock, "A Chronology of Advanced Composite Applications", in Louis F. Vosteen and Richard N. Hadcock, Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures, NASA Contractor Report 4620, November 1994, pièce EC-792, pages 33 et 34. Les autres entreprises étaient notamment Aeritalia (Italie), SAAB (Suède), Dassault Aviation (France), Aérospatiale (France, qui fait désormais partie d'EADS), Fuji (Japon), Kawasaki (Japon), Mitsubishi (Japon) ainsi que des entreprises aéronautiques russes et ukrainiennes.

[3934] Richard N. Hadcock, "A Chronology of Advanced Composite Applications", in Louis F. Vosteen and Richard N. Hadcock, Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures, NASA Contractor Report 4620, November 1994, pièce EC-792, page 35, tableau A-2.

[3935] Richard N. Hadcock, "A Chronology of Advanced Composite Applications", in Louis F. Vosteen and Richard N. Hadcock, Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures, NASA Contractor Report 4620, November 1994, pièce EC-792, page 35. Fuji était aussi un important sous-traitant participant à ce programme.

[3936] En outre, en 1995, Raytheon a procédé au lancement d'un avion d'affaires léger d'une capacité de six passagers (le Raytheon 390 Premier I) dont le fuselage était entièrement fabriqué en matériaux composites. Le fuselage était une structure sandwich en fibre de carbone/nid d'abeilles composée de deux tronçons qui étaient soudés au niveau de la cloison de pressurisation située à l'arrière. Les tronçons de fuselage étaient formés sur un mandrin en bois au moyen du procédé de placement automatique de fibres (AFP) développé sur

RCC supprimés, comme indiqué [***]

9. L'Airbus A300, dont le vol inaugural a eu lieu en 1972, intégrait les composants en matériaux composites ci-après: gouvernes de profondeur et gouverne de direction en CFRP/GFRP; spoilers, portes des trains d'atterrissage avant et carénages des jambes des trains d'atterrissage principaux en CFRP, panneaux extrados du bord de fuite de l'aile en GFRP et carénages aile-fuselage et carénages des rails de volets en AFRP.[3937] L'utilisation de composites a été étendue en 1985 lorsque l'on a changé le matériau du stabilisateur vertical de l'Airbus A310, un alliage d'aluminium, pour le remplacer par le CFRP et il en fut de même pour l'Airbus A320 en 1987. Sur l'A320, les stabilisateurs horizontal et vertical sont tous deux fabriqués en CFRP, de même que les gouvernes de profondeur, la gouverne de direction, les ailerons, les spoilers, les volets, les panneaux d'accès et les panneaux fixes des bords d'attaque et de fuite de l'aile, les portes des trains d'atterrissage et les capots et trappes d'accès des moteurs.[3938] Les composites sont utilisés pour les composants analogues des A330/A340, les modèles de taille supérieure. Avant le 787 de Boeing, l'Airbus A380 était le LCA ayant le pourcentage le plus élevé de matériaux composites, y compris i) l'empennage vertical (avec une surface de 1 238 pieds carrés, en comparaison des 573 pieds carrés de la surface de l'empennage vertical en composite du 777), ii) le stabilisateur horizontal (avec une surface de 2 207 pieds carrés en comparaison des 1 090 pieds carrés du stabilisateur horizontal du 777), iii) le caisson central de voilure (pour lequel des composites ont été utilisés pour la première fois), et iv) le tronçon arrière de fuselage *non pressurisé*.[3939] Après plusieurs modifications de conception entre 2005 et 2007, l'Airbus A350XWB (lancé en décembre 2006 et dont la première livraison est prévue pour 2013) comprendra approximativement 52 pour cent de composites en termes de poids.[3940] Le fuselage sera construit à partir de panneaux en CFRP avec des cadres en composite et la voilure et l'empennage seront également fabriqués en CFRP.[3941]

10. Boeing a commencé la conception de deux modèles de LCA, le 757 et le 767, à la fin des années 1970.[3942] Elle a utilisé des composites CFRP pour les gouvernes de profondeur, les gouvernes de direction, les spoilers, les portes des trains d'atterrissage et les capots des moteurs des deux avions. Les volets du 757 étaient aussi en CFRP. Lorsque Boeing a présenté le 737-300 en 1985, les composites CFRP ont été choisis pour les ailerons, les gouvernes de profondeur, la gouverne de direction, les carénages et les portes des capots des moteurs. S'agissant du 777, qui est entré en service en 1994, le CFRP est utilisé pour les gouvernes, les traverses de plancher, les portes des trains

---

des prototypes de machines de placement de câbles de filaments fournis par Cincinnati Milacron. Graham Warwick, "Raytheon's First" Flight International (October 4, 1995), pièce US-306.

[3937] Richard N. Hadcock, "A Chronology of Advanced Composite Applications", in Louis F. Vosteen and Richard N. Hadcock, Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures, NASA Contractor Report 4620, November 1994, pièce EC-792, page 37.

[3938] Richard N. Hadcock, "A Chronology of Advanced Composite Applications", in Louis F. Vosteen and Richard N. Hadcock, Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures, NASA Contractor Report 4620, November 1994, pièce EC-792, page 37.

[3939] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphes 51 et 52. Les Communautés européennes indiquent que l'un des progrès fondamentaux réalisés sur le 787 est l'utilisation de **[***]**; Statement by Patrick Gavin, Tim Sommer, Burkhard Domke, and Dominik Wacht, 8 November 2007, pièce EC-1175 (RCC), paragraphe 9.

[3940] "Qatar Airways Signs MOU for 80 A350XWBs worth $16-18 billion; EIS in 2013", Air Transport World Daily News, 31 May 2007, pièce US-1003.

[3941] "Airbus confirms switch to composite frame on A350 XWB", ATW Daily News, 20 September 2007, pièce EC-1301.

[3942] Le vol inaugural du 767 a eu lieu en 1981, suivi par celui du 757 en 1982; Richard N. Hadcock, "A Chronology of Advanced Composite Applications", in Louis F. Vosteen and Richard N. Hadcock, Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures, NASA Contractor Report 4620, November 1994, pièce EC-792, page 37.

d'atterrissage principaux, les nacelles des moteurs et, surtout, pour la totalité de l'empennage.[3943] Le 777 comprend d'autres composants en composite, y compris les carénages aile-fuselage et les panneaux fixes du bord de fuite de l'aile. Les stabilisateurs horizontal et vertical en CFRP du 777 sont fabriqués par Boeing, alors que de nombreux autres composants en composite sont fournis à Boeing par des sous-traitants américains et étrangers. Par exemple, la Japan Aircraft Development Corporation aurait contribué à hauteur de 21 pour cent au projet du Boeing 777 pour la conception et la production du fuselage, de la section centrale de voilure et des carénages aile-fuselage pendant la durée du programme 777.[3944] Grumman (États-Unis) aurait obtenu un contrat sur dix ans d'un montant de 400 millions de dollars pour la production des volets et spoilers intérieurs en composite du 777, Alenia (Italie) produisait les volets extérieurs, CASA (Espagne, qui fait désormais partie d'EADS), les ailerons et Rockwell (États-Unis), les traverses de plancher.[3945]

11. L'application de la technologie des composites au 787 est évoquée dans le cadre de l'examen reproduit dans la section C du présent appendice.

12. Dans un avion "**plus électrique**", l'énergie électrique est utilisée pour alimenter les systèmes mécaniques secondaires à la place d'une combinaison d'énergies hydraulique, pneumatique et électrique.[3946] Le 787 est un avion plus électrique. Contrairement aux LCA existants, les systèmes électriques du 787 serviront à produire de l'électricité ainsi qu'à actionner des composants tels que i) les démarreurs de moteurs, ii) les freins, iii) le système de dégivrage, iv) les commandes de vol secondaires et v) les systèmes de climatisation. L'architecture des systèmes "plus électriques" du 787 fait appel aux commandes de vol électriques[3947] et l'énergie électrique est utilisée en remplacement de l'énergie pneumatique ou hydraulique pour actionner divers systèmes mécaniques secondaires de l'aéronef. Tous les systèmes pneumatiques de prélèvement d'air seront éliminés sur le 787[3948], alors que certains systèmes hydrauliques seront conservés.[3949] L'une des réalisations les plus importantes concernant l'architecture "plus électrique" du 787 est le remplacement des systèmes pneumatiques par des systèmes électriques. Les systèmes pneumatiques sont complexes, susceptibles de tomber en panne et nécessitent des contrôles de maintenance fréquents.[3950] Ils impliquent de prélever de l'air (air chaud pressurisé) provenant des moteurs de l'aéronef et de le transporter au moyen de lourdes conduites dans l'ensemble de l'avion pour actionner divers systèmes mécaniques.[3951] Pour supplanter l'utilisation de ces systèmes pneumatiques, chaque 787 sera équipé de quatre générateurs de 250 kVA sur les moteurs et de deux générateurs de 225 kVA sur le groupe auxiliaire de puissance afin de

[3943] L'"empennage" désigne la queue de l'aéronef. Il assure la stabilité de l'appareil et contrôle la dynamique de vol (tangage et lacet).

[3944] Richard N. Hadcock, "A Chronology of Advanced Composite Applications", in Louis F. Vosteen and Richard N. Hadcock, Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures, NASA Contractor Report 4620, November 1994, pièce EC-792, page 49.

[3945] Richard N. Hadcock, "A Chronology of Advanced Composite Applications", in Louis F. Vosteen and Richard N. Hadcock, Composite Chronicles: A Study of the Lessons Learned in the Development, Production and Service of Composite Structures, NASA Contractor Report 4620, November 1994, pièce EC-792, page 49.

[3946] Andrew Doyle, "More and more electric", Flight International, 28 August-3 September 1996, pièce EC-821, page 124.

[3947] Boeing Presentation #16, pièce EC-807 (RCC), page 1.

[3948] Boeing Presentation #3, pièce EC-353 (RCC), page 1; James Wallace, "Introducing … Boeing's electric 7E7", pièce EC-820.

[3949] Avec l'élimination de tous les systèmes pneumatiques et hydrauliques, l'avion serait "tout électrique". Andrew Doyle, "More and more electric", Flight International, 28 August-3 September 1996, 124, pièce EC-821. Final CRAD Report, Evaluation of All-Electric Secondary Power for Transport Aircraft, Report Number MDC 91K0418, January 1992, pièce EC-822.

[3950] Passing the Value Test: The Boeing Technology Advantage, Boeing Point-to-Point, June 2006, pièce EC-784.

[3951] Boeing publication "Point to Point", June 2006, Volume 1 Issue 4, pièce EC-784.

produire de l'électricité[3952], sans qu'il y ait besoin de conduites pour transporter l'air de prélèvement dans tout l'aéronef.[3953] Le remplacement de l'air de prélèvement par des générateurs électriques comme source d'énergie permet de réduire de jusqu'à 35 pour cent l'énergie extraite des moteurs du 787 par rapport aux LCA dotés de systèmes pneumatiques traditionnels.[3954] Étant donné qu'il n'y a pas de prélèvement d'air sur les moteurs, l'air circulant à grande vitesse à travers le moteur peut être principalement utilisé pour la poussée, réduisant ainsi la consommation globale de carburant du 787.[3955]

13. L'"**architecture de systèmes ouverts**" est en rapport avec l'avionique d'un aéronef et avec la manière dont les systèmes embarqués sont installés pour interagir entre eux.[3956] Dans le modèle aéronautique traditionnel, le logiciel tourne sur du matériel sur mesure, avec des systèmes informatiques distincts pour chaque fonction. Cela signifie qu'il n'est pas facile de mettre à niveau des systèmes comme les appareils radio et les écrans d'affichage du poste de pilotage ou les systèmes de divertissement dans la cabine passagers. Le 787 est équipé d'un système informatique central commun fondé sur les principes de l'architecture de systèmes ouverts. Le fait qu'il s'agisse d'une architecture ouverte permet à toutes les fonctions logicielles d'être exécutées sur une plate-forme informatique hôte centrale au moyen d'une interface normalisée propre à un secteur. L'architecture de systèmes ouverts du 787 permet à Boeing de brancher simplement un nouveau composant et de laisser le logiciel d'installation intégrer le nouveau matériel dans le système informatique central de l'avion. Le logiciel est indépendant du matériel hôte, de sorte qu'il peut être développé par des fournisseurs tiers utilisant l'interface normalisée du secteur, et il est exécuté sur la plate-forme informatique hôte sans qu'il y ait besoin de changer de matériel. Cela permettra à terme d'améliorer plus facilement la fonctionnalité de l'avion et réduira en partie le matériel.[3957]

14. Les technologies d'"**amélioration de l'aérodynamique et de la conception structurelle**" font référence à divers codes de logiciels de conception par ordinateur (des codes CFD tels que TRANAIR et OVERFLOW ainsi que des outils de "gestion du cycle de vie des produits" comme CATIA) et aux améliorations aérodynamiques et structurelles spécifiques apportées à la voilure du 787. Les codes CFD sont des logiciels de conception par ordinateur permettant aux ingénieurs en aéronautique de comprendre l'action des forces aérodynamiques sur un avion en calculant le champ d'écoulement autour de l'appareil. L'utilisation de codes CFD permet aux ingénieurs de simuler rapidement et avec précision des écoulements complexes autour d'un aéronef, ce qui leur permet de parvenir à une conception aérodynamique optimale de l'aéronef et ce qui réduit au minimum le nombre d'essais en soufflerie requis et, ce faisant, accélère le processus de conception et le rend moins coûteux. Les codes CFD ont été utilisés pour la première fois dans la conception aérodynamique dans les années 1960.[3958] Depuis cette époque, ils jouent un rôle de plus en plus important dans le processus de conception aérodynamique.[3959] L'essentiel des codes CFD sont fondés sur des équations aux dérivées partielles, appelées équations de Navier-Stokes, qui montrent comment la vitesse, la

[3952] Boeing 787 Dreamliner Program Fact Sheet, pièce EC-340.

[3953] James Wallace, "Introducing … Boeing's electric 7E7", Seattle Post-Intelligencer, 20 May 2004, pièce EC-820.

[3954] Boeing 787 Dreamliner Program Fact Sheet, pièce EC-340.

[3955] Passing the Value Test: The Boeing Technology Advantage, Boeing Point-to-Point, June 2006, pièce EC-784; Meryl Getline, "Dreaming of a more pleasant flight", USA Today, 9 June 2006, pièce EC-824.

[3956] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 79.

[3957] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 63.

[3958] Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, page 143.

[3959] Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, page 143; Testimony of Michael Garrett, Director, Airplane Performance, Boeing Commercial Airplanes, Before the United States Senate Committee on Commerce, Science and Transportation, Subcommittee on Technology, Innovation, and Competitiveness, 19 July 2006, pièce EC-379, page 3.

pression, la température et la densité d'un fluide en mouvement (tant les liquides que les gaz) sont liées entre elles. Les codes CFD comportent généralement certaines simplifications des équations pour réduire la complexité du calcul. Une question centrale de la mécanique des fluides numérique est la discrétisation des fluides continus sur ordinateur pour que le modèle se prête à la résolution numérique. Cela se fait habituellement en divisant l'espace en question pour constituer un maillage ou une grille. Le processus de génération d'un maillage freine généralement l'ensemble du processus CFD.[3960] Pour les analyses d'écoulement complexes, le travail de maillage est un processus lent qui mobilise une main-d'œuvre importante.

15. Dans leurs communications, les Communautés européennes s'intéressent en particulier à deux codes, à savoir TRANAIR et OVERFLOW. TRANAIR est un code CFD qui permet l'optimisation multipoint de la conception. Cela signifie que la conception d'un aéronef peut être optimisée pour différentes conditions de vol et que les objectifs aérodynamiques peuvent être mis en balance avec d'autres contraintes imposées par les structures ou par la fabrication, par exemple.[3961] OVERFLOW est un solveur d'écoulement Navier-Stokes 3-D. Il est capable d'utiliser un "schéma de maillages recouvrants" dans lequel des maillages sont générés autour des différents composants tels qu'une aile ou un fuselage. Les maillages recouvrants sont ensuite reliés pour créer un réseau de maillages autour de l'ensemble de l'appareil.[3962] OVERFLOW a été développé au début des années 1990 par la NASA seule et non dans le cadre d'un contrat conclu avec Boeing ou toute autre entité.[3963] Il a été créé dans le cadre de la collaboration entre le Centre spatial Johnson de la NASA et le Centre de recherche Ames de la NASA.[3964]

16. Le programme logiciel CATIA est utilisé par Boeing dans le processus de production et d'assemblage du 787 en association avec d'autres logiciels désignés collectivement sous l'appellation d'outils de "gestion du cycle de vie des produits".[3965] Ces outils, tels qu'ils sont utilisés sur le 787, permettent que chaque aspect de l'avion et de ses procédés de fabrication soit conçu, réalisé et testé numériquement avant le début de la production.[3966] Boeing a normalisé le progiciel CATIA pour en faire la base de son processus de conception numérique dans toute la société ainsi que dans l'ensemble de son réseau mondial de partenaires et de fournisseurs.[3967] Ce système commun permet une collaboration en temps réel entre les ingénieurs disséminés à travers le globe qui travaillent tous à partir d'une reproduction numérique en 3-D de l'avion qui est conservée sur le serveur central de Boeing.[3968] Cela permet à tous les partenaires de l'équipe internationale d'avoir accès simultanément aux mêmes données relatives à la définition du produit et d'éviter les difficultés rencontrées lorsque

[3960] Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, page 150; Insights "Overflow code empowers computational fluid dynamics", pièce EC-1346, page 2.

[3961] Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, pages 147 et 148; Calmar Research Corporation: TRANAIR++, pièce US-1235.

[3962] Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, pages 149 à 152; Insights "Overflow code empowers computational fluid dynamics", pièce EC-1346.

[3963] Voir, par exemple, Insights "Overflow code empowers computational fluid dynamics", pièce EC-1346, page 1, et la déclaration sous serment de Douglas Ball, pièce US-1257, paragraphe 10.

[3964] Insights "Overflow code empowers computational fluid dynamics", pièce EC-1346, page 1.

[3965] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 66. Boeing utilise CATIA en association avec DELMIA pour la mise au point de processus de production allégée (*lean manufacturing*), ENOVIA pour l'assistance à la prise de décisions et la gestion du cycle de vie, et SMARTEAM.

[3966] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 66.

[3967] Voir par exemple, CRA International Report on IR&D and B&P, pièce EC-5, page 40 et Design News; Beth Stackpole, "Boeing's Brave New World of Product Development; The Global Collaboration Environment lets 787 Partners Design, Build and Test Components and Manufacturing Processes for the Aircraft Digitally, Prior to Physical Production", Design News, 4 June, 2007, pièce US-317.

[3968] The Seattle Times, "Boeing shares work, but guards its secrets", pièce EC-1167.

des données doivent être converties ou échangées entre différents outils de conception assistée par ordinateur.[3969] L'utilisation de CATIA et d'autres logiciels connexes dans l'ensemble du réseau mondial signifie que lorsque les composants de l'avion sont expédiés à l'installation commune d'assemblage, il est moins probable que les pièces n'aillent pas ensemble ou que des itérations successives du processus de production soient requises.[3970]

17. Les allégations des Communautés européennes relatives aux améliorations aérodynamiques et structurelles spécifiques apportées à la voilure du 787 concernent i) le système "hypersustentateur" du 787; et ii) l'utilisation par Boeing de spoilers actionnés hydrauliquement sur le 787. Le système "hypersustentateur" d'un aéronef désigne les éléments de l'aile qui peuvent être déployés au niveau du bord d'attaque ou du bord de fuite pour donner de la portance, tels que les volets, les becs, les flaperons et les ailerons. L'analyse CFD des éléments hypersustentateurs d'une aile a toujours été difficile en raison de la complexité de la géométrie en question.[3971] La difficulté réside dans la génération d'un maillage pour modéliser l'écoulement du fluide sur la configuration hypersustentatrice. Les spoilers sont de petites plaques articulées qui peuvent être utilisées pour ralentir un aéronef, le faire descendre ou produire un mouvement de roulis. Les spoilers actionnés hydrauliquement sont des spoilers qui fonctionnent à l'énergie hydraulique.

18. Les "**technologies de réduction du bruit**" désignent un groupe de technologies qui réduisent le bruit émis par un aéronef et qui, dans le cas du 787, comprennent les chevrons, le traitement acoustique sans jointure, les becs et volets silencieux, les trains d'atterrissage peu bruyants, les structures légères et la performance améliorée de l'avion. Le bruit généré par l'aéronef provient de tout élément en rapport avec lui qui crée des variations de pression. Dans la plupart des cas, il s'agit d'une forme de distorsion de l'écoulement ou d'écoulement turbulent. Le bruit perçu au sol est constitué du bruit des moteurs et du bruit émis par la cellule. Le bruit émis par le train d'atterrissage contribue en grande partie, avec le bruit émis par les volets, au bruit généré par la cellule.[3972] Pendant le décollage, le bruit des moteurs est la principale source de bruit, celui provenant de la cellule y contribuant dans une moindre mesure, alors que, pendant l'atterrissage, le bruit provenant à la fois des moteurs et de la cellule contribue, de manière importante, au bruit global émis par l'aéronef.[3973] Les recherches menées par la NASA indiquent que lorsqu'un avion de ligne est en phase d'approche, le bruit émis par l'air passant à grande vitesse sur la structure complexe du train d'atterrissage sorti peut être aussi fort que celui émis par les moteurs.[3974] Les chevrons sont des éléments en forme de zigzag ou de dent de scie situés à l'arrière de la nacelle[3975], dont les extrémités sont très légèrement inclinés vers l'écoulement et qui réduisent le bruit de jet qui fait partie du bruit du moteur.[3976] Les chevrons réduisent le bruit causé par le souffle du réacteur en contrôlant la manière dont l'air se mélange après

[3969] Beth Stackpole, "Boeing's Brave New World of Product Development; The Global Collaboration Environment lets 787 Partners Design, Build and Test Components and Manufacturing Processes for the Aircraft Digitally, Prior to Physical Production", Design News, 4 June, 2007, pièce US-317.

[3970] Edward Cone, "Boeing: New Jet, New Way of Doing Business", Eweek.com, 25 April, 2007, pièce US-318.

[3971] Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, page 150.

[3972] William H. Herkes, The Quiet Technology Demonstrator Program: Flight Validation of Airplane Noise-Reduction Concepts, AIAA 2006-2720, 8-10 May 2006, Exhibit EC-849.

[3973] Cela s'explique en partie par le fait que le train d'atterrissage est rentré et qu'une fois déployés les volets ne créent qu'une légère déflexion.

[3974] Results of NASA Aircraft Noise Research, pièce EC-390.

[3975] Une nacelle est l'enveloppe extérieure fuselée d'un moteur d'aéronef.

[3976] Le bruit de jet est dû au mélange turbulent des jets et le mécanisme de production du bruit est très complexe. Lorsque les chevrons accroissent le mélange en quantité appropriée, il y a réduction du bruit de jet total. Un mélange trop important fait augmenter le bruit alors qu'un mélange insuffisant n'apporte aucun avantage en termes de réduction du bruit; Hushing the roar, Aerospace America, June 2006, pièce EC-1342.

son passage à travers et autour du moteur.[3977] Leur forme dentelée fait que les gaz d'échappement du moteur se mélangent mieux à l'air qui passe à travers et autour de la nacelle, ce qui réduit le bruit d'échappement à l'arrière du fuselage, rendant ainsi les décollages plus silencieux.[3978] Le traitement acoustique sans jointure fait référence aux revêtements acoustiques de l'entrée d'air de la nacelle. La surface de l'entrée d'air de la nacelle est habituellement constituée d'une surface insonorisante. L'absorbant acoustique (appelé revêtement acoustique) est généralement constitué, en surface, d'un panneau perforé derrière lequel se trouve une couche de matériau avec une âme en nid d'abeilles puis, au fond, un panneau non poreux. La profondeur de l'âme en nid d'abeilles et les propriétés du panneau perforé situé en surface (par exemple diamètre des trous, épaisseur du panneau, profondeur de l'âme) déterminent la fréquence à laquelle le son est absorbé, un revêtement plus épais absorbant un son de plus basse fréquence. Les volets et becs silencieux se rapportent au système hypersustentateur d'un aéronef. Les systèmes hypersustentateurs comprennent les volets et les becs servant à accroître la portance de l'aile, ce qui permet un décollage et un atterrissage sûrs et efficaces de l'avion. Les trains d'atterrissage peu bruyants se rapportent aux technologies de réduction du bruit émis par les trains d'atterrissage. Le Groupe spécial croit comprendre que la référence des Communautés européennes aux "structures légères" désigne les solutions en termes de matériaux composites appliquées dans l'ensemble du 787[3979] et que leur référence aux "améliorations des performances de l'avion" signifie qu'un aspect de l'amélioration des performances globales de l'avion est la réduction du bruit, et non que l'amélioration des performances de l'avion est une technologie de réduction du bruit spécifique qui permet au 787 d'être un aéronef plus silencieux.

19. Les "**systèmes de gestion de l'état de l'appareil**" font référence aux systèmes permettant de contrôler l'état des différents composants d'un aéronef, y compris les systèmes de l'aéronef et certaines de ses structures, entraînant une réduction des coûts de maintenance pour les exploitants de lignes aériennes.[3980] Le 787 sera équipé de technologies de contrôle de l'état de l'appareil pour contrôler les systèmes de navigation de l'aéronef comme les systèmes hydrauliques et les systèmes de freinage électriques.[3981] Les technologies de contrôle de l'état structural, y compris les capteurs intégrés, permettront aussi de contrôler l'état structural des portes de soute et train d'atterrissage du 787.[3982] Des algorithmes mathématiques et des réseaux neuronaux permettent de traiter l'information recueillie par ces capteurs.[3983] Les systèmes de gestion de l'état de l'appareil du 787 emploient de "nouvelles technologies de base qui convertissent les données d'exploitation de l'avion en renseignements et connaissances pouvant donner lieu à une action".[3984] Ces nouvelles technologies de base comprennent les "capteurs intégrés dans le 787 {qui} suivront les performances des différentes pièces et enverront des alertes si un début de panne est constaté".[3985] Ces capteurs aideront aussi les pilotes présents dans

[3977] Boeing Team Working to Make Jetliners Quieter, pièce EC-391.

[3978] Boeing Flight Test Journal, Future Looks Quiet, 20 September 2005, pièce EC 393.

[3979] Cette interprétation est confirmée par un exposé de Boeing présenté par les Communautés européennes, qui indique que l'utilisation de composites implique un allégement du 787 avec une réduction de la poussée et, par conséquent, une réduction du bruit; Larry Craig, "Boeing Noise Technology", Los Angeles World Airports Community Noise Roundtable, 13 September 2006, pièce EC-1341.

[3980] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphes 110 à 113. Boeing Presentation #20, pièce EC-854 (RCC), page 4.

[3981] Boeing Presentation #3, pièce EC-353 (RCC), page 8.

[3982] Boeing Presentation #19, pièce EC-829 (RCC), page 5.

[3983] Boeing Presentation #19, pièce EC-829 (RCC), pages 1 et 2. Boeing Presentation #20, pièce EC-854 (RCC), page 5. Boeing, "A golden opportunity to become a lower-cost carrier. Guaranteed. 787 Dreamliner, GoldCare", pièce EC-855, page 3. Boeing Presentation #19, pièce EC-829 (RCC), page 5. Boeing Presentation #3, pièce EC-353 (RCC), page 10.

[3984] GoldCare – The 787 Revolution Now Revolutionizes Service, Boeing Website, pièce EC-852.

[3985] Bryan Corliss, "Boeing stressing its 787 'GoldCare' service", HeraldNet, 8 May 2006, pièce EC-856. Bill Sweetman, "Boeing, Boeing, Gone?" Aviation & Space, May 2004, pièce EC-857.

le poste de pilotage à signaler les problèmes qu'ils repèrent.[3986] Les informations obtenues grâce à ces capteurs peuvent être transmises au sol en temps réel par satellite[3987], ce qui permet à Boeing de fournir un service immédiat de maintenance aux compagnies aériennes clientes et rend moins nécessaires les inspections de routine régulières à bref intervalle.[3988]

C. CONCEPTION, FABRICATION ET ASSEMBLAGE DU 787

20. La présente section de l'Appendice fournit certains renseignements de base concernant la conception et la fabrication du fuselage d'un aéronef afin de faciliter la compréhension des arguments des parties concernant le fuselage en composite du 787. Elle décrit également le processus par lequel on construit le 787; à savoir en externalisant certaines fonctions de conception et de fabrication à des fournisseurs clés à travers le monde vu que cet aspect du développement et de la production du 787 est important pour comprendre certains des arguments présentés par les États-Unis à titre de réfutation.

21. Le fuselage d'un avion (qu'il soit construit en aluminium ou en composite) est construit autour d'une ossature creuse et cylindrique qui peut être représentée par une cage à oiseaux reposant sur le côté. Des cerceaux étroits appelés "cadres" délimitent la circonférence de la cage. Les "lisses" sont disposées longitudinalement et sont perpendiculaires aux cadres qui servent à apporter de la rigidité.[3989] Chaque cadre comprend des ouvertures (trous de souris) qui lui permettent d'être disposé transversalement sur les lisses.[3990] Pour former l'enveloppe lisse et aérodynamique, ce treillis est recouvert par des "peaux" qui sont fixées sur le dessus de la structure. Les peaux ont presque partout une épaisseur inférieure à un quart de pouce.[3991] Le fuselage d'un aéronef est traditionnellement fabriqué à partir de plusieurs grands panneaux assemblés par boulonnage pour former un cylindre. Toutefois, pour assembler par boulonnage des panneaux en composite, il faut fabriquer des panneaux plus épais pour intégrer les boulons, ce qui augmente le poids et nécessite des raccords et des joints qui s'usent comme leurs équivalents en aluminium et requièrent des cycles de maintenance supplémentaires.

22. Le fuselage du 787 est construit à partir de tronçons en un seul tenant sans raccord qui sont assemblés au cours de l'assemblage final. Les tronçons de fuselage sont constitués d'une "peau" en stratifié solide construite autour d'une ossature constituée de cadres et de lisses. La production des tronçons d'un seul tenant en composite consiste i) à envelopper le matériau préimprégné autour d'un moule (ou mandrin) ayant la forme de la surface *interne* du fuselage, appelé moule mâle (*inner mould line* (IML))[3992]; ii) à maintenir en place les mandrins recouverts de composites au moyen de plaques de presse placées sur le moule femelle (*outer mould line* (OML)) de façon à donner la forme souhaitée à l'enveloppe du fuselage en composite et à couvrir l'ensemble de la structure avec des sacs à vide utilisés pour le durcissement; iii) à procéder au durcissement des tronçons de fuselage en une seule

---

[3986] Bryan Corliss, "Boeing stressing its 787 'GoldCare' service", HeraldNet, 8 May 2006, pièce EC-856.

[3987] Bryan Corliss, "Boeing stressing its 787 'GoldCare' service", HeraldNet, 8 May 2006, pièce EC-856. Boeing, "A golden opportunity to become a lower-cost carrier. Guaranteed. 787 Dreamliner, GoldCare", pièce EC-855, page 3.

[3988] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 113. 7E7 Dreamliner, Structural Health Management Technology Implementation on Commercial Airplanes, undated, pièce EC-829 (RCC), page 18.

[3989] Boeing Bets Big On A Plastic Plane, Chicago Tribune (January 12, 2005), pièce US-310, page 3.

[3990] Tim Sommer *et al.*, Composite Technologies, November 2006, pièce EC-14 (RCC), pages 30, 64 à 67.

[3991] Boeing Bets Big On A Plastic Plane, Chicago Tribune (January 12, 2005), pièce US-310, page 3.

[3992] Il s'agit de gros mandrins cylindriques rétractables qui ont la forme de chaque tronçon de fuselage; déclaration sous serment de M. Alan Miller, pièce US-1258, paragraphe 12.

pièce dans un four pressurisé; et iv) après durcissement, à rétracter le mandrin interne et à le retirer de la structure composite durcie.[3993]

23. Les cadres, les lisses et la peau du 787 sont tous fabriqués en matériau composite. Les cadres du fuselage du 787 sont fabriqués au moyen du procédé d'infusion de résine en vrac (BRI), dans lequel la préforme en fibre de carbone sèche est placée sur une couche de résine dans un seul moule ouvert. Le procédé d'infusion de résine est utilisé après que la fibre préformée et la résine ont été mises sous vide, puis la résine est chauffée et infusée à travers la fibre préformée. Les lisses sont fabriquées au moyen d'un procédé de formage qui implique l'utilisation de la pression mécanique pour former une pièce plate en matériau composite (la charge des lisses) dans un moule amovible automatisé. Chaque lisse doit être fabriquée en fonction de sa position unique sur le fuselage; par conséquent, une fois formées, les lisses du 787 sont découpées au moyen d'une machine à axes multiples de façon à leur donner le profil requis.[3994] La peau en composite est fabriquée au moyen de procédés AFP à partir du matériau préimprégné en fibres de module intermédiaire Toray T3900, un matériau infusé d'époxy fourni par Toray Industries (Japon), qui a été initialement développé et utilisé sur le 777.[3995]

24. Au cours du développement du 787, Boeing a transféré la responsabilité de la conception détaillée des composants à des fournisseurs pour se concentrer sur l'intégration des systèmes, la gestion des prescriptions globales et le processus d'assemblage. Le 787 est, pour l'essentiel, assemblé à partir de sous-structures de grandes dimensions conçues et produites par des fournisseurs. Plusieurs de ces fournisseurs sont des partenaires partageant les risques liés au programme du 787, qui prennent en charge leurs propres coûts de développement et de production et, dans certains cas, apportent des fonds pour financer les coûts globaux de développement et de certification. Les fournisseurs étrangers, en particulier les entreprises japonaises de l'industrie lourde et l'entreprise italienne Alenia, joueraient un rôle important dans le programme du 787.[3996] D'après les estimations figurant dans les rapports des analystes, en 2007, les coûts de développement du 787 seraient compris entre 7 et 9 milliards de dollars, dont la moitié devait être prise en charge par les fournisseurs de Boeing partageant les risques.[3997] En particulier, les trois sociétés industrielles japonaises (Kawasaki Heavy Industries, Mitsubishi Heavy Industries et Fuji Heavy Industries), opérant dans le cadre de la Japan Aircraft Development Corporation, conçoivent et construisent conjointement environ 35 pour cent du 787.[3998] Il a été dit que le gouvernement japonais aurait accordé des prêts à hauteur de 2 milliards de dollars pour financer le projet de développement.[3999] Le fournisseur italien partageant les risques, Alenia Aeronautica, aurait aussi bénéficié d'un soutien du gouvernement italien en matière d'infrastructure.[4000] Boeing aurait indiqué que la capacité d'investissement d'un partenaire, réduisant les coûts initiaux de Boeing, était une considération importante dans le choix de ses partenaires, tout

[3993] Déclaration sous serment de M. Alan Miller, pièce US-1258, paragraphe 12.
[3994] Déclaration sous serment de M. Alan Miller, pièce US-1258, paragraphe 14.
[3995] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphes 49 et 57; déclaration sous serment de M. Alan Miller, pièce US-1258, paragraphe 11. Selon Michael Bair de Boeing, ce matériau a été initialement développé et certifié pour la production d'aéronefs commerciaux (c'est-à-dire pour satisfaire aux prescriptions en matière de robustesse, résistance à la chaleur, solidité et rigidité) en mai 1990.
[3996] Dominic Gates, Boeing 787: Parts from around world will be swiftly integrated, The Seattle Times, 11 September 2005, pièce EC-114.
[3997] R. Aboulafia, Boeing 787 Dreamliner Program Briefing, World Military & Civil Aircraft Briefing, Teal Group, February 2007, pièce EC-1170.
[3998] Boeing shares work, but guards its secrets, The Seattle Times, 15 May 2007, pièce EC-1167.
[3999] Boeing shares work, but guards its secrets, The Seattle Times, 15 May 2007, pièce EC-1167.
[4000] Boeing shares work, but guards its secrets, The Seattle Times, 15 May 2007, pièce EC-1167.

comme l'était la nécessité de veiller à ce qu'ils aient les compétences en matière d'ingénierie et les capacités techniques requises.[4001]

25. La réalisation des sous-assemblages et l'intégration des systèmes ont lieu à Everett, Washington, de nombreux composants étant préinstallés avant la livraison à Everett. La voilure en composite du 787 est fabriquée par Mitsubishi Heavy Industries.[4002] Les stabilisateurs horizontaux sont fabriqués par Alenia Aeronautica en Italie et diverses pièces des tronçons du fuselage sont construites par Alenia en Italie; Vought à Charleston, en Caroline du Sud; Kawasaki Heavy Industries et Fuji Heavy Industries au Japon; et Spirit Aerosystems à Wichita, Kansas.[4003] Les trains d'atterrissage principaux et le train d'atterrissage avant sont fournis par l'entreprise française Messier-Dowty, tandis que les portes passagers sont fabriquées par Latécoère en France et les portes de soute, les trappes d'accès et les portes des issues de secours de l'équipage par Saab en Suède.[4004] La plate-forme d'avionique intégrée est conçue et fournie par Smiths/GE, alors que les commandes de vol et les autres systèmes d'avionique sont fournis par Honeywell et Rockwell-Collins.[4005]

D. ARGUMENTS CONCERNANT LE RAPPORT ENTRE LES MESURES DE R&D AÉRONAUTIQUE ET LE DÉVELOPPEMENT PAR BOEING DE TECHNOLOGIES RELATIVES AU 787 DANS DES DOMAINES TECHNOLOGIQUES SPÉCIFIQUES

26. La présente section de l'Appendice énonce les arguments spécifiques des parties concernant le rapport entre les travaux réalisés par Boeing au titre des mesures pour la R&D aéronautique et le développement par Boeing de technologies dans six domaines technologiques spécifiques en vue de leur application au 787.

1. Technologies relatives aux composites, principalement la conception, le développement et la fabrication des fuselages et de la voilure en composite du 787

a) Communautés européennes

27. Les Communautés européennes allèguent que, en vertu de ses programmes ACT, AST et Base R&T, la NASA a accordé à Boeing un financement et un soutien par le biais de plusieurs contrats concernant la recherche sur les composites.[4006] En outre, elles soutiennent que Boeing a acquis des connaissances sur les technologies relatives aux composites utiles pour le fuselage composite du 787 en participant à un certain nombre de projets dans le cadre des programmes RDT&E du DOD tels que l'initiative ManTech Composites Affordability (composites à un prix abordable), le projet ManTech Advanced Fiber Placement (placement avancé de fibres), le projet

[4001] Boeing shares work, but guards its secrets, The Seattle Times, 15 May 2007, pièce EC-1167, citant Bob Noble, Vice-Président de Boeing chargé des partenaires mondiaux participant aux nouveaux programmes.
[4002] Dominic Gates, Boeing 787: Parts from around world will be swiftly integrated, The Seattle Times, 11 September 2005, pièce EC-114.
[4003] Dominic Gates, Boeing 787: Parts from around world will be swiftly integrated, The Seattle Times, 11 September 2005, pièce EC-114.
[4004] Dominic Gates, Boeing 787: Parts from around world will be swiftly integrated, The Seattle Times, 11 September 2005, pièce EC-114.
[4005] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 64.
[4006] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 26: NASA Contract NAS1-18889 regarding Research and Development in Advanced Technology Composite Aircraft Structures, 12 May 1989, pièce EC-329; NASA Contract NAS1-18954 regarding Advanced Composite Fabrication and Testing, 29 August 1989, pièce EC-798; NASA Contract NAS1-19349 regarding Structures and Materials Technology for Aircraft Composite Primary Structures, 30 September 1991, pièce EC-799; NASA Contract NAS1-20553 regarding Technology Verification of Composite Primary Fuselage Structures for Commercial Transport Aircraft, 25 September 1995, pièce EC-334; NASA Contract NAS1-99070 regarding Structures and Materials Technology for Aerospace Vehicles, 25 January 1999, pièce EC-800.

DUS&T High Rate Fiber Placement (placement de fibres à haut rendement), le programme V-22 Aft Fuselage Demonstration (démonstration sur le fuselage arrière du V-22), et le programme de développement du prototype de JSF.[4007] Selon les Communautés européennes, "*{e}n l'absence* de ces programmes de R&D sur les composites du gouvernement des États-Unis, Boeing ne serait actuellement pas capable de construire ni de s'engager à livrer un aéronef aussi perfectionné que le 787. Les clients ne seraient pas non plus aussi désireux de l'acheter."[4008]

28. Les Communautés européennes identifient les caractéristiques suivantes de la construction du fuselage du 787 comme "découlant" des connaissances et de l'expérience que Boeing a acquises en participant à des programmes de R&D des pouvoirs publics des États-Unis:

a) la fabrication du tronçon avant du fuselage du 787 au moyen du placement automatique de fibres (AFP) et des tronçons centraux du fuselage au moyen du drapage automatique de nappes (ATL);

b) la fabrication de l'ensemble des tronçons de fuselage en un seul tenant du 787 qui sont produits sur des mandrins rotatifs rétractables de grande dimension et la conception de mandrins crantés pour les lisses "codurcies"[4009];

c) l'utilisation de fibres tressées infusées de résine pour fabriquer les cadres qui sont ensuite boulonnés aux peaux du fuselage; et

d) la forme des découpes réalisées dans les cadres du fuselage au moyen du même procédé que sur le panneau conçu dans le cadre de l'ATCAS.[4010]

29. Les Communautés européennes identifient les caractéristiques suivantes des ailes en composite du 787 comme découlant des programmes de R&D aéronautique soutenus par les pouvoirs publics des États-Unis:

a) la décision de Boeing de fabriquer l'ensemble du caisson de voilure (c'est-à-dire les peaux et les longerons des ailes) du 787 à partir de matériaux composites sous la forme de structures de grande dimension en une seule pièce, qui, selon les allégations des Communautés européennes, découle principalement des connaissances et de l'expérience que Boeing (et McDonnell Douglas avant sa fusion avec Boeing) a acquises dans le cadre des programmes ACT et AST de la NASA[4011];

b) la décision de Boeing d'utiliser des procédés ATL pour la construction du caisson de voilure, qui, selon les allégations des Communautés européennes, découle principalement des connaissances et de l'expérience que Boeing (et McDonnell Douglas avant sa fusion avec Boeing) a acquises dans le cadre des programmes ACT et AST de la NASA ainsi que du financement accordé par le DOD pour la RDT&E en ce qui concerne un certain nombre de programmes relatifs à des avions militaires.[4012]

[4007] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 46.

[4008] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 22. (italique dans l'original)

[4009] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 44.

[4010] Joint Declaration of Dominik Wacht and Tim Sommer, pièce EC-1336 (RCC), paragraphe 23; Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, page 71.

[4011] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphes 56 et 57.

[4012] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphes 58 et 59. Les programmes militaires en question comprennent les programmes relatifs aux F-22, A-6, B-2 et JSF.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

30. Les Communautés européennes font valoir que la recherche soutenue par les pouvoirs publics des États-Unis a aidé Boeing à développer certains des outils et techniques de finition qu'elle utilise pour usiner les pièces de grandes dimensions en composite du 787. Leurs allégations particulières sont les suivantes:

a) les spécifications utilisées par Boeing pour aligner et percer des trous dans les multiples couches de matériaux composites afin de fixer la voilure du 787 au fuselage sont issues de la R&D soutenue par le DOD que Boeing a menée pour le programme relatif au B-2[4013];

b) Boeing utilise des "outils à diamant polycristallin" pour percer les pièces en composite, alors qu'elle a étudié des outils rotatifs diamantés similaires dans le cadre du projet ATP du DOC relatif aux outils rotatifs en diamant CVD pour l'usinage des matériaux à haute performance.[4014]

31. Selon les Communautés européennes, grâce aux connaissances et à l'expérience dans le domaine des méthodes avancées de CND que Boeing a acquises dans le cadre des programmes ACT, AST et Base R&T de la NASA, ainsi que dans le cadre des programmes RDT&E du DOD (y compris les programmes Materials (matériaux), Advanced Materials for Weapons Systems (matériaux à haute performance pour les systèmes d'armement) et Ageing Aircraft (aéronefs vieillissants), Boeing a développé des méthodes de CND qu'elle utilise pour détecter les défauts des pièces du fuselage et des ailes en composite du 787 après qu'elles ont été mises en forme et durcies.[4015]

32. S'agissant de la fabrication par Boeing des divers tronçons du fuselage du 787 au moyen des procédés AFP et ATL, les Communautés européennes allèguent que Boeing a étudié l'application des procédés AFP et ATL à la fabrication de tronçons de fuselage en composite de grande dimension dans le cadre de programmes de la NASA et du DOD, en particulier l'élément Advanced Technology Composite Aircraft Structures (structures d'aéronefs en composite à haute performance) (ATCAS) du programme ACT de la NASA.[4016] Comme indiqué au paragraphe 7.1713 du rapport, le programme ACT officiel a duré de 1989 à 1995. Le financement de la recherche sur les composites à haute performance pour le fuselage s'est poursuivi entre 1996 et 2000 au titre de l'élément "Materials and

[4013] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 62.

[4014] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 63. La découpe des composites est différente de celle des métaux parce que les composites ne sont pas des matériaux homogènes; au contraire, la matrice a des propriétés différentes de celles du renfort qui est plus robuste (et donc beaucoup plus difficile à découper). L'utilisation de techniques d'usinage conventionnelles pour découper les composites peut donner lieu à une plus grande usure des outils et à une production importante de chaleur, ce qui peut endommager le composite; Robert B. Aronson, "Cutting Composites", Manufacturing Engineering, March 2006, pièce EC-554, page 2.

[4015] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 63.

[4016] Dans un rapport de contractant de la NASA établi en 1997, Boeing dit que le programme ATCAS a été mis en place en 1989 au moyen du contrat de la NASA NAS1-18889 et faisait partie intégrante de l'initiative ACT financée par la NASA. Elle indique ensuite que la tâche n° 2 du contrat global relatif au développement des matériaux (contrat de la NASA NAS1-20013), qui a été accordé en 1993, était le prolongement des travaux effectués dans le cadre de l'ATCAS. Il est précisé dans ce rapport que ces deux contrats se rapportaient aux phases A et B relatives au choix des concepts et au développement technologique. Un autre contrat (contrat de la NASA NAS1-20553, appelé phase C) a été accordé pour la vérification de la technologie sur une grande échelle; L. B. Ilcewicz *et al.*, Advanced Technology Composite Fuselage—Program Overview, NASA Contractor Report 4734, April 1997, pièce EC-808, paragraphe 2-0. Dominik Wacht, d'Airbus, explique aussi que les contrats accordés à Boeing par la NASA au titre du programme ACT ont été regroupés pour former le programme ATCAS qui, selon ses allégations, était en phase avec les travaux de recherche indépendants de Boeing portant sur l'introduction de composites à grande échelle dans les aéronefs civils; Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, page 49.

Structures" (matériaux et structures) du programme Base R&T de la NASA.[4017] Les Communautés européennes allèguent aussi que les connaissances et l'expérience relatives aux procédés AFP et ATL que Boeing a acquises en participant à un certain nombre de programmes RDT&E du DOD; principalement, l'initiative ManTech sur les composites à un prix abordable et le programme sur le placement avancé de fibres, le projet DUS&T sur le placement de fibres à haut rendement, le programme de démonstration sur le fuselage arrière du V-22 et le programme de développement du prototype de JSF, "ont probablement contribué à sa décision d'utiliser les procédés AFP et ATL pour la fabrication des peaux des tronçons de fuselage du 787".[4018]

33. Les Communautés européennes font valoir que "le concept de tronçons de fuselage d'un seul tenant pour le 787 est également issu de la participation de Boeing aux programmes de la NASA et du DoD".[4019] Elles admettent que, dans le cadre de l'ATCAS, Boeing a conçu, construit et testé un fuselage composé de tronçons constitués de quatre *panneaux* distincts (plutôt que de tronçons d'un seul tenant). Elles affirment toutefois que les travaux de recherche effectués dans le cadre de l'ATCAS ont servi de "feuille de route" permettant à Boeing de parvenir à la solution clé qu'elle a appliquée ensuite au 787; à savoir un tronçon de fuselage d'un seul tenant en composite.[4020] Selon les Communautés européennes, "sur la longue route qui a mené Boeing au développement réussi d'un tronçon de fuselage d'un seul tenant en composite, l'ATCAS lui a fourni les connaissances et technologies de base fondamentales en lui permettant de franchir des étapes importantes de ce processus graduel à long terme".[4021] Les Communautés européennes notent que, dans le cadre de l'ATCAS, Boeing a entrepris plusieurs études afin de fournir des preuves des avantages des tronçons d'un seul tenant.[4022] Elles affirment qu'il existe, en réalité, plusieurs raisons pour lesquelles les tronçons d'un seul tenant sont "plus avantageux" que les panneaux séparés, "dont Boeing a probablement pris connaissance lors de sa participation au programme ATCAS".[4023] Elles estiment donc que les connaissances et l'expérience que Boeing a acquises lors des travaux effectués dans le cadre du programme ATCAS "l'ont conduite à choisir finalement un concept de fuselage "*full barrel*" (en un seul tenant) avec des particularités de conception comme les lisses codurcies".[4024] Pour ce qui est de l'influence des programmes militaires du DOD sur la décision de Boeing de construire le fuselage en composite du 787 à partir de tronçons en un seul tenant, les Communautés européennes font valoir i) que Boeing a acquis les connaissances et l'expérience relatives à l'utilisation de mandrins rotatifs rétractables de grande dimension pour construire des tronçons de fuselage d'un seul tenant en participant aux programmes relatifs au V-22 et au JSF; et ii) que la "capacité {de Boeing}

[4017] NASA ACT Budget Estimates, FY 1989-FY 1997, pièce EC-321, FY 1997, SAT 4-21.

[4018] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 46.

[4019] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 47.

[4020] Déclaration orale confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 44.

[4021] Déclaration orale confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 44.

[4022] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 47.

[4023] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 48. Les Communautés européennes identifient les plus importants de ces avantages comme étant i) le fait que les tronçons en composite de grande dimension permettent au fabricant de réduire le nombre de pièces nécessaires à la fabrication du fuselage, réduisant ainsi considérablement le coût et le délai d'assemblage; et ii) le fait que l'utilisation de tronçons de grande dimension permet d'économiser environ 1 500 plaques d'aluminium et entre 40 000 et 50 000 rivets, impliquant un processus de fabrication beaucoup moins complexe nécessitant moins de main-d'œuvre. Les Communautés européennes notent que Boeing elle-même considère que cela se traduit directement par une réduction du délai de fabrication comprise entre 30 et 40 pour cent; première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 48.

[4024] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 47. Les Communautés européennes font valoir que les subventions pour la R&D aéronautique en question accordées par les pouvoirs publics des États-Unis ont permis à Boeing de franchir en toute confiance les "dernières étapes" avec un niveau de risque et de coûts acceptable pour la société; déclaration orale non confidentielle des Communautés européennes à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 44.

d'assembler les tronçons d'un seul tenant en composite au cours de l'assemblage final a été également "renforcée" par les travaux qu'elle a effectués dans le cadre du programme relatif au V-22 qui ont consisté à mener des recherches sur l'assemblage final d'un tronçon d'un seul tenant de fuselage arrière en composite et à réaliser cet assemblage final.[4025]

34. Les Communautés européennes font valoir que la décision de Boeing d'utiliser des techniques d'infusion de résine sur des fibres tressées pour la fabrication des cadres de fuselage en composite découle des travaux qu'elle a effectués dans le cadre du programme ACT de la NASA.[4026] En particulier, elles estiment que la recherche sur les cadres constitués de fibres tressées infusées de résine menée par Boeing dans le cadre de la construction du panneau supérieur de fuselage au cours du programme ATCAS et sa conclusion selon laquelle il s'agissait de la méthode de fabrication des cadres la plus rentable "ont probablement conduit Boeing à décider d'utiliser des cadres constitués de fibres tressées infusées de résine pour le 787".[4027] En outre, les Communautés européennes font valoir que la décision de Boeing de boulonner les cadres de fuselage "percés de trous de souris" en composite aux peaux du fuselage du 787 découle aussi des connaissances et de l'expérience que Boeing a acquises dans le cadre du programme ATCAS.[4028] Elles estiment que les connaissances et l'expérience que Boeing a tirées des problèmes qu'elle a rencontrés lors de l'utilisation de cadres soudés (plutôt que boulonnés) dans la fabrication du panneau supérieur de fuselage dans le cadre du programme ATCAS "l'ont conduite à décider finalement d'utiliser sur le 787 des cadres percés de trous de souris boulonnés".[4029] Selon les Communautés européennes, Boeing a pu "optimiser" la conception des cadres percés de trous de souris grâce aux travaux qu'elle a effectués dans le cadre du programme ACT.[4030]

35. Enfin, les Communautés européennes allèguent que les "renforts des portes et des hublots dans le programme ATCAS ont été directement intégrés dans la peau comme sur le fuselage du 787".[4031]

36. Les Communautés européennes font valoir que plusieurs des caractéristiques techniques de la voilure en composite du 787 sont issues de la R&D menée dans le cadre des programmes ACT et AST de la NASA (en particulier les éléments Innovative Composite Primary Structures (Structures primaires innovantes en composite) (ICAPS) et Composites de ces programmes[4032]) ainsi que des programmes RDT&E du DOD.[4033] Elles notent que, au titre de l'élément Aile en composite, du programme AST, McDonnell Douglas a testé une demi-voilure en composite à haute performance.[4034] Le procédé de fabrication utilisé pour la construction de la demi-voilure en composite fabriquée et testée dans le cadre de l'élément Aile en composite du programme AST était le procédé d'infusion

[4025] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphes 49 et 50.
[4026] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 53.
[4027] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 53.
[4028] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 54.
[4029] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 54.
[4030] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 54.
[4031] Joint Declaration by Dominik Wacht and Tim Sommer, pièce EC-1336 (RCC), paragraphe 23; Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, page 71.
[4032] L'élément ICAPS du programme ACT a été mis en œuvre dans le cadre du contrat NAS1-18862 conclu par la NASA avec McDonnell Douglas concernant les structures primaires innovantes en composite, 31 mars 1989, pièce EC-331. Lorsque le programme ACT s'est arrêté prématurément en 1995, le financement de la recherche sur les composites à haute performance pour la voilure en composite s'est poursuivi jusqu'à l'exercice budgétaire 1999 dans le cadre du programme AST; NASA AST Budget Estimates, FY 1989-FY 1997, pièce EC-357, FY 1996, SAT 4-42.
[4033] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 56.
[4034] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 57.

d'un film de résine/avec couture (S/RFI)[4035], alors que Boeing a utilisé le procédé ATL pour construire la voilure en composite du 787. Les Communautés européennes font valoir que, bien que Boeing et McDonnell Douglas aient utilisé les procédés S/RFI pour fabriquer la demi-voilure en composite dans le cadre du programme AST, "cette expérience a néanmoins guidé Boeing dans le choix de la conception finale du caisson de voilure en composite du 787 et l'a amenée à décider d'utiliser le procédé ATL pour fabriquer les composants du caisson de voilure du 787".[4036]

37. Les Communautés européennes font valoir que la recherche soutenue par les pouvoirs publics des États-Unis a aidé Boeing à développer certains des outils et techniques de finition qu'elle utilise pour usiner les pièces de grande dimension en composite pour le 787. En particulier, elles allèguent i) que les spécifications utilisées par Boeing pour aligner et percer des trous dans les multiples couches de matériaux composites afin de fixer la voilure du 787 au fuselage sont issues de la R&D soutenue par le DOD que Boeing a menée pour le programme relatif au B-2[4037]; ii) que Boeing utilise des "outils à diamant polycristallin" pour percer les pièces en composite, alors qu'elle a étudié des outils rotatifs diamantés similaires dans le cadre du projet ATP du DOC relatif aux outils rotatifs en diamant CVD pour l'usinage des matériaux à haute performance[4038]; et que, grâce aux connaissances et à l'expérience dans le domaine des méthodes avancées de CND que Boeing a acquises dans le cadre des programmes ACT, AST et Base R&T ainsi que dans le cadre des programmes RDT&E du DOD (y compris les programmes Materials, Advanced Materials for Weapons Systems, and Ageing Aircraft), Boeing a développé des méthodes de CND qu'elle utilise pour détecter les défauts des pièces du fuselage et des ailes en composite du 787 après qu'elles ont été mises en forme et durcies.[4039]

b) États-Unis

38. Les États-Unis font valoir que, bien qu'elles aient cherché à étayer leur théorie du lien de causalité avec les "effets sur la technologie" en soulignant les similitudes entre la recherche menée dans le cadre des programmes de R&D de la NASA et du DOD et la technologie appliquée au 787, pour la plupart des programmes contestés, les Communautés européennes "ne trouvent même pas un semblant de rapport avec le 787".[4040] Les États-Unis font valoir que, même pour ce qui est du programme de R&D de la NASA dont les Communautés européennes font valoir qu'il était clairement le plus pertinent pour le 787 – le programme Advanced Technology Composites Aircraft Structures (structures d'aéronefs en composite à haute performance) (ATCAS) – la plupart des technologies étudiées dans le cadre de l'ATCAS sont fondamentalement différentes des technologies utilisées pour le 787.[4041]

[4035] Michael Karal, AST Composite Wing Program – Executive Summary, NASA/CR-2001-210650, March 2001, pièce EC-819, page 1. Ce procédé consiste à coudre des matériaux secs pré-tissés aux composants de l'aile tels que les lisses et les semelles de longeron, puis à introduire la résine juste avant le durcissement en autoclave.

[4036] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 52.

[4037] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 62.

[4038] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 63.

[4039] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 63.

[4040] Déclaration orale confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 22.

[4041] Déclaration orale confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 24.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

39. Selon les États-Unis, le concept technologique générique étudié par Boeing dans le cadre du contrat ATCAS était celui du tronçon de fuselage constitué de panneaux, qui, d'un point de vue technologique, est fondamentalement différent des tronçons d'un seul tenant sans raccord développés par Boeing pour le 787.[4042] En outre, les États-Unis font valoir que les découvertes technologiques clés (bien que limitées) du programme ATCAS étaient largement connues dans le milieu de l'ingénierie aérospatiale bien avant que Boeing ne commence ses travaux sur le 787.[4043] S'agissant des liens spécifiques entre les connaissances et technologies développées dans le cadre du programme ATCAS et les technologies appliquées au 787, ils font valoir: i) que seulement 26 millions de dollars ont été versés à Boeing au titre du contrat ATCAS; ii) que les travaux de recherche menés au titre de ce contrat (comme cela a été admis par M. Wacht d'Airbus) ne portaient pas sur le fuselage d'un seul tenant, mais plutôt sur des tronçons de fuselage constitués de quatre panneaux en quart de cercle; iii) que trois tronçons du concept de fuselage constitué de panneaux étudié dans le cadre de l'ATCAS étaient fabriqués à partir de panneaux raidis avec une âme mixte en nid d'abeille qui est une technologie très différente de la technologie du stratifié solide utilisée sur le 787; et iv) que le panneau étudié dans le cadre de l'ATCAS qui a été conçu au moyen de la technologie du stratifié solide codurci qui est analogue à celle utilisée pour le fuselage du 787 (le panneau supérieur du programme ATCAS) a été construit différemment des tronçons de fuselage du 787.[4044]

40. Selon les États-Unis, du fait des nettes différences entre les technologies développées dans le cadre du programme ATCAS et celles appliquées au 787, la seule similitude entre les uns et les autres est la lisse en oméga codurcie utilisée à la fois sur le panneau supérieur dans le programme ATCAS et sur le fuselage du 787. Cependant, les États-Unis soutiennent qu'il y a des différences notables entre les deux en ce qui concerne les méthodes de formation et de codurcissement des lisses et les exigences en termes de charge. Spécifiquement, ils allèguent que les travaux de recherche menés dans le cadre de l'ATCAS se limitaient aux panneaux munis uniquement de lisses à épaisseur constante, alors que Boeing a dû inventer et concevoir des méthodes de conception pour fabriquer des lisses de plusieurs épaisseurs pour gérer les variations de charge sur la longueur du fuselage en composite du 787.[4045]

41. Les États-Unis contestent que le développement par Boeing de l'aile en composite pour le 787 ait été permis, de quelque façon que ce soit, par les travaux de recherche que Boeing et McDonnell Douglas ont menés dans le cadre des programmes de R&D de la NASA. Ils soutiennent que la portée des travaux de la NASA relatifs à l'aile en composite était très limitée, en ce sens qu'ils portaient principalement sur des questions structurelles, mais n'abordaient pas en détail l'intégration des

[4042] Déclaration orale confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 24.

[4043] Déclaration orale confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 25.

[4044] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 87, paragraphe 21. Spécifiquement, les États-Unis expliquent que le panneau supérieur conçu dans le cadre de l'ATCAS a été construit en un seul tronçon à l'aide de moules femelles (OML) et de plaques de presse au niveau du moule mâle (IML) pour codurcir la peau et les lisses, alors que le fuselage du 787, au contraire, est construit en une seule pièce de composite solide fabriquée et durcie autour d'énormes mandrins à sections multiples qui sont des moules mâles (IML) (conçus par des fournisseurs de Boeing) avec des plaques de presse au niveau du moule femelle (OML).

[4045] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 87, paragraphe 330; Les ingénieurs d'Airbus Sommer et Wacht ont répondu que le fait que le fuselage du 787 était muni de lisses de plusieurs épaisseurs, plutôt que des lisses à épaisseur constante développées dans le cadre de l'ATCAS, n'était pas pertinent. Ils soutiennent que la structure développée dans le cadre de l'ATCAS a produit des données de bases relatives à la conception qui peuvent ensuite être utilisées pour concevoir des tronçons de fuselage d'aéronef réels sur lesquels l'épaisseur des lisses et des panneaux peut être adaptée aux exigences réelles en matière de charge de chaque partie du fuselage. D'après Sommer et Wacht, les données relatives à la conception produites pendant les essais des tronçons de panneaux dans le cadre de l'ATCAS *permettent* cette adaptation; Joint Declaration by Dominik Wacht and Tim Sommer, pièce EC-1336 (RCC), paragraphe 23, note de bas de page 44.

systèmes pour les pompes et les capteurs, ni l'intégration électrique et thermique requises pour la conception d'un aéronef commercial. En outre, les États-Unis notent que l'aile en composite conçue et testée dans le cadre de l'élément ICAPS du programme ACT de la NASA et ensuite dans le cadre de l'élément Aile en composite du programme AST de la NASA faisait appel à des techniques de couture et d'infusion de résine qui n'étaient pas commercialisées par Boeing ou McDonnell Douglas, alors que la voilure en composite du 787 est fabriquée au moyen du procédé ATL.[4046] Enfin, les États-Unis allèguent que Boeing a partagé toutes connaissances utiles issues des travaux de la NASA sur l'aile en composite avec les employés invités de BAE Systems et du Département du commerce et de l'industrie du Royaume-Uni (DTI) en 1996, suite à quoi le DTI a lancé un projet de démonstration d'aile en carbone (auquel Airbus a participé), faisant appel à un procédé de couture très similaire pour la conception et la fabrication de l'aile.[4047]

42. S'agissant des allégations des Communautés européennes concernant les outils et procédés de fabrication des composites, les États-Unis font valoir que les procédés de maintenance et de réparation des composites pour le 787 sont fondés sur ceux qui ont été mis au point pour être utilisés sur les structures en composite du 777 et que leur développement a précédé les travaux qui ont été réalisés dans le cadre du contrat ATCAS.[4048] Selon les États-Unis, le choix du matériau pour le 777 (et, plus tard, pour le 787) a nécessité la mise au point d'un procédé de réparation adapté à ce matériau particulier. En outre, ils soutiennent que les procédés de réparation sont, en général, largement connus et relativement uniformes au sein de l'industrie aérospatiale parce que les compagnies aériennes qui achètent des aéronefs à différents constructeurs doivent être capables d'assurer efficacement la maintenance et la réparation de l'ensemble de leur flotte. À cet égard, les États-Unis affirment que le "caractère familier" des techniques de réparation par boulonnage choisies pour le 777 et le 787 qui les rendent attractives pour les compagnies aériennes vient en réalité du fait qu'elles ont, à l'origine, été utilisées sur les structures métalliques, et non des études menées avec les compagnies aériennes au titre du contrat ATCAS.[4049]

43. Pour ce qui est des liens avec la R&D aéronautique financée par le DOD, les États-Unis font valoir que les technologies militaires ne sont pas, d'un point de vue technologique, destinées à la production et à la conception d'aéronefs commerciaux et que, en tout état de cause, la politique de Boeing n'est pas d'utiliser des technologies de défense régies par l'ITAR sur le 787.[4050]

2. Architecture de systèmes plus électriques

a) Communautés européennes

44. Les Communautés européennes font valoir que les connaissances, l'expérience et la confiance acquises par Boeing au moyen i) du programme AST de la NASA, en particulier la sous-tâche Power-by-Wire (PBW) (transmission de puissance électrique) de l'élément Fly-By-Light/Power-By-Wire (FBL/PBW) (commandes de vol optiques/transmission de puissance électrique) de ce programme; et ii) des programmes Aerospace Propulsion and Power Technology (propulsion aérospatiale et technologies énergétiques) et Dual Use Science and Technology (sciences et technologies à double usage) faisant partie du programme RDT&E du DOD, ont permis à Boeing de développer et d'utiliser des systèmes "plus électriques" complets sur le 787, tout en conservant certains systèmes hydrauliques efficaces. Les Communautés européennes font valoir que, sans cette

[4046] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 55; déclaration sous serment de M. Branko Sarh, pièce US-1254, paragraphe 13.

[4047] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 55.

[4048] Déclaration sous serment de M. Alan Miller, pièce US-1258, paragraphe 19.

[4049] Déclaration sous serment de M. Alan Miller, pièce US-1258, paragraphe 20.

[4050] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 163 à 176 et 951 à 953; déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphes 5 et 23 à 32; deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphes 55 à 59.

architecture plus électrique, Boeing n'aurait pas pu obtenir les performances et les économies de coûts d'exploitation qu'elle garantit actuellement aux exploitants du 787, ce qui a considérablement contribué au succès commercial de cet appareil.[4051] Elles font valoir que, outre toute application directe au 787 des technologies plus électriques ayant bénéficié d'un soutien des pouvoirs publics des États-Unis, le développement par Boeing de l'architecture plus électrique définitive du 787 "a sûrement tiré profit des connaissances, de l'expérience et de la confiance que Boeing a acquises dans le cadre de ces programmes".[4052]

45. S'agissant de l'élément FBL/PBW du programme AST, les Communautés européennes font valoir que McDonnell Douglas a acquis des connaissances et de l'expérience en ce qui concerne les définitions et exigences du système électrique par le biais d'un contrat de la NASA en participant à la conception, à la fabrication, aux essais et à la démonstration des architectures de gestion et de distribution d'énergie, des actionneurs et des démarreurs/générateurs.[4053] Les Communautés européennes font valoir que ces connaissances et cette expérience ont aidé Boeing à concevoir et développer l'architecture plus électrique du 787, en particulier pour ce qui est de la capacité de Boeing d'intégrer des composants plus électriques dans le 787. Selon elles, s'agissant de ses capacités en matière d'intégration, Boeing a probablement tiré profit des connaissances et de l'expérience acquises par McDonnell Douglas dans le cadre du programme AST en ce qui concerne la conception des actionneurs de commandes de vol.[4054] En outre, les Communautés européennes affirment que **[***]**, le 787 sera équipé d'actionneurs électromécaniques semblables à ceux que McDonnell Douglas a étudiés et développés en vertu de son contrat PBW.[4055]

46. Les Communautés européennes font valoir que plusieurs aspects spécifiques de l'architecture plus électrique du 787 sont issus des connaissances et de l'expérience que Boeing a tirées de la recherche à double usage qu'elle a menée en vertu des programmes Aerospace Propulsion and Power Technology et Dual Use Science and Technology dans le cadre du programme RDT&E du DOD. À cet égard, elles font valoir, premièrement, que l'utilisation par Boeing de freins actionnés électriquement sur le 787 est issue de son "expérience militaire existante".[4056] Selon les Communautés européennes, cette expérience comprend, entre autres, les travaux que McDonnell Douglas a effectués en vertu d'un contrat de 1992 avec l'US Air Force en ce qui concerne le système de freinage actionné électriquement ("ELABRAT").[4057] Deuxièmement, elles font valoir que la décision de Boeing de conserver et d'améliorer certains systèmes hydrauliques, faisant ainsi du 787 un aéronef "plus électrique" (par opposition à tout électrique), découle aussi de ses travaux de recherche à double usage sur les aéronefs militaires soutenus par le DOD. Elles expliquent que le 787 conserve certains actionneurs hydrauliques, mais avec une pression d'exploitation innovante de 5 000 psi,

[4051] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 77.
[4052] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 77.
[4053] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 71; NASA Contract NAS3-27018 with McDonnell Douglas Aerospace regarding Power-By-Wire Development and Demonstration for Subsonic Civil Transport, 29 September 1993, C-5, pièce EC-826. Power-by-Wire Development and Demonstration for Subsonic Civil Transport, pièce EC-366.
[4054] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 71. Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, pages 105 et 106; Boeing Presentation #16, pièce EC-807 (RCC), page 3; Power-by-Wire Development and Demonstration for Subsonic Civil Transport, pièce EC-366.
[4055] Power-by-Wire Development and Demonstration for Subsonic Civil Transport, pièce EC-366.
[4056] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 75; Boeing Presentation #3, pièce EC-353 (RCC), pages 5 à 7.
[4057] Air Force Contract F33615-92-C-3406 with McDonnell Douglas Corporation regarding Electrically Actuated Brake System (ELABRAT), 29 September 1992, pièce EC-827; Boeing Presentation #16, pièce EC-807 (RCC), page 9; Boeing Presentation #3, pièce EC-353 (RCC), page 9.

contre 3 000 psi pour les LCA plus anciens de Boeing comme le 777[4058] et elles font valoir qu'il s'agit précisément du même concept que celui que Boeing a étudié, développé et utilisé pour le démonstrateur du JSF financé par le DOD. Elles indiquent que, contrairement à Lockheed Martin, qui a utilisé des actionneurs électro-hydrostatiques (EHA) pour son concept de JSF, Boeing a utilisé un système hydraulique à 5 000 psi parce que les "systèmes hydrauliques modernes à 5 000 psi ont de meilleures performances que les EHA du point de vue des coûts, du poids et de la soutenabilité".[4059]

b) États-Unis

47. Les États-Unis font valoir que la décision de Boeing d'utiliser une architecture plus électrique pour le 787 a été rendue possible grâce à une innovation fondamentale de Boeing au niveau de la conception ainsi que grâce aux innovations des fournisseurs.[4060] Selon eux, en utilisant des générateurs-démarreurs plus gros fournis par Hamilton Sundstrand, Boeing et ses fournisseurs ont pu concevoir des systèmes non pneumatiques visant l'efficience en matière de consommation de carburant et d'énergie pour alimenter le système de dégivrage, la climatisation et les freins actionnés électroniquement de l'aéronef.[4061] Les États-Unis font valoir que les évolutions les plus importantes dans le domaine des technologies plus électriques du 787 sont le système de régulation de l'air ambiant "sans prélèvement d'air" (par exemple la climatisation), fourni par Hamilton Sundstrand, et le système anti-givre/de dégivrage, fourni par Ultra Electronics Holdings et GKN Aerospace.[4062] En outre, les États-Unis notent que les actionneurs électromécaniques utilisés sur les spoilers sont fournis par Smiths, le système d'actionnement des commandes de vol principales (à la fois les éléments hydrauliques et électriques) est fourni par Moog et les freins actionnés électriquement sont fournis par Goodrich et Messier-Bugatti.[4063] Par ailleurs, selon les États-Unis, ces entreprises fournissent toutes des systèmes similaires à Airbus.

48. Les États-Unis soutiennent que les progrès de la technologie du moteur électrique qui sont essentiels pour l'aéronef plus électrique sont, en grande partie, dus à la demande croissante dans des secteurs très divers, et que tant Boeing qu'Airbus tirent avantage des milliards de dollars d'investissements dans les technologies réalisés en vue d'applications telles que les véhicules hybrides, les trains électriques et les méthodes efficaces de production et de distribution d'énergie dans les secteurs commercial et résidentiel.[4064]

49. Les États-Unis font valoir que l'adoption par Boeing de systèmes plus électriques s'explique aussi par une autre innovation clé d'un fournisseur, à savoir le moteur "sans prélèvement d'air", qui est disponible auprès des motoristes GE et Rolls Royce.[4065] Ils affirment que la nouvelle technologie de motorisation représente au moins un tiers des gains de rentabilité d'exploitation du 787 et qu'Airbus

[4058] Boeing Presentation #3, pièce EC-353 (RCC), pages 5 à 7; Boeing Presentation #16, pièce EC-807 (RCC), pages 6 à 8; Boeing Presentation #18, pièce EC-823 (RCC), page 3.
[4059] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 76; James W. Ramsey, "Power-by-Wire", Avionics Magazine, 1 May 2001, pièce EC-828.
[4060] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 941.
[4061] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 941; Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 53; Joseph Ogando, "Boeing's 'More Electric' 787 Dreamliner Spurs Engine Evolution", pièce US-314.
[4062] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 58.
[4063] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 58.
[4064] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 59; Joseph Ogando, "Boeing's 'More Electric' 787 Dreamliner Spurs Engine Evolution", pièce US-314.
[4065] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 941; Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 58.

tirera profit de l'expérience des fournisseurs en matière de motorisation acquise sur le 787 car elle a choisi la gamme de moteurs Trent XWB fournie par Rolls Royce pour équiper l'A350XWB.[4066]

50. S'agissant des allégations des Communautés européennes concernant les connaissances et l'expérience que Boeing a tirées des travaux de McDonnell Douglas dans le cadre de l'élément FBL/PBW du programme AST, les États-Unis affirment que la sous-tâche FBL/PBW a été abandonnée avant que toute nouvelle technologie relative aux systèmes avancés de gestion et de distribution d'énergie ne soit élaborée et testée et que, en tout état de cause, les commandes de vol développées par Boeing pour le 787 ne sont pas semblables à la technologie d'actionnement électronique qui était initialement prévue dans le cadre du programme abandonné.[4067] Pour ce qui est de l'utilisation par Boeing d'un système hydraulique à 5 000 psi qui, comme l'allèguent les Communautés européennes, est le même concept que celui que Boeing a étudié, développé et utilisé pour le démonstrateur du JSF financé par le DOD, les États-Unis affirment que le premier système hydraulique à 5 000 psi utilisé sur un aéronef commercial avait, en fait, été conçu et fourni par Eaton pour l'Airbus A380.[4068]

3. Architecture de systèmes ouverts

a) Communautés européennes

51. Les Communautés européennes font valoir que l'architecture de systèmes ouverts du 787 a probablement tiré profit des connaissances et de l'expérience acquises par McDonnell Douglas en vertu d'un contrat de 1996 relatif au programme VMS Integrated Technology for Affordable Life Cycle Cost ("VITAL") (technologie intégrée SGA pour un coût du cycle de vie abordable) dans le cadre du projet de réinvestissement technologique du DOD. Elles indiquent que les travaux effectués en vertu de ce contrat visaient à réduire le coût du cycle de vie (CCC) des aéronefs militaires *et commerciaux* actuels et futurs en mettant au point les éléments de base nécessaires pour un système de gestion des appareils (SGA) ouvert et d'un coût abordable. Elles indiquent que, en vertu de ce contrat, McDonnell Douglas, entre autres, a "défin{i} les spécifications génériques de l'architecture ouverte du SGA", a travaillé sur les normes d'interface et a démontré l'interchangeabilité "plug and play".[4069] Les Communautés européennes font valoir qu'il s'agit d'éléments essentiels de l'architecture de systèmes ouverts du 787.[4070] Elles notent que le contrat stipule que "l'équipe du programme VITAL exécutera un programme de recherche et développement conçu pour *développer et amener à maturité* les technologies du système de gestion des véhicules d'un coût abordable … {L}e but principal du présent accord est que l'équipe du programme VITAL mène, *au mieux de ses possibilités, des travaux de recherche pour soutenir et encourager la recherche de pointe et le développement technologique* et non pour acquérir des biens ou services directement à l'avantage ou pour l'usage du gouvernement".[4071]

[4066] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 941; "Fully Optimised for the Airbus A350XWB family", Rolls-Royce.com, pièce US-316.

[4067] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 62.

[4068] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 61.

[4069] Navy Contract N00019-96-H-0118 with McDonnell Douglas Corporation, Statement of Work, pièce EC-830, pages 1 et 2.

[4070] Boeing Presentation #3, pièce EC-353 (RCC), page 13; Passing the Value Test: The Boeing Technology Advantage, Boeing Point-to-Point, June 2006, pièce EC-784.

[4071] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 184. Navy Contract N00019-96-H-0118 with McDonnell Douglas Corporation, 15 May 1996, pièce EC-830, page 3. (pas d'italique dans l'original)

RCC supprimés, comme indiqué [***]

52. Les Communautés européennes font aussi valoir que l'architecture de systèmes ouverts du 787 a probablement tiré profit de la recherche à double usage menée par Boeing en vertu du programme relatif au JSF. Elles expliquent que l'architecture de systèmes ouverts a constitué, en fait, dès le début, un élément important du programme relatif au JSF et que Boeing a intégré avec succès ce type d'architecture dans la conception de son JSF.[4072] Elles affirment que Boeing a étudié spécifiquement l'intégration de systèmes avioniques dans un processeur central utilisant une architecture ouverte dans le cadre de son programme de développement du JSF soutenu par le DOD et que cette expérience a probablement contribué à développer sa capacité d'utiliser une architecture de systèmes ouverts sur le 787.[4073] En s'appuyant sur une déclaration d'un responsable de Boeing reproduit dans un article de presse, les Communautés européennes affirment que Boeing *n'aurait pas autant d'avance dans un grand nombre de ses programmes* sans l'expérience acquise dans le cadre du programme relatif au JSF et sans les nombreuses technologies et nombreux procédés développés et validés dans le cadre de ce programme, comme l'architecture de systèmes ouverts.[4074]

53 Enfin, en réponse à l'argument des États-Unis selon lequel les composants ont été achetés par des fournisseurs, les Communautés européennes font valoir que, pour la partie centrale commune de l'architecture de systèmes ouverts du 787, Boeing est toujours en charge de l'intégration de l'ensemble.[4075]

b) États-Unis

54. Les États-Unis font valoir que l'architecture de systèmes ouverts du 787 est fondée sur la décision de Boeing de s'appuyer sur l'expertise technique des fournisseurs pour choisir les meilleurs systèmes pour l'aéronef. Ils indiquent que l'unité centrale commune de ce système, réseau intégré commun de données qui fait fonctionner les systèmes de l'aéronef, est fournie par Smiths/GE, en partenariat avec Rockwell Collins et Honeywell. Selon les États-Unis, le réseau Ethernet sur fibre optique utilisé pour faire fonctionner l'unité centrale du 787 est non seulement disponible dans le commerce, mais une version de ce système a été conçue par Rockwell Collins pour être utilisée sur le système d'avionique modulaire intégrée de l'A380, réseau de données fondé sur des calculateurs séparés plutôt que sur une unité centrale.[4076] Enfin, les États-Unis affirment que les modules "d'extension" sont disponibles sur le marché, comme le système de navigation intégré fourni par Thales et l'électronique des commandes de vol fournie par Honeywell.[4077]

[4072] JSF X-32 and X-35, International Air Power Review, Volume 1 (2001), pièce EC-455, pages 60 et 61; John D. Morocco, "Admiral Believes Navy JAST Also Could Fill USAF Need", Aviation Week and Space Technology, 24 April 1995, pièce EC-831, page 22; Air Power for the 21st Century, Boeing Photo Release, 25 February 2000, pièce EC-832.

[4073] Boeing Demonstrates JSF Avionics Multi-Sensor Fusion, Boeing News Release, 9 May 2000, pièce EC-833.

[4074] William Cole, "The value of lessons learned", Boeing Frontiers Online, December 2003/ January 2004, pièce EC-464, citant Frank Statkus, ancien responsable du programme relatif au JSF. (pas d'italique dans l'original)

[4075] Statement of Patrick Gavin, Tim Sommer, Burkhard Domke and Dominik Wacht, 8 November 2007, pièce EC-1175 (RCC), paragraphe 21, citant Boeing 787: Integration's Next Step, Avionics Magazine, 1 June 2005.

[4076] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 941, citant James W. Ramsey, "Integrated Modular Avionics: Less is More", Avionics Magazine (Feb. 1, 2007), pièce US-321.

[4077] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 94; déclaration sous serment de M. Bair, paragraphe 64.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4. Amélioration de l'aérodynamique et de la conception structurelle

a) Communautés européennes

55. Les Communautés européennes font valoir que, par le biais de sa participation à quatre programmes de R&D aéronautique de la NASA, à savoir les programmes HPCC (projet CAS), AST (projet IWD), HSR et Base R&T, Boeing *a utilisé* et *amélioré* les codes CFD, en particulier OVERFLOW et TRANAIR. Plus spécifiquement, elles font valoir que, dans le cadre du projet CAS qui faisait partie du programme HPCC, le code CFD OVERFLOW, qui a été développé initialement par la NASA, a été encore amélioré.[4078] TRANAIR a été développé par Boeing en vertu d'un contrat antérieur à l'existence des programmes de R&D de la NASA en cause dans le présent différend. Les arguments des Communautés européennes portent donc principalement sur les contributions à la conception du 787 qui découlaient des contrats de la NASA en vertu desquels le code TRANAIR a été amélioré.

56. Selon les Communautés européennes, les travaux de recherche menés dans le cadre du projet IWD (programme AST) ont permis d'acquérir la capacité de développer des ailes très optimisées, de haute performance tout en réduisant, de manière substantielle, les délais et coûts de développement.[4079] Elles font valoir que, en vertu du contrat Airframe Technology (technologie relative à la cellule) accordé à Boeing en 1994 dans le cadre du programme HSR, Boeing a encore perfectionné les méthodes de CFD, y compris en améliorant TRANAIR et en intégrant OVERFLOW dans le processus global de conception.[4080] Enfin, bien que le programme Base R&T soit de nature plus générale que les autres programmes de la NASA, englobant un large éventail de domaines techniques, les Communautés européennes font valoir que ce programme a néanmoins apporté les connaissances scientifiques et techniques de base qui sont à l'origine des nouvelles améliorations des codes CFD et des codes de conception.[4081]

57. Selon les Communautés européennes, cela a conduit à l'application directe des codes dans le processus de conception du 787 et a également donné aux employés de Boeing "les connaissances, l'expérience et la confiance" qui "ont sûrement été utiles" pour la conception aérodynamique et structurelle définitive du 787.[4082] À cet égard, elles estiment que, en plus d'acquérir les "connaissances explicites", ou les "données concrète ... enregistrées dans ... les codes logiciels", Boeing a aussi acquis davantage de "connaissances implicites" grâce à ses travaux sur les codes CFD.[4083] D'après elles, ce n'est que lorsque les codes CFD seront utilisés par un personnel expérimenté d'une manière correctement intégrée dans le processus global de conception que l'on obtiendra les réductions de la durée du cycle de conception qu'ils promettent.

58. Les Communautés européennes font valoir que Boeing a appliqué au 787 les connaissances et l'expérience qu'elle a acquises en ce qui concerne les outils de conception et fabrication assistée par ordinateur dans le cadre de la recherche à double usage soutenue par le DOD.[4084] À cet égard, elles estiment que Boeing a développé des "techniques avancées de modélisation 3-D et de simulation dans

[4078] Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, pages 142 et 145.
[4079] Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, pages 85 à 87.
[4080] Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, page 112.
[4081] Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, page 145.
[4082] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 99.
[4083] Statement by Patrick Gavin, Tim Sommer, Burkhard Domke and Dominik Wacht, 8 November 2007, pièce EC-1175 (RCC), paragraphe 32.
[4084] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 90.

le cadre du programme relatif au F-22" et que ces techniques "sont devenues la base des outils de conception et fabrication de l'application interactive tridimensionnelle assistée par ordinateur ("CATIA") que Boeing utilise actuellement pour la conception et la construction du 787".[4085] Les Communautés européennes allèguent aussi que l'équipe du 787 utilise la même méthode de conception numérique fondée sur CATIA que celle que Boeing a utilisée pour la conception du démonstrateur du JSF.[4086]

59. En réponse à l'argument des États-Unis selon lequel le logiciel CATIA a été développé, et est commercialisé, par l'entreprise française Dassault, les Communautés européennes font valoir que Boeing a acquis des "connaissances implicites et explicites" permettant de déterminer "quel outil de conception devrait être utilisé, de quelle manière, par qui et à quelle étape du processus de conception".[4087] Elles font valoir que, dans le cadre de certains programmes RDT&E du DOD (JSF et F-22), Boeing a acquis de l'expérience sur la manière d'utiliser le logiciel CATIA et la manière de l'intégrer dans le processus de conception, expérience que Boeing a ensuite appliquée au processus de conception et d'assemblage du 787.

60. Les Communautés européennes font valoir que le financement et le soutien accordés par la NASA dans le cadre du projet IWD du programme AST ont donné à Boeing la capacité et la confiance nécessaires pour intégrer les aspects relatifs à la conception aérodynamique, structurelle et des systèmes d'une aile afin de réduire la durée et le coût du cycle de conception, tout en améliorant dans le même temps l'aérodynamique et la conception structurelle de l'aile.[4088] Les Communautés européennes font aussi valoir que i) les spoilers inclinés vers le bas actionnés hydrauliquement du 787 constituent "précisément le même concept que celui que Boeing a utilisé sur le C-17, programme au titre duquel Boeing a reçu du DOD des milliards de dollars de financement pour des recherches à double usage"; ii) les "ailes plus minces" utilisées sur le 787 sont issues des programmes de R&D de la NASA et du DOD sur les composites; et iii) le bord de fuite simplifié de la voilure du 787 est le fruit de l'amélioration des outils de CFD associée aux techniques de conception intégrées développées dans le cadre du projet IWD.[4089]

b) États-Unis

61. Les États-Unis font valoir que l'élément fondamental des gains d'efficacité obtenus dans le cadre du programme 787 est le large recours de Boeing aux données numériques qui a été rendu possible grâce au partenariat avec le fournisseur français, Dassault.[4090]

62. Les États-Unis font valoir que les codes CFD qui ont été améliorés dans le cadre des programmes de la NASA "ne sont pas les mêmes codes que ceux utilisés par Boeing dans son processus de conception des produits".[4091] en fait, les codes de la NASA sont des codes CFD génériques qui sont accessibles au public. Les États-Unis font valoir que Boeing a dû améliorer les codes génériques de façon à les "adapter à ses propres processus de conception des produits".[4092] En

[4085] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 90.
[4086] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 90.
[4087] Statement by Patrick Gavin, Tim Sommer, Burkhard Domke and Dominik Wacht, 8 November 2007, pièce EC-1175 (RCC), paragraphes 39 et 40.
[4088] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 92; Dominik Wacht, An Analysis of Selected NASA Research Programs and Their Impact on Boeing's Civil Aircraft Programs, November 2006, pièce EC-15, pages 94 à 98.
[4089] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphes 96 à 98.
[4090] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 18.
[4091] Déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 22.
[4092] Déclaration orale non confidentielle des États-Unis à la deuxième réunion avec le Groupe spécial, paragraphe 22.

outre, ils affirment que les versions de TRANAIR que Boeing a développées avec des fonds de la NASA sont accessibles au public et qu'il est possible d'obtenir une licence commerciale pour le code TRANAIR depuis 2004.[4093] Selon les États-Unis, OVERFLOW a été développé par la NASA seule, est largement utilisé à la fois par la NASA et l'industrie, et peut faire l'objet d'une licence commerciale. Ils contestent aussi que OVERFLOW ait été développé ou amélioré au titre d'un quelconque contrat conclu entre Boeing et la NASA.

63. Les États-Unis contestent que les travaux de R&D effectués par Boeing dans le cadre du programme HSR de la NASA et de l'élément IWD du programme AST soient liés aux technologies développées pour le 787. Selon eux, le programme HSR visait à développer des concepts d'aéronef supersonique de transport de passagers et les résultats de ces recherches ne sont pas applicables aux défis que représente la conception du 787, qui est un aéronef subsonique qui vole dans des conditions très différentes et dont, par conséquent, la structure de base est, du point de vue de la conception, différente de celle de l'avion de transport civil à grande vitesse étudié dans le cadre du programme HSR.[4094] S'agissant de l'utilisation de codes CFD dans le cadre de l'élément IWD du programme AST, les États-Unis admettent qu'un code CFD utilisé dans le cadre du contrat IWD a permis une légère amélioration du délai de conception et a été porté à la connaissance des entreprises du secteur, mais ils soutiennent que Boeing a investi par la suite des fonds propres en dehors du contrat afin d'obtenir une réduction additionnelle importante de ce délai par rapport à la réduction du délai obtenue dans le cadre du contrat IWD.[4095] En outre, ils font valoir que la réduction de la durée du cycle de conception liée au code n'a pas d'incidence sur le cycle global de développement du 787 parce qu'elle ne fait pas partie des étapes du chemin critique des travaux qui déterminent la durée totale du cycle de développement de l'aéronef.[4096]

64. Les États-Unis partagent l'avis des Communautés européennes selon lequel les outils de conception et fabrication assistée par ordinateur utilisés sur le 787 sont au cœur des améliorations apportées au processus de conception du 787.[4097] Cependant, ils soutiennent que ces outils constituent une suite de technologies disponibles dans le commerce, les outils de gestion du cycle de vie des produits (comprenant CATIA, DELMIA, ENOVIA et SMARTEAM), qui sont fournies par Dassault, et qu'Airbus France a acheté cette même technologie à Dassault et l'a mise en œuvre.[4098]

65. Les États-Unis sont d'accord avec les Communautés européennes en ce qui concerne l'importance des compétences d'intégration et, en particulier, la proposition selon laquelle l'aptitude à définir et gérer l'interaction complexe des processus, de l'organisation et des outils relatifs à la conception pour permettre le développement et la construction d'un aéronef en un minimum de temps et pour un coût minimal est l'une des compétences de base d'un constructeur d'aéronefs.[4099] Cependant, les États-Unis contestent l'affirmation selon laquelle Boeing obtient de meilleurs résultats en matière d'intégration des technologies et des produits commerciaux du fait de l'expérience qu'elle a acquise dans ce domaine dans le cadre de projets militaires; ils soutiennent qu'une telle affirmation va à l'encontre des vues de la plupart des analystes du DOD qui considèrent que c'est le DOD qui aurait le plus à apprendre des entreprises commerciales, et non l'inverse.[4100] Ils font valoir qu'en tout état de

[4093] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 87, paragraphe 327; US Department of Defense Website, DOD 101, An Introductory Overview of the Department of Defense, "What We Do", pièce EC-1234, page 4.
[4094] Déclaration sous serment de M. Douglas Ball, pièce US-1257, paragraphes 4 et 7.
[4095] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 67.
[4096] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 67.
[4097] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 26.
[4098] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 26.
[4099] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 203, faisant référence à la déclaration orale confidentielle des Communautés européennes à la première réunion du Groupe spécial, paragraphe 14.
[4100] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 204; Louis Rodriguez, Defense Acquisition: Improved Program Outcomes are Possible, pièce US-1151, page 3.

cause Boeing a acquis ses connaissances en matière d'intégration grâce à son rôle de contractant principal dans la plupart des contrats du DOD relatifs à la *production de systèmes* et grâce aux contrats de la NASA relatifs à la navette spatiale conclus avec Boeing, qui ne relèvent ni les uns ni les autres des programmes de R&D aéronautique contestés dans le présent différend.[4101]

66. Les États-Unis admettent que la conception structurelle de base d'un aéronef commercial gros porteur, notamment sa forme aérodynamique, relève principalement de la responsabilité de Boeing, en dépit du fait qu'une part importante des travaux relatifs au 787 est réalisée conjointement avec des fournisseurs. Cependant, les États-Unis contestent que la conception aérodynamique de l'aile du 787 soit le résultat d'un financement des pouvoirs publics.[4102] Selon eux, les aérodynamiciens de Boeing examinent les mêmes travaux de recherche financés par la NASA que le reste du monde, mais les connaissances les plus importantes sont celles qui découlent de plus de 80 ans de conception d'aéronefs commerciaux au sein de l'entreprise.[4103] En outre, ils font valoir que, dans le cadre du projet IWD, on a étudié l'optimisation de la conception initiale de l'aile à partir de configurations d'aile génériques, ce qui est peu applicable au développement spécifique de la forme en plan ou du profil de l'aile du 787.[4104]

67. En réponse aux arguments des Communautés européennes concernant les similarités entre le système hypersustentateur du 787 et celui du C-17, y compris tous les éléments nécessaires pour alimenter, actionner et contrôler le système de becs et volets, les États-Unis font valoir que le rapport entre ces deux aéronefs est que leurs systèmes sont conçus et fournis par Smiths/GE, fournisseur qui fournit également le système hypersustentateur des Airbus A330, A340 et A380.[4105]

5. Technologies de réduction du bruit

a) Communautés européennes

68. Les Communautés européennes font valoir que les connaissances, l'expérience et la confiance que Boeing a acquises dans le cadre de la R&D soutenue par le gouvernement des États-Unis, principalement par le biais des programmes AST, QAT et Vehicle Systems de la NASA, ont accéléré le développement par Boeing des technologies de réduction du bruit utilisées sur le 787.[4106] Elles font valoir que, dans le cadre des programmes de R&D de la NASA, Boeing et McDonnell Douglas ont mené des travaux de recherche en ce qui concerne des technologies de réduction du bruit qui sont très similaires à celles utilisées sur le 787.[4107] Les technologies de réduction du bruit en question comprennent les technologies suivantes qui, comme l'allèguent les Communautés européennes, ont toutes, au moins en partie, été obtenues grâce à un financement et un soutien de la NASA: i) les structures légères, ii) l'amélioration des performances de l'avion, iii) les chevrons, iv) le traitement acoustique sans jointure, v) les becs et volets silencieux et vi) les trains d'atterrissage peu bruyants.[4108] En outre, les Communautés européennes font valoir que l'industrie et la NASA ont collaboré sur deux programmes de démonstrateur de technologies silencieuses (Quiet Technology Demonstrator (QTD)) en vue de tester les technologies de réduction du bruit développées dans le cadre des programmes AST, QAT et Vehicle Systems.[4109] Selon les Communautés européennes, il ne fait aucun doute que

[4101] Deuxième communication écrite des États-Unis, paragraphe 205.
[4102] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 65.
[4103] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 65.
[4104] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 67.
[4105] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 941; déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 68.
[4106] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 100.
[4107] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 102.
[4108] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 101.
[4109] "Boeing, Rolls-Royce Work On A Quieter Future For Commercial Aviation", Boeing News Release, 20 November 2001, pièce EC-387.

ces technologies soutenues par la NASA et testées dans le cadre du programme QTD ont apporté des avantages à Boeing pour le développement du 787.[4110] Elles font valoir que, *en l'absence* des subventions accordées à la R&D aéronautique, Boeing ne serait pas capable de construire un aéronef aussi respectueux de l'environnement que le 787 et les clients ne seraient pas aussi désireux de l'acheter.[4111]

69. Les Communautés européennes font valoir que Boeing a pu développer les technologies de réduction du bruit et les appliquer sur le 787 au moment où elle l'a fait grâce aux connaissances, à l'expérience et à la confiance qu'elle a acquises par le biais de sa participation aux programmes AST, QAT et Vehicle Systems de la NASA. Elles soutiennent que, dans le cadre de ces programmes, en vertu de plusieurs contrats de la NASA, Boeing et McDonnell Douglas ont mené des recherches sur des technologies de réduction du bruit telles que les entrées d'air biseautées, les tuyères à chevrons, les stators avec dièdre et flèche, les traitements de revêtements de haute performance, les systèmes hypersustentateurs silencieux et les trains d'atterrissage silencieux qui, selon leurs allégations, sont très similaires aux technologies de réduction du bruit utilisées sur le 787.[4112]

70. Les Communautés européennes font également valoir que le développement par Boeing de technologies de réduction du bruit pour le 787 a tiré avantage des essais concernant les technologies de réduction du bruit développées au cours des programmes AST, QAT et Vehicle Systems qui ont été réalisés au titre de deux programmes QTD entrepris dans le cadre d'une collaboration entre la NASA et l'industrie, y compris Boeing. Elles affirment que, dans le cadre du programme QTD initial, avec le soutien financier de la NASA, Boeing a testé des technologies telles que les chevrons et les revêtements acoustiques d'entrée d'air[4113], alors que, dans le cadre du programme QTD2, que la NASA a financé en partie par le biais du volet QAT de son programme Vehicle Systems[4114], Boeing a testé d'autres technologies telles que les trains d'atterrissage carénés, les chevrons dont la conception a été modifiée notamment par l'utilisation d'alliages à mémoire de forme et un nouveau revêtement acoustique d'entrée d'air à l'avant des nacelles des moteurs.[4115]

71. Enfin, les Communautés européennes font valoir que les travaux de la NASA dans d'autres domaines technologiques ont aussi eu des répercussions en matière de réduction du bruit sur le 787. Premièrement, le fuselage en composite, qui, comme l'allèguent les Communautés européennes, a été développé avec l'aide du gouvernement des États-Unis, permet une atténuation accrue du bruit par rapport aux structures comparables en aluminium.[4116] Deuxièmement, les codes CFD et les principes de conception intégrée, qui, selon les allégations des Communautés européennes, ont été utilisés et améliorés au moyen des subventions à la R&D aéronautique, ont non seulement aidé Boeing à

[4110] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 104.
[4111] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 100.
[4112] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 102.
[4113] "Boeing, Rolls-Royce Work On A Quieter Future For Commercial Aviation", Boeing News Release, 20 November 2001, pièce EC-387.
[4114] Results of NASA Aircraft Noise Research, pièce EC-390.
[4115] Boeing Flight Test Journal, Future Looks Quiet, 20 September 2005, pièce EC-393; James Wallace, Boeing makes 'quiet' advances, Seattle-Post Intelligencer, 11 August 2005, pièce EC-389; James Wallace, Shhhh! Noise tests for planes in progress, Seattle Post-Intelligencer, 30 November 2005, pièce EC-394; Tad Calkins and Walter Polt, "Not so loud", Boeing Frontiers Online, March 2006, pièce EC-392; Jia Yu *et al.*, Quiet Technology Demonstrator 2 Intake Liner Design Validation, AIAA 2006-2458, 8-10 May 2006, pièce EC-848; William H. Herkes, The Quiet Technology Demonstrator Program: Flight Validation of Airplane Noise-Reduction Concepts, AIAA 2006-2720, 8-10 May 2006, pièce EC-849.
[4116] John Gillie, An inch saved might mean an order earned for Boeing, The News Tribune (Tacoma, WA), 18 November 2005, pièce EC-338.

améliorer l'aérodynamique et la conception structurelle du 787, mais aussi à réduire le bruit qu'il génère.[4117]

b) États-Unis

72. Les États-Unis font valoir que les technologies de réduction du bruit utilisées sur le 787 sont, en grande partie, le produit de la technologie développée par les fournisseurs et elles sont, en tant que telles, accessibles à Airbus.[4118] Selon eux: i) les chevrons de la nacelle du moteur qui atténueront le bruit des moteurs sont fournis par GE (de même que les moteurs améliorés) et ont été, en fait, testés en vol pour la première fois sur un Airbus A321; ii) les revêtements sans jointure de l'entrée d'air ont été développés et fournis par Goodrich, qui est aussi un fournisseur d'Airbus; et iii) le train d'atterrissage a été développé et est fourni par Messier-Dowty, une entreprise française.[4119]

73. En outre, les États-Unis font valoir que le projet de démonstrateur de technologies silencieuses était une initiative de l'industrie à laquelle participaient, entre autres, Boeing, GE et Goodrich. Ils affirment que Boeing a mis à disposition sa base de données sur le bruit financée par des fonds privés ainsi que son installation de réseau acoustique pour la réalisation d'essais, et que les autres participants ont conçu, élaboré et installé leurs diverses technologies sur un aéronef prêté par la compagnie aérienne à laquelle il était destiné, qu'ils ont ensuite soumis à des essais en vol afin de générer des données à l'échelle réelle sur ces technologies en cours de développement.[4120] S'agissant des deux essais qui ont été réalisés à ce jour, les États-Unis affirment que la NASA a participé au programme QTD1 afin d'avoir accès aux données générées pour pouvoir les utiliser dans la validation de ses codes de prédiction du bruit, mais qu'elle a apporté très peu de fonds.[4121] Ils soutiennent que dans le programme QTD2, la NASA "a apporté des fonds pour pouvoir participer à l'initiative" afin de tester certaines technologies qu'elle avait développées en partenariat avec des fournisseurs, y compris des carénages "toboggan" de train d'atterrissage développés avec Goodrich.[4122]

6. Systèmes de gestion de l'état de l'appareil

a) Communautés européennes

74. Les Communautés européennes font valoir que les subventions pour la R&D aéronautique ont entraîné et accéléré le développement et l'application des systèmes de gestion de l'état de l'appareil, permettant à Boeing de mieux contrôler l'état des différentes pièces du 787, de réduire les coûts de maintenance de l'appareil et de fournir un meilleur service de maintenance.[4123] À ce sujet, elles font référence au service "GoldCare" de Boeing, qui est un service complet de gestion du cycle de vie au moyen duquel Boeing propose une aide à la gestion de la maintenance de la flotte et des pièces, ainsi que des services de réparation et de révision des composants.[4124] Elles font valoir que Boeing est capable d'assurer le service GoldCare, en partie, grâce au système de gestion intégrée de l'état de l'appareil utilisé pour le 787 et qui a été développé grâce aux subventions pour la R&D aéronautique.

[4117] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 107.
[4118] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 941.
[4119] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 69.
[4120] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 70.
[4121] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 70.
[4122] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 70.
[4123] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1350. Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphes 110 à 121.
[4124] GoldCare – The 787 Revolution Now Revolutionizes Service, Boeing Website, pièce EC-852; "Ready for the upturn", Flight International, 10 January 2003, pièce EC-853. Boeing Presentation #20, pièce EC-854 (RCC), page 1.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

75. Les Communautés européennes font valoir que Boeing a acquis des connaissances et de l'expérience au sujet des technologies de gestion de l'état de l'appareil, ainsi qu'une certaine confiance pour l'application de ces technologies, par le biais de sa participation à des programmes de R&D aéronautique soutenus par les pouvoirs publics des États-Unis, et que cela lui a permis de mettre en œuvre aussi rapidement ces technologies sur le 787.[4125] Premièrement, elles font valoir que Boeing a mené des recherches sur les technologies de gestion de l'état de l'appareil dans le cadre des programmes Base R&T et Aviation Safety (Sécurité aérienne) de la NASA.[4126] Elles ont présenté divers contrats que la NASA a accordés à Boeing pour étudier des technologies de gestion de l'état de l'appareil.[4127] Deuxièmement, elles font valoir que Boeing a développé des technologies de gestion de l'état de l'appareil en vertu de plusieurs contrats de RDT&E conclus avec le DOD. Elles font valoir que le système de gestion de l'état de l'appareil du Boeing 787 a probablement tiré profit de la recherche sur la gestion de l'état de l'appareil et la technologie des capteurs menée dans le cadre de plusieurs programmes RDT&E du DOD. Elles font référence à la recherche menée dans le cadre du programme Aerospace Flight Dynamics/Vehicle Systems (dynamique de vol aérospatial/systèmes de l'appareil), du programme Aerospace Avionics/Sensors Program (avionique/capteurs aérospatiaux) et du programme DUS&T. Les Communautés européennes font valoir que, dans le cadre de ces programmes, McDonnell Douglas et Boeing ont étudié, développé et breveté des technologies relatives au contrôle de l'état de l'appareil et que Boeing a développé des techniques améliorant l'évaluation des dommages des structures en composite à haute performance.[4128]

76. Enfin, les Communautés européennes font valoir que Boeing a acquis des connaissances et de l'expérience en ce qui concerne les techniques avancées de CND dans le cadre de plusieurs programmes RDT&E du DOD, y compris les programmes Materials, Advanced Materials for Weapons Systems et Aging Aircraft. Elles font valoir qu'en réalisant des travaux dans le cadre de ces programmes de R&D, Boeing a acquis la confiance qui lui a permis d'appliquer des techniques avancées de CND pour la gestion de l'état de l'appareil du 787. En outre, elles font valoir que les capteurs et autres technologies spécifiques de gestion de l'état de l'appareil étudiés dans le cadre de la R&D relative aux aéronefs militaires soutenue par le DOD permettent d'avoir recours plus facilement au CND sur le 787.[4129]

b) États-Unis

77. Les États-Unis font valoir que les systèmes de gestion de l'état de l'appareil du 787 sont principalement issus de la propre technologie exclusive de Boeing utilisée sur le 777, développée 15 ans auparavant et fournie par Honeywell.[4130] En outre, Michael Bair, ingénieur chez Boeing, explique que le système embarqué de gestion de l'état de l'appareil/d'information de l'équipage installé sur le 787 est un module "d'extension" de l'architecture "plus électrique".[4131]

[4125] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 114.

[4126] NASA Aviation Safety Budget Estimates, FY 2000, pièce EC-382, SAT 4.1-51.

[4127] NASA Contract NAS1-00106 with The Boeing Company regarding Flight Critical Systems Research, 2000, pièce EC-858, section C.1, article 2.3; NASA Contract NAS1-99070 with Boeing Commercial Airplane Group regarding Structures and Materials Technology for Aerospace Vehicles, 25 January 1999, pièce EC-800, page 4; et US Patent No. 6,920,790, pièce EC-579.

[4128] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphe 116, et deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 423; CRA RDT&E Report, pièce EC-7, Appendice A, pages 15, 21 à 24.

[4129] Première communication écrite des Communautés européennes, annexe C, paragraphes 117 à 120.

[4130] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 937 et 941; déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphes 71 à 74.

[4131] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 71.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

78. M. Bair fait valoir que les "services de contrôle de l'état de l'appareil" que Boeing propose pour le 787 sont les mêmes services de base que ceux que Boeing propose pour tous ses modèles d'aéronefs. Il allègue que ce service a été développé pour la première fois en 1991/1992 et équipe aussi bien le 777 que le 747 depuis 2004. Selon M. Bair, le système de gestion de l'état de l'appareil du 787 est plus complet pour la simple raison que l'"architecture plus électrique" permet de contrôler un plus grand nombre de composants du système. M. Bair affirme que Boeing n'a pas eu recours, pour le 787, aux moyens de contrôle de l'état structural de l'appareil et que les contrôles structuraux du 787 seront effectués au moyen des méthodes normales de contrôle visuel. Selon lui, les avantages en termes de maintenance que le 787 présente pour les compagnies aériennes clientes sont simplement dus au fait que l'on a respecté les exigences en matière de conception et validé ces exigences au moyen d'un programme complet d'essais.[4132] Enfin, M. Bair fait valoir que la méthode virtuelle de réparation des fissures ("Crack Closure Technique") est disponible dans le commerce par l'intermédiaire d'une entreprise connue auparavant sous le nom d'ABACUS, qui s'appelle désormais Simulia, et qui fait partie de Dassault Systems.[4133] Il note, en outre, que Boeing n'a pas de contrats dans le cadre du programme Integrated Vehicle Health Management (gestion intégrée de l'état de l'appareil) et que les données issues de ce projet ont, cependant, été largement diffusées, comme l'ont été les données générées par le programme Flight Critical Systems Research (recherche sur les systèmes de vol critiques).[4134]

[4132] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 72.
[4133] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 73.
[4134] Déclaration sous serment de M. Bair, pièce US-7, paragraphe 74.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Appendice VII.F.2: Le modèle Cabral

A. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

1. L'objet du présent appendice est d'expliquer un modèle économique présenté par les Communautés européennes dans le cadre de leur allégation en matière de préjudice grave et d'évaluer les principales hypothèses sur lesquelles repose ce modèle. Le modèle en question a été élaboré par le professeur Luís Cabral de la Stern School of Business de l'Université de New York.[4135] Le professeur Cabral dit que son rapport cherche à établir comment l'octroi de subventions influe sur les décisions commerciales de Boeing; en particulier comment la réception d'un dollar additionnel d'une catégorie particulière de subventions influe sur le montant que Boeing choisit d'investir dans le développement de nouveaux aéronefs et l'adoption d'une politique de prix plus agressive.[4136] La catégorie de subventions sur laquelle porte l'analyse du professeur Cabral consiste en ce que celui-ci appelle les "subventions pour le développement". Il s'agit des subventions dont le montant ne varie pas d'une manière directement proportionnelle au nombre d'aéronefs produits ou vendus.[4137]

2. L'analyse du professeur Cabral est fondée sur un modèle économique spécifique du comportement de Boeing, à savoir que quand celle-ci reçoit ce qu'il est convenu d'appeler des "subventions pour le développement", la direction cherche à maximiser l'équilibre entre le revenu des actionnaires et la valeur actionnariale, ce qui l'amène à affecter une certaine portion de la subvention aux dividendes et le reste à des "investissements qui augmentent la valeur de l'entreprise".[4138] Les conclusions du professeur Cabral au sujet des activités qui constituent des "investissements dans la valeur de l'entreprise" sont fondées sur certaines hypothèses concernant les marchés des LCA; en particulier la nature de la production des LCA et l'importance des rendements de courbe d'apprentissage et des frais de changement de fournisseur, ainsi que le rôle joué par la qualité des produits. Comme on le verra plus en détail dans la section B ci-dessous, le modèle appliqué par le professeur Cabral au comportement de Boeing en matière d'investissement repose sur l'hypothèse selon laquelle l'accès de Boeing aux capitaux est soumis à des contraintes et selon laquelle, par conséquent, le comportement de Boeing en matière d'investissement est sensible aux variations des liquidités de l'entreprise (par exemple à la réception de subventions).

3. L'analyse du professeur Cabral n'est pas un modèle unifié du comportement de Boeing en matière de fixation des prix et d'investissement, mais comprend plutôt deux modèles distincts. La manière dont cette analyse a été présentée en l'espèce ne rend pas cela immédiatement évident, néanmoins la chose devient claire une fois examinées plus en détail les annexes au rapport du professeur Cabral. Bien que nous fassions référence au "modèle Cabral" dans le présent appendice, nous décrivons séparément les deux modèles que comprend l'analyse du professeur Cabral. Par souci de commodité, nous appellerons les deux modèles qui constituent l'analyse du professeur Cabral "modèle de fonction objective" et "modèle de concurrence par les prix".

[4135] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4.

[4136] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 1.

[4137] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphes 2 et 3. Il apparaît que la catégorie de subventions que le professeur Cabral qualifie de "subventions pour le développement" englobe les mêmes subventions que celles qui, selon l'analyse des Communautés européennes, fonctionnent de manière à augmenter les liquidités hors exploitation de Boeing (par opposition aux subventions que les Communautés européennes décrivent comme réduisant les coûts marginaux unitaires de production et de vente des LCA de Boeing).

[4138] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 5.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

4. Le but principal du **modèle de fonction objective** est d'obtenir une estimation de la part de chaque dollar additionnel de subvention que Boeing consacrerait aux versements aux actionnaires, d'une part, et à l'"investissement" (sous forme d'une fixation agressive des prix des nouveaux LCA et des LCA matures destinés à de nouveaux clients et d'activités de R&D additionnelles), de l'autre. Le professeur Cabral conclut que la répartition serait de 15 centimes pour 85 centimes.

5. Le but principal du **modèle de concurrence par les prix** est de déterminer comment Boeing divise les 85 centimes de chaque dollar additionnel de subvention qu'elle consacre à l'"investissement" entre les trois utilisations suivantes: i) fixation agressive des prix des nouveaux modèles de LCA impliquée par les rendements de courbe d'apprentissage; ii) fixation agressive des prix des aéronefs matures en raison du phénomène des frais de changement de fournisseur pour l'acheteur; et iii) investissements supplémentaires dans la R&D. Le professeur Cabral constate que sur les 85 centimes que Boeing "investirait", 12 centimes vont à la fixation agressive des prix des nouveaux modèles due à l'effet de courbe d'apprentissage, 47 centimes à la fixation agressive des prix due aux frais de changement de fournisseur et 26 centimes à la R&D additionnelle. Du fait de l'aspect temporel des investissements dans la R&D (dont le professeur Cabral pense qu'ils représentent les futures réductions de prix, celui-ci étant considéré comme le "prix effectif par unité de valeur"), les 26 centimes d'investissements dans la R&D se traduisent par une valeur actuelle nette cumulée de 40 centimes sur la période allant de 2007 à 2022.

6. Sur la base des estimations qui précèdent et des autres calculs décrits plus en détail ci-dessous, le professeur Cabral calcule que le total de 19,1 milliards de dollars de subventions que, d'après les allégations, Boeing a reçues entre 1989 et 2006 se traduit par les "effets sur les prix", ou réductions de prix par modèle d'aéronef Boeing ci-après entre 2004 et 2006[4139]:

Modèle d'aéronef	**"Effet sur les prix" par aéronef (milliers de $)**			**Effet sur les prix *ad valorem* (%)**		
	2004	**2005**	**2006**	**2004**	**2005**	**2006**
Famille du 737	1 009	879	949	2,59	2,47	2,64
Famille du 747	2 834	2 597	2 986	2,10	1,90	1,95
Famille du 767	1 443	1 248	1 354	1,78	1,70	1,81
Famille du 787	1 539	1 332	1 445	1,75	1,67	1,77
Famille du 777	2 324	2 010	2 169	1,72	1,62	1,72

[4139] Extrait du rapport de Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 89, tableau 7. Le terme "effets sur les prix" fait généralement référence à la mesure dans laquelle Boeing a pu réduire les prix de ses LCA par suite des subventions. Voir par exemple la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1306, où les Communautés européennes estiment que les subventions qui réduisent directement les coûts marginaux unitaires des LCA de Boeing "ont un effet sur les prix proportionnel à leur montant … {c}hacun de ces dollars de subvention a pour effet de réduire le prix d'un LCA de Boeing de 1 dollar exactement". Cependant, les Communautés européennes emploient aussi cette expression dans un sens plus étroit pour faire référence à la quantification, par le professeur Cabral, de la mesure dans laquelle les dollars de subvention permettent à Boeing, directement et immédiatement, de "fixer agressivement les prix" de ses LCA, sur la base de la théorie particulière du professeur Cabral qui consiste à considérer toutes les subventions qui ne sont pas liées à la production d'unités supplémentaires de LCA comme fongibles avec des liquidités (c'est-à-dire équivalentes à des liquidités additionnelles hors exploitation pour Boeing), et d'hypothèses au sujet de la stratégie optimale d'investissement d'une société comme Boeing étant donné les caractéristiques du marché des LCA (courbe d'apprentissage, frais de changement de fournisseur, etc.). Voir par exemple la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1332 et figures 22 et 23 (qui sont les mêmes que les calculs des "effets sur les prix" effectués par le professeur Cabral dans la pièce EC-4, tableaux 7 et 8).

RCC supprimés, comme indiqué [***]

B. LE MODÈLE DE FONCTION OBJECTIVE

1. Structure et aspects pratiques du modèle de fonction objective

7. Le premier modèle présenté dans le rapport Cabral consiste en la fonction objective de Boeing. Le but principal de ce modèle est d'obtenir une estimation de la part de chaque dollar additionnel de subvention qui serait consacrée à l'"investissement" total dans la fixation agressive des prix (eu égard à la fois aux effets de courbe d'apprentissage et de frais de changement de fournisseur) et dans la R&D. Il a été constaté que cette valeur était de 85 centimes.

8. Boeing maximalise sa "rentabilité" en choisissant la combinaison optimale des versements de dividendes et des investissements dans la valeur future de l'entreprise (qui sont les deux seules utilisations de fonds permises dans le modèle). Le problème de maximalisation est rendu difficile par la condition qui veut que la somme des dividendes et de l'investissement ne dépasse pas les liquidités provenant des subventions pour le développement et des autres sources de capitaux. La fonction objective de Boeing est du type Cobb-Douglas, où le paramètre α désigne le "poids" relatif que les actionnaires de Boeing attribuent aux dividendes, de sorte que $(1-\alpha)$ est le poids attribué aux investissements dans la valeur future de l'entreprise.[4140] À partir de la condition première d'un maximum, le professeur Cabral obtient α, qui est directement proportionnel i) au taux de rendement interne de l'investissement de Boeing et ii) au rapport entre les dividendes et la valeur de l'entreprise, deux variables observables pour lesquelles des données peuvent être obtenues. La fonction objective est compatible avec l'hypothèse selon laquelle l'augmentation des liquidités de Boeing conduira celle-ci à hausser son niveau d'investissement. Le professeur Cabral note que le cadre qu'il établit repose sur l'hypothèse selon laquelle Boeing fait face à des contraintes en matière d'accès aux capitaux. Si Boeing avait accès aux capitaux sans contraintes, alors, en application du théorème de Modigliani-Miller, on pourrait supposer qu'elle investisse toujours à des niveaux optimaux. Dans un tel scénario, une hausse des subventions publiques se répercuterait entièrement dans une augmentation des dividendes et n'aurait aucun effet sur les niveaux d'investissement de Boeing.[4141]

9. Ayant déterminé les poids respectifs des dividendes et de l'investissement dans la fonction objective de Boeing, le professeur Cabral soumet le problème de la maximalisation de la rentabilité de Boeing à la "contrainte des liquidités" qui est partiellement déterminée par le montant des subventions reçues. Dès lors, il peut calculer l'accroissement marginal de l'investissement pour un accroissement marginal donné des "subventions pour le développement" (β), qui est d'environ 85 pour cent.

10. Le professeur Cabral établit comme suit la valeur des paramètres du modèle:

- Pour estimer la valeur de α (poids relatif que les actionnaires de Boeing attribuent aux dividendes), le professeur Cabral utilise i) les données concernant le rapport entre les versements aux actionnaires de Boeing et la valeur de l'entreprise et ii) une estimation

[4140] Le professeur Cabral dit que la forme fonctionnelle de Cobb-Douglas a pour vertu d'exprimer la notion de rendements marginaux décroissants. Autrement dit, elle exprime le phénomène qui veut que le degré supplémentaire de satisfaction des actionnaires par suite des versements de dividende décroisse à mesure que ces versements augmentent et, de même, le degré supplémentaire de satisfaction des actionnaires par suite de l'augmentation de la valeur de l'entreprise décroisse à mesure que le niveau de cette valeur s'élève. Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphes 17 et 18.

[4141] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 22. Le théorème de Modigliani-Miller est un modèle néoclassique de comportement des entreprises en matière d'investissement dans lequel les entreprises font des investissements dans la mesure où le rendement de ces investissements est égal au taux du marché. Leur niveau optimal d'investissement est indépendant de la manière dont l'investissement est financé (par exemple par l'intermédiaire de subventions, d'emprunts, de liquidités provenant d'opérations, etc.).

du taux de rendement interne de l'investissement pour Boeing. Il calcule ce rapport entre les versements aux actionnaires et la valeur de l'entreprise sur la base des versements annuels aux actionnaires de Boeing qui ont été publiés et de la capitalisation boursière de Boeing. Sur la base des données accessibles au public, le professeur Cabral calcule que Boeing a distribué 14,74 milliards de dollars aux actionnaires entre 2000 et 2006 (sous forme de versements de dividendes et de rachats d'actions), ce qui représente une moyenne de 2,1 milliards de dollars par an. En outre, il calcule que la capitalisation boursière moyenne de Boeing (c'est-à-dire le cours de l'action Boeing multiplié par le nombre d'actions en circulation) entre 2000 et 2006 a été de 43,59 milliards de dollars. À partir de ces chiffres, le professeur Cabral calcule que le "rapport des dividendes à la valeur" de Boeing a été de 4,8 pour cent.[4142] Il estime que le taux de rendement interne de l'investissement de Boeing est de 10 pour cent, ce qui n'est pas un chiffre établi à partir des données de Boeing, mais plutôt un chiffre moyen tiré d'une étude de 1988 estimant les taux de rendement du capital R&D dans l'industrie du matériel de transport.[4143] À partir de ces chiffres, il calcule que la valeur que les actionnaires de Boeing attribuent aux dividendes (α) est approximativement de 5 pour cent et que les actionnaires attribuent donc un poids de 95 pour cent aux augmentations futures de la valeur de l'entreprise.

- Pour estimer l'incidence des subventions sur l'investissement (β), le professeur Cabral a besoin de données sur les dépenses réelles d'investissement de Boeing par rapport aux dividendes et sur la réponse au taux de rendement marginal de l'investissement par rapport au niveau d'investissement. Pour ce qui est des premières données, il utilise les chiffres de Boeing sur les versements réels de dividendes et les rachats d'actions entre 2000 et 2006 (2,1 milliards de dollars) et arrive à sa propre estimation des "investissements" réels de Boeing sur la base des données de Boeing concernant les dépenses de R&D entre 2000 et 2006 (1,073 milliard de dollars de dépenses annuelles moyennes de R&D) et à ses propres déductions des investissements dans la "fixation agressive des prix des LCA nouveaux et matures", qu'il obtient à partir du **modèle de concurrence par les prix** (483 millions de dollars et 1,936 milliard de dollars respectivement, montants examinés dans la section suivante du présent appendice). À partir de ces chiffres, il calcule que le rapport des dividendes à l'investissement de Boeing est de 2,1 milliards de dollars sur 3,492 milliards de dollars, soit environ 0,60.[4144] Le professeur Cabral tire son estimation de la valeur de l'élasticité du taux de rendement marginal de l'investissement par rapport au niveau d'investissement d'une étude de 2000 sur l'élasticité du rendement marginal de l'investissement dans un portefeuille de brevets. Il se réfère en outre à des "éléments de preuve provenant d'autres industries de fabrication" qui indiquent, selon ses affirmations, que plus le montant des ressources consacrées à la R&D est important,

[4142] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 40.

[4143] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 41. Le taux de 10 pour cent semble relativement élevé. Le professeur Cabral affirme qu'il s'agit d'une valeur plausible du taux de rendement marginal, bien que les taux de rendement moyens soient généralement beaucoup plus faibles en raison de frais fixes élevés; Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 42.

[4144] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 45.

plus les rendements marginaux de l'investissement sont faibles.[4145] À partir de ces renseignements, le professeur Cabral choisit une valeur de -0,2.

11. Sur la base de ce qui précède, le professeur Cabral arrive à l'estimation selon laquelle 85 centimes de chaque dollar additionnel de subvention sont dépensés dans trois types d'"investissement". Il estime la répartition précise des 85 centimes de chaque dollar additionnel de subvention entre ces trois formes d'investissement au moyen du modèle de concurrence par les prix qui est décrit à la section C du présent appendice.

2. Critiques des États-Unis et réponses du professeur Cabral

12. Les États-Unis critiquent le raisonnement du professeur Cabral pour les raisons générales suivantes: i) l'utilisation par le professeur Cabral de ce que les États-Unis considèrent comme un calcul de l'importance des subventions "largement surestimé" par les Communautés européennes; ii) la structure du modèle du professeur Cabral, en ceci qu'elle ne rend pas précisément compte de la prise de décisions commerciales par une société comme Boeing; iii) l'hypothèse théorique essentielle sur laquelle repose le modèle (à savoir que les décisions de Boeing en matière d'investissement dépendent des liquidités de l'entreprise), dont les États-Unis contestent la validité compte tenu de l'accès de Boeing sans contraintes aux marchés de capitaux; iv) des hypothèses factuelles dont les États-Unis allèguent qu'elles ne sont pas étayées par des éléments de preuve empiriques (selon lesquelles, par exemple, les ventes de Boeing en 2004-2006 se sont accompagnées d'importants frais de changement de fournisseur ou selon lesquelles la production de Boeing en 2004-2006 a entraîné d'importants gains de courbe d'apprentissage et la seule utilisation discrétionnaire que fait Boeing de ses liquidités hors exploitation consiste en des versements aux actionnaires ou en un "investissement" dans la "fixation agressive des prix").[4146]

13. Les États-Unis font valoir que les hypothèses erronées qui sous-tendent le modèle du professeur Cabral dictent les résultats que ce dernier entend démontrer, à savoir que les subventions non liées amènent Boeing à réduire les prix de ses LCA.[4147] Ils font valoir, par conséquent, que l'analyse du professeur Cabral ne peut aucunement aider les Communautés européennes dans leur tentative d'établissement d'un lien réel et substantiel entre les subventions alléguées et le préjudice grave allégué. Ces hypothèses erronées d'après les allégations, ainsi que les critiques plus techniques de l'étalonnage de certaines des valeurs des paramètres, sont examinées plus en détail par les économistes-conseils des États-Unis, le professeur Bruce Greenwald de la Columbia Business School et MM. James Jordan et Gary Dorman de NERA Economic Consulting.

14. Dans le cadre de la deuxième communication écrite des Communautés européennes, le professeur Cabral a présenté un rapport supplémentaire en réponse aux critiques de son analyse formulées par les États-Unis.[4148] Dans ce rapport, il examine les critiques dont son modèle a fait l'objet. Il conclut que les critiques des États-Unis et de leurs conseils à l'égard de son rapport sont injustifiées et qu'aucune de ces critiques n'entame la validité de la méthode qu'il a employée, ni de sa conclusion selon laquelle les subventions qu'elle a reçues ont conduit Boeing à réduire les prix de ses

[4145] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphes 46 et 47.
[4146] Réponse des États-Unis à la question n° 90, paragraphe 224.
[4147] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 383, paragraphes 354 et 355.
[4148] Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182.

LCA.[4149] Les critiques des États-Unis et les réponses du professeur Cabral à ces critiques sont résumées plus en détail ci-dessous.

a) Hypothèse selon laquelle l'accès de Boeing aux capitaux est soumis à des contraintes

15. La principale critique du professeur Greenwald à l'égard du modèle du professeur Cabral concerne l'hypothèse de ce dernier selon laquelle l'accès de Boeing aux capitaux est soumis à des contraintes. Le professeur Greenwald fait valoir que s'étant basé sur ce postulat fondamental, malgré le poids des éléments de preuve, le professeur Cabral intègre ensuite ses conclusions dans d'autres "hypothèses". Le professeur Greenwald dit qu'alors que les marchés peuvent être imparfaits, et que les entreprises peuvent prendre des décisions qui ne sont pas optimales, "tant que les entreprises auront accès aux capitaux largement et sans contraintes, les subventions non spécifiques qui constituent des transferts fixes – type de subvention en cause dans le rapport Cabral – n'influeront pas sur les décisions des entreprises en matière d'investissement".[4150] Selon lui, les fonds qui proviennent de transferts (c'est-à-dire les subventions) se substitueront simplement aux fonds qui proviennent d'autres sources (par exemple l'emprunt) et les décisions en matière d'investissement resteront intouchées.[4151] Le professeur Greenwald fait valoir qu'une société comme Boeing, dont la dette est relativement peu importante et qui rachète régulièrement de grandes quantités de ses actions, n'est manifestement pas soumise à des contraintes en matière d'investissement du type de celles sur lesquelles repose le modèle du professeur Cabral.[4152] NERA fait une critique similaire, disant que l'affirmation selon laquelle les augmentations des liquidités internes d'une entreprise provoquent une élévation des niveaux d'investissement de l'entreprise n'est *pas* clairement étayée dans la littérature scientifique.[4153] NERA fait valoir, en outre, que le professeur Cabral ne montre pas empiriquement que, dans le cas de Boeing, les subventions vont de pair avec des augmentations de l'investissement.

16. Le professeur Cabral répond en exposant plusieurs raisons pour lesquelles, à son avis, les arguments des États-Unis selon lesquels les décisions de Boeing en matière d'investissement ne dépendent pas des variations des liquidités de l'entreprise ne sont pas plausibles. Premièrement, il fait valoir que dans la mesure où Boeing n'a pas de contraintes financières, cela est déjà en soi un résultat des subventions.[4154] Deuxièmement, il fait valoir que l'équilibre entre les dividendes et les investissements qui augmentent la valeur de l'entreprise dépend non seulement de la question de savoir si l'entreprise fait face à des contraintes financières, mais aussi des imperfections du marché (par exemple, les asymétries entre les entreprises et les marchés financiers en ce qui concerne

[4149] Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphe 60.

[4150] Document Greenwald, pièce US-8, pages 1 et 2.

[4151] Document Greenwald, pièce US-8, page 2.

[4152] Le professeur Greenwald est aussi en désaccord avec le professeur Cabral en ce qui concerne l'interprétation de la littérature économique portant sur la question de savoir si les décisions des entreprises en matière d'investissement sont sensibles aux variations des liquidités de ces entreprises. Il affirme que la littérature empirique conclut généralement que bien que de nombreuses entreprises doivent faire face à des contraintes en matière d'accès aux capitaux et adapter leur niveau d'investissement à leurs liquidités du moment, tel n'est pas le cas d'entreprises comme Boeing (dont les niveaux de dette sont bas et les niveaux de rachat de dividendes/actions élevés); document Greenwald, pièce US-8, page 2.

[4153] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 5.

[4154] Le professeur Cabral envisage ce qu'auraient été les ratios d'endettement sur fonds propres de Boeing si celle-ci avait financé un montant équivalent à celui des subventions pendant la période de 1989 à 2006 par des augmentations de dette et des rachats d'actions en circulation. Il conclut que Boeing n'aurait pas pu supporter une telle dette et n'aurait donc pas pu faire les investissements qui ont été financés par les subventions; Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphes 6 à 8.

l'information ont une incidence notable sur le comportement d'une entreprise).[4155] Selon le professeur Cabral, étant donné ces facteurs additionnels, une entreprise jugera que le mieux est de trouver un juste équilibre entre ses divers objectifs et les contraintes que lui imposent les diverses sources de financement. En outre, le professeur Cabral fait valoir que le fait que Boeing soit en mesure d'emprunter des capitaux ne signifie pas qu'elle n'a "aucune contrainte financière" au sens où l'entend le théorème de Modigliani-Miller. Selon lui, les frais associés aux différentes sources de financement et les signaux du marché associés à ces choix peuvent amener une entreprise à choisir pour son capital des sources ou des utilisations qui autrement ne représenteraient pas la source la moins chère ou l'utilisation optimale.[4156] Le professeur Cabral conclut par conséquent que sur le plan de son comportement en matière d'investissement, "l'entreprise se comporte effectivement selon une fonction du type de celle que j'ai examinée dans mon modèle".[4157] Troisièmement, il fait valoir que, conformément à ce raisonnement, les déclarations de cadres de Boeing et les données empiriques contredisent la théorie des États-Unis.[4158]

17. Le professeur Cabral soutient que si Boeing n'avait investi aucune des subventions qu'elle a reçues, mais avait au contraire distribué celles-ci aux actionnaires par le biais de dividendes et de rachats, on s'attendrait à ce qu'une forte corrélation existe entre les niveaux historiques des subventions, d'une part, et les dividendes et rachats d'actions de l'autre. En outre, il fait valoir qu'on s'attendrait à ne constater *aucune* corrélation notable entre les dividendes et rachats d'actions (qui varieraient avec le montant des subventions) et le niveau de la valeur de l'entreprise résultant des investissements (qui ne varierait pas avec le montant des subventions).[4159] Le professeur Cabral affirme que contrairement à ce qu'on aurait attendu si les arguments des États-Unis étaient valables, il n'y a *pas* de corrélation statistiquement significative entre les subventions et les dividendes et rachats d'actions, alors qu'il y *a* une corrélation claire entre la valeur de l'entreprise et les dividendes et rachats d'actions. Selon lui, ces tendances correspondent étroitement à son modèle et permettent de penser que Boeing maintient effectivement un équilibre optimal entre les avantages des distributions actuelles de liquidités, les investissements futurs et les coûts liés à l'obtention de fonds.[4160]

b) Hypothèse selon laquelle Boeing maximalise une fonction de Cobb-Douglas

18. Le professeur Greenwald fait valoir qu'il n'est pas approprié de supposer que Boeing maximalise une fonction de Cobb-Douglas des dividendes et de l'investissement relatif à la valeur sur le marché. Il explique que, par exemple, un consommateur qui maximalise une fonction objective de

[4155] Le professeur Cabral fait valoir que contrairement aux hypothèses sur lesquelles repose le théorème de Modigliani-Miller, par suite d'asymétries d'information (par exemple des entreprises connaissant mieux que les investisseurs les risques et les rendements potentiels des investissements) et d'imposition, ainsi que de la possibilité de crise financière, les diverses sources de financement ne sont *pas* équivalentes; Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphe 11.

[4156] Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphe 13.

[4157] Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphe 5.

[4158] Le professeur Cabral met en avant diverses déclarations de cadres de Boeing qui, selon lui, indiquent que conformément à la fonction objective décrite dans son modèle, la gestion de Boeing consiste à maintenir un juste équilibre entre la valeur directe (c'est-à-dire les dividendes et les rachats d'actions) et la valeur indirecte (investissements dans l'entreprise) et est sensible au flux de liquidités.

[4159] Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphe 18.

[4160] Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphes 19 et 20. En outre, le professeur Cabral fait valoir que son modèle rend dûment compte de cet équilibre au moyen d'une fonction objective de forme réduite.

Cobb-Douglas appliquée aux niveaux de consommation de biens dépense une proportion fixe constante de son revenu pour chaque type de bien, indépendamment des prix relatifs des biens ou de son niveau de revenu. Par conséquent, si le prix d'un bien double, le consommateur n'augmentera pas la proportion de son revenu consacré à ce bien, mais diminuera plutôt de moitié sa consommation dudit bien. Le professeur Greenwald dit que cette propriété particulière largement connue de la fonction d'utilité de Cobb-Douglas rend celle-ci hautement inappropriée en tant que description de la manière dont une entreprise comme Boeing prendrait en réalité ses décisions en matière d'investissement. En outre, le comportement réel de Boeing milite fortement contre l'hypothèse selon laquelle les subventions sont toujours divisées proportionnellement entre dividendes et investissements.[4161]

19. Le professeur Cabral convient avec le professeur Greenwald que la forme fonctionnelle de Cobb-Douglas n'a guère réussi à modéliser les courbes de la demande, précisant toutefois qu'il n'utilise pas cette forme fonctionnelle pour modéliser l'alternative qui consiste pour Boeing à choisir entre les dividendes et l'investissement. Selon le professeur Cabral, la forme fonctionnelle de Cobb-Douglas fournit une approximation utile et précise de la manière dont Boeing établit effectivement un équilibre entre les investissements qui augmentent la valeur de l'entreprise et les gains courants de ses actionnaires (sans signifier pour autant que Boeing utilise expressément un tel modèle pour prendre ses décisions en matière d'investissement), fait qui est confirmé par la relative stabilité du rapport des dividendes à la valeur de l'entreprise en ce qui concerne Boeing.[4162]

20. Le professeur Cabral fait valoir que la valeur du rapport des dividendes et des investissements à la valeur de l'entreprise qu'il a calculée dans le cadre de son modèle est en tout état de cause très proche de la valeur qu'on obtiendrait en estimant la valeur du même rapport sur la base des données historiques de 2000-2006, ce qui montre que la forme fonctionnelle qu'il a choisie était appropriée. Il fait valoir en outre qu'il a réalisé de nombreuses analyses de sensibilité dans le cadre de son rapport initial, afin de s'assurer que ses résultats ne dépendaient pas de manière déterminante de la valeur des principaux paramètres, et a constaté que tel n'était pas le cas.[4163]

c) Modèle statique qui pose des restrictions irréalistes concernant les sources et les utilisations de liquidités de Boeing

21. Selon NERA, le modèle de fonction objective du professeur Cabral, bien qu'il soit fondé sur une ligne de recherche qui vise à déterminer comment une entreprise gère ses sources et ses utilisations de liquidités afin de maximiser la valeur de ses fonds propres, s'écarte de la méthode employée dans les modèles que décrit cette littérature "en posant des restrictions irréalistes concernant les sources et les utilisations de liquidités", restrictions qui déterminent les résultats du modèle.[4164] NERA note que ce modèle permet i) seulement deux utilisations des liquidités de Boeing, à savoir les dividendes et l'investissement, et ii) seulement trois formes d'investissement, à savoir les réductions de prix liées à la R&D, à la courbe d'apprentissage et aux frais de changement de fournisseur, et n'envisage pas d'autres utilisations des liquidités (par exemple le remboursement de la dette, les acquisitions, les cotisations au fonds de pension de l'entreprise, les versements au titre des dépenses de fonctionnement et des intérêts). En outre, NERA fait valoir que le modèle du professeur Cabral ne prend pas en considération l'effet des autres sources de liquidités (par exemple les bénéfices de Boeing, les variations du fonds de roulement net, les liquidités provenant de ventes d'actifs, l'accès à un financement extérieur, l'émission d'actions). Selon NERA, ces restrictions permettent

[4161] Document Greenwald, pièce US-8, page 3.

[4162] Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphes 22 à 30.

[4163] Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphe 26.

[4164] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 4.

essentiellement de déduire avec certitude que chaque fois qu'elle reçoit une subvention, Boeing augmente ses dépenses d'investissement.[4165]

22. NERA allègue en outre que les modèles d'investissement de la littérature sont des modèles dynamiques couvrant plusieurs périodes, dans lesquels les entreprises réagissent constamment aux conditions économiques actuelles et attendues et aux conditions qui leur sont spécifiques en adaptant les sources et les utilisations de liquidités afin de maximiser la valeur des fonds propres.[4166] NERA fait valoir qu'au contraire le modèle du professeur Cabral est statique – produisant le résultat "complètement irréaliste" selon lequel Boeing prend chaque année, de 1989 à 2006, la même décision au sujet de l'utilisation des liquidités provenant des subventions qu'elle reçoit (c'est-à-dire qu'elle investit 85 pour cent de chaque dollar de subvention), indépendamment du cycle conjoncturel et des autres facteurs influant sur ses sources et utilisations de fonds.[4167] NERA considère que bien que le modèle Cabral soit défini en fonction d'un problème de maximalisation dans lequel les fonds propres de l'entreprise sont maximisés, ce problème est restreint d'une manière irréaliste parce que dans le modèle, Boeing ne doit prendre qu'une décision: répartir les liquidités entre les dividendes et l'investissement. Selon NERA, le modèle Cabral, "par hypothèse plutôt qu'en vertu d'une théorie bien définie soutenue par une analyse empirique", impose à Boeing un équilibre dividendes/investissement dans lequel l'entreprise n'a pas assez d'argent pour mener à bien le programme d'investissement souhaité.[4168]

23. La réponse du professeur Cabral aux critiques selon lesquelles son modèle conclut d'une manière irréaliste que Boeing consacre chaque année une proportion constante de subventions (85 pour cent) aux investissements, indépendamment des conditions économiques générales ou du cycle conjoncturel, consiste à faire observer que ses calculs ont une "incidence moyenne" et que, bien qu'ils puissent donner certaines années des résultats trop ou trop peu élevés, "en moyenne ils sont à peu près exacts et représentent une approximation raisonnable de la réalité".[4169] À titre de démonstration, le professeur Cabral note que s'il divise la période de 2000 à 2006 en deux sous-périodes, les différences de valeur des paramètres qui en résultent sont minimales (au lieu de 85 pour cent de la subvention allant à l'investissement, il calcule que 87 pour cent vont à l'investissement en 2000-2003 et 83 pour cent en 2004-2006). Il note qu'au cours de ces deux sous-périodes la branche de production des LCA a rencontré des conditions économiques nettement différentes.[4170]

d) Hypothèse selon laquelle les subventions en nature et les subventions directes sont fonctionnellement équivalentes

24. Le professeur Greenwald conteste l'affirmation du professeur Cabral selon laquelle la valeur des subventions en nature (c'est-à-dire autres qu'en espèces) peut être mesurée par le coût que Boeing aurait à supporter pour obtenir la valeur effective qu'apportent ces subventions. Selon lui, le problème que pose cette affirmation est qu'elle suppose que le coût d'obtention de la même valeur effective que

[4165] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 4.

[4166] NERA fournit quelques exemples des types de contraintes financières qui sont examinés dans la littérature et intégrés dans les modèles ou utilisés dans les vérifications empiriques. NERA fait valoir que le modèle Cabral ne contient aucun des éléments de cette riche littérature qui permettent aux modèles qui y sont décrits de rendre compte du degré de contrainte financière d'une entreprise, pas plus qu'il ne s'appuie sur une analyse empirique pour déterminer si Boeing devrait être modélisée comme si elle avait d'importantes contraintes financières; rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 9.

[4167] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 5.

[4168] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 8.

[4169] Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphe 43.

[4170] Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphe 44.

celle des subventions en nature peut être défini indépendamment des autres variables (par exemple la situation financière de Boeing, le niveau des subventions en espèces, les prix de la main-d'œuvre et des autres facteurs de production, les niveaux de production), quand, en général, cela n'est pas possible.[4171] Le professeur Cabral répond qu'au contraire il est plus probable que la NASA soit plus à même que Boeing de faire ce qu'elle fait et que son hypothèse sous-estime donc en réalité l'effet des subventions en nature fournies par la NASA.[4172]

e) Hypothèse selon laquelle la préférence de Boeing pour les dividendes est comparable à la valeur totale de l'entreprise sur le marché

25. Outre l'utilisation d'une fonction de Cobb-Douglas, le professeur Greenwald reproche au professeur Cabral d'utiliser dans la même fonction les dividendes (qui sont des flux financiers annuels) et la valeur totale de la société sur le marché (une action, dont la valeur est fixée à tout instant).[4173] Il allègue qu'en conséquence le professeur Cabral est en mesure d'affirmer que parce que les dividendes annuels sont une petite fraction de la valeur de la société sur le marché, Boeing consacrera aux dividendes une fraction d'ordre comparable de tout flux additionnel de liquidités. Le professeur Greenwald dit que le professeur Cabral aurait dû faire maximaliser par Boeing une fonction des dividendes et des *variations* de la valeur commerciale, ou une fonction d'une valeur actuelle nette des dividendes et de la valeur commerciale de l'entreprise.[4174] En réponse à cette critique, le professeur Cabral reconnaît qu'il est important d'établir une distinction entre les actions et les flux, mais démontre que réécrire son analyse en utilisant l'équivalent de la valeur de l'entreprise en termes de flux parallèlement aux dividendes (ou vice versa) ne modifie pas les résultats.[4175]

f) Critiques de l'estimation des valeurs de certains paramètres par le professeur Cabral

26. NERA critique en outre l'estimation des valeurs de certains paramètres par le professeur Cabral. Par exemple, NERA considère que les paramètres que le professeur Cabral estime pour mesurer l'importance relative des dividendes par rapport aux autres possibilités d'investissement pour les actionnaires (c'est-à-dire les paramètres qui jouent un rôle essentiel dans le résultat selon lequel Boeing consacrerait 15 centimes de chaque dollar additionnel aux dividendes et 85 centimes aux investissements) sont soit i) contre-intuitifs, en ceci qu'ils impliquent qu'à mesure que le taux de rendement d'un investissement potentiel augmentera, Boeing investira moins et versera davantage aux actionnaires; soit ii) non fondés sur les données empiriques de Boeing; soit iii) absents de la littérature générale concernant le comportement des entreprises en matière d'investissement et, apparemment, propres au modèle Cabral.[4176] En outre, NERA fait valoir que l'estimation du professeur Cabral selon laquelle Boeing consacrerait 85 centimes de chaque dollar de subvention à des investissements supplémentaires semble extraordinairement élevée pour une société comme Boeing, qui a toutes les caractéristiques d'une entreprise sans contrainte financière (grande société ayant accès aux marchés mondiaux des capitaux, ensemble varié d'actionnaires individuels et institutionnels et large écho auprès des agences de notation et des analystes financiers, par exemple).[4177] NERA fait valoir qu'il n'y a aucun signe indiquant que Boeing a été à court de liquidités

[4171] Document Greenwald, pièce US-8, page 5.
[4172] Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphe 33.
[4173] Document Greenwald, pièce US-8, page 3.
[4174] Document Greenwald, pièce US-8, page 4.
[4175] Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphes 21 à 30. Le professeur Cabral fait valoir qu'avec une valeur actuelle de l'entreprise équivalente à une annuité perpétuelle correspondante, il est possible de montrer que la fonction objective utilisée ne varierait que d'une constante multiplicative n'influant pas sur les résultats du modèle.
[4176] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, pages 10 et 11.
[4177] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 11.

pendant la période sur laquelle porte l'analyse du professeur Cabral; au contraire, les données financières de Boeing montrent que même si l'on ne tient pas compte des subventions en espèces alléguées, Boeing a néanmoins dégagé des liquidités plus que suffisantes pour financer son programme d'investissement.[4178]

27. Ce qui nous amène à la critique suivante du modèle Cabral par NERA, à savoir que le professeur Cabral ne vérifie pas empiriquement la validité de son modèle, à la fois en tant que modèle permettant de prévoir le comportement des entreprises en matière d'investissement et en tant que modèle de la manière dont Boeing investirait toute subvention. Selon NERA, le modèle du professeur Cabral a particulièrement besoin d'une vérification empirique du fait i) de sa structure fondamentale, qui est différente de celle des autres modèles économiques de comportement des entreprises en matière d'investissement; et ii) de ses implications douteuses, à savoir notamment que les actionnaires préféreraient des dividendes plus élevés quand le rendement escompté des investissements d'une entreprise *augmente* et qu'une entreprise comme Boeing a de telles contraintes financières qu'elle augmenterait ses dépenses d'investissement de 85 pour cent de toute subvention.[4179]

28. Le professeur Cabral répond en notant la stabilité effective de ce ratio dans les données de Boeing entre 1989 et 2006 et en rapportant la valeur de l'entreprise aux dividendes, obtenant un coefficient qui est proche de l'estimation obtenue au moyen de son modèle. Enfin, en ce qui concerne l'observation des États-Unis selon laquelle son modèle impliquerait des versements de dividendes plus élevés face aux possibilités d'investissement offrant de meilleurs rendements, le professeur Cabral explique la différence entre l'étalonnage du modèle, auquel devrait s'appliquer la relation suggérée par les États-Unis, et la statique comparative qui montre la réponse d'un modèle à une variation exogène des ses valeurs d'équilibre. Il explique que la relation mentionnée plus haut entre les dividendes et le taux marginal de rendement de l'investissement est le résultat d'un processus de "génie inverse" intervenant dans l'étalonnage du modèle, qui vise à déduire des paramètres du modèle qui soient compatibles avec les données historiques. Autrement dit, un taux marginal de rendement des investissements élevé impliquait que l'entreprise a accordé beaucoup d'importance aux dividendes, sans quoi elle aurait investi à un niveau plus élevé, réduisant ainsi le rendement marginal des investissements. Inversement, le professeur Cabral montre que le résultat statique comparatif d'une hausse brutale de rentabilité est un niveau d'investissement plus élevé, et non un niveau de dividendes plus élevé, qui apparaît en tant que facteur multiplicateur dans son modèle.[4180]

29. Le professeur Cabral rejette comme étant inappropriée la critique de NERA selon laquelle il n'a pas vérifié empiriquement son modèle au moyen de données mondiales réelles. Il explique qu'il remédie à l'absence de certaines données de Boeing en incluant une analyse de sensibilité, qui permet de déterminer comment les variations des estimations de certaines données influeraient sur ses calculs finals des effets sur les prix résultant de son modèle. Le professeur Cabral note qu'il a conclu de cette analyse que même en cas de variations importantes des paramètres pertinents, il n'y aurait pas de changement notable des résultats du modèle.[4181]

[4178] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 11.
[4179] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 12.
[4180] Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphes 34 à 41.
[4181] Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphe 58.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

C. LE MODÈLE DE CONCURRENCE PAR LES PRIX

1. Structure et aspects pratiques du modèle de concurrence par les prix

30. Comme on l'a mentionné précédemment, le but principal de ce deuxième modèle est de déterminer comment Boeing divise les subventions entre les trois types d'investissement suivants: i) "fixation agressive des prix" due aux rendements de courbe d'apprentissage; ii) "fixation agressive des prix" due aux frais de changement de fournisseur pour l'acheteur; et iii) dépenses de R&D.[4182]

31. Le professeur Cabral choisit comme cadre de base un modèle de Hotelling classique de concurrence par les prix sur un marché duopolistique. Les caractéristiques essentielles du modèle Hotelling sont que la rivalité entre les deux concurrents est fondée sur les prix (plutôt que les quantités) et que les produits sont différenciés. Plus les produits sont différenciés, moins il est probable que les producteurs se fassent concurrence en baissant les prix jusqu'au coût moyen (résultat de la concurrence dans le modèle de concurrence par les prix de Bertrand). Bien qu'il utilise le cadre de base de Hotelling, le professeur Cabral introduit une variable supplémentaire qui représente la qualité ou "valeur" des produits (z). Une caractéristique importante du modèle du professeur Cabral est que les améliorations de la qualité des produits entraînent des augmentations des prix nominaux, mais des *diminutions* des prix ajustés en fonction de la qualité. Autrement dit, quand une entreprise améliore la qualité de ses produits, le professeur Cabral suppose qu'elle augmentera ses prix dans une mesure moindre que la valeur inhérente du gain de qualité. Il n'explique pas pourquoi ni comment ce résultat assez mécanique de sa définition du "prix ajusté en fonction de la qualité" est nécessairement compatible avec le comportement optimal d'une entreprise. En outre, le professeur Cabral utilise un rapport fixe de 2 à 3 entre les réductions des prix et des coûts sur la base du mécanisme le plus simple du modèle de Hotelling.

32. Le professeur Cabral considère que Boeing procède essentiellement à trois types d'"investissement", interprétant la notion d'"investissement" comme une "dépense courante qui augmente les bénéfices futurs".[4183] Les deux premiers types ont trait à la "fixation agressive des prix" des modèles d'aéronefs nouveaux et matures. Le troisième consiste en des dépenses de développement (et de prédéveloppement) en vue de créer de nouveaux aéronefs ou d'accroître la valeur des aéronefs qui sont en cours de développement, dépenses qui sont examinées plus en détail dans la section c) ci-dessous.

a) "Fixation agressive des prix" des nouveaux aéronefs impliquée par les rendements de la courbe d'apprentissage

33. Selon le professeur Cabral, la fixation agressive des prix des *nouveaux modèles* d'aéronef (c'est-à-dire les aéronefs en phase initiale de production) entraîne une augmentation des ventes de l'année en cours et, par la dynamique de la courbe d'apprentissage, une réduction des coûts de production au cours des années à venir.[4184] La "courbe d'apprentissage" fait référence à la corrélation

[4182] Comme on l'a noté dans le cadre de l'examen du modèle de fonction objective, les valeurs des deux premiers types d'investissement sont attribuées aux paramètres utilisés dans le modèle pour arriver à la conclusion selon laquelle 85 centimes de chaque dollar additionnel de subvention s'appliqueront aux investissements destinés à augmenter la valeur de l'entreprise.

[4183] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 27.

[4184] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 27.

négative entre la production cumulée et le coût unitaire: plus une entreprise produit d'aéronefs d'un type donné, moins il est coûteux de produire une unité supplémentaire de cet aéronef.[4185]

34. Le professeur Cabral commence par estimer la valeur en dollars de l'investissement de Boeing dans la fixation agressive des prix à mesure que décroît la courbe d'apprentissage. Il considère que trois éléments définissent la courbe d'apprentissage: i) le coût de la première unité de production; ii) la pente de la courbe d'apprentissage; et iii) le nombre d'unités après lequel cesse l'apprentissage. Le professeur Cabral note que les précédentes recherches sur la construction d'aéronefs donnent à penser que les courbes d'apprentissage présentent une forte pente, créant ainsi pour les producteurs de LCA une incitation à fixer les prix agressivement afin de multiplier les ventes et d'atteindre plus rapidement le bas de la courbe d'apprentissage de manière à réduire les coûts unitaires de production. Ses calculs reposent sur l'hypothèse selon laquelle la courbe d'apprentissage a une pente particulièrement forte en ce qui concerne les 100 premières unités de tout modèle de LCA et selon laquelle Boeing fixe stratégiquement les prix comme si les coûts des aéronefs produits dans la partie de la courbe d'apprentissage qui accuse une forte pente étaient les mêmes que les coûts des aéronefs produits au bas de la courbe (soit vers la 200ème unité).[4186]

35. Sachant que la courbe d'apprentissage décrit le coût comme une fonction de l'apprentissage par rapport à l'augmentation de la production, le professeur Cabral lie cette "fonction de coût" à la fixation des prix à l'aide d'une formule définissant le "seuil de rentabilité" de la production (qu'il estime à 300 unités, sur la base des seuils de rentabilité constatés pour l'A380, l'A350 et le 787).[4187] Utilisant, entre autres estimations des paramètres, les données concernant les ventes d'aéronefs et les dépenses de développement annuelles moyennes de Boeing entre 2000 et 2006, il calcule ensuite le paramètre inconnu restant, à savoir le coût de la première unité. Il est alors en mesure de calculer le coût de production le plus élevé possible pour Boeing, compte non tenu de l'effet des rendements de courbe d'apprentissage, et le coût de production le plus faible possible, quand la courbe d'apprentissage est plate.[4188]

36. Le professeur Cabral estime que pour un "aéronef Boeing moyen", pendant la phase de production des 100 premières unités, la courbe d'apprentissage implique de fixer un prix inférieur de 9,53 millions de dollars par avion.[4189] Cette estimation est fondée sur un aéronef Boeing "moyen" (nombre de sièges, prix et nombre de livraisons annuelles) qu'il calcule à partir des données concernant les livraisons d'aéronefs de Boeing et les estimations des prix du marché (sur la base d'une réduction de 45,75 pour cent par rapport aux tarifs publiés) pour les divers modèles d'aéronefs Boeing.[4190] Le professeur Cabral estime en outre que 13,5 pour cent des aéronefs vendus par Boeing

[4185] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 53.
[4186] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 59.
[4187] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 57.
[4188] La différence entre ces deux chiffres exagérerait la perte moyenne si les effets de courbe d'apprentissage n'étaient pas pris en compte, parce que les producteurs produiraient néanmoins plus d'une unité, fixeraient le prix de chaque unité en fonction du coût et progresseraient vers le bas de la courbe d'apprentissage. Par conséquent, le professeur Cabral suppose que Boeing fixerait le prix de ses aéronefs quelque part au milieu de la courbe d'apprentissage, comme une moyenne ne dépassant pas un point où les réductions de coût deviennent moins marquées (qu'il suppose situé à 100 unités, sans justifier cette supposition); Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 60.
[4189] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 60.
[4190] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 52. Le résultat est que l'"aéronef Boeing moyen" du professeur

sont "nouveaux" en ce sens que Boeing se trouve encore dans la portion descendante de la courbe d'apprentissage.[4191] Autrement dit, 13,5 pour cent des 378 livraisons d'avions annuelles moyennes ont donné lieu à 9,53 millions de dollars de réductions de coûts liées à la courbe d'apprentissage. Le professeur Cabral conclut par conséquent que l'"investissement" annuel de Boeing dans la "fixation agressive des prix" due à la courbe d'apprentissage est de 483 millions de dollars.[4192]

b) "Fixation agressive des prix" impliquée par les frais de changement de fournisseur pour l'acheteur

37. Le professeur Cabral considère que la nature d'"investissement" de l'accroissement des ventes actuelles par la fixation agressive des prix est aussi présente pour les *aéronefs matures* par l'intermédiaire des frais de changement de fournisseur pour l'acheteur. Les frais de changement de fournisseur font référence aux frais que les acheteurs qui exploitent une famille d'aéronefs donnée doivent supporter pour changer de fournisseur (comme les frais liés à la formation des pilotes, la maintenance des aéronefs, etc.). Le professeur Cabral dit que dans la mesure où un acheteur se présentera à nouveau sur le marché d'une famille d'avions, le fournisseur avec lequel cet acheteur aura fait affaire précédemment aura plus de chance d'être à nouveau choisi. Pour cette raison, le professeur Cabral allègue qu'il est justifié du point de vue stratégique que pour les *nouveaux clients*, Boeing fixe agressivement les prix de ses modèles de LCA matures.[4193]

38. Le professeur Cabral estime le montant en dollars des subventions visant les nouveaux acheteurs d'aéronefs Boeing qui peuvent devenir par la suite des acheteurs fidèles. Pour ce faire, il interprète la fonction de demande de Hotelling comme étant une "probabilité de répéter une vente" et résout cette fonction en ce qui concerne les frais de changement de fournisseur (en exprimant les autres variables par rapport à l'élasticité de la demande et à la probabilité de changement, tirant respectivement les valeurs de ces paramètres d'autres études portant sur les LCA et de ses propres estimations).[4194] Le professeur Cabral estime donc en pourcentage de combien les prix augmenteraient si Boeing ne tenait pas compte des frais de changement de fournisseur. Il calcule que ces frais induisent une réduction de prix de 25 pour cent sur les *ventes actuelles* de Boeing à de nouveaux clients, réduction qui vise à maintenir captifs ces nouveaux clients qui, s'ils devaient par la suite passer des commandes à Airbus, devraient alors assumer des frais de changement de fournisseur. Étant donné que fixer les prix pour tenir compte des frais de changement de fournisseur s'applique aux nouveaux acheteurs, il estime en outre la part moyenne des ventes annuelles de Boeing qui concerne des compagnies aériennes qui n'ont pas acheté auparavant d'aéronefs de la même famille *et de la même génération* à Boeing. Estimé sur la base des données de Boeing pour 2000-2006, ce pourcentage est de 37,4 pour cent.[4195] Cabral conclut par conséquent que 37,4 pour cent des 378 livraisons annuelles d'aéronefs ont donné lieu à des rabais de 25 pour cent par rapport au prix

---

Cabral a une capacité de 190 sièges, un prix commercial de 54,7 millions de dollars et fait l'objet de 378 livraisons annuelles.

[4191] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 70.

[4192] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 60.

[4193] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4. Le professeur Cabral considère que l'avantage stratégique du subventionnement des ventes subventionnées d'aéronefs matures se vérifie également, "quoique dans une moindre mesure", dans le cas des anciens acheteurs (c'est-à-dire les clients existants).

[4194] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 65. Le professeur Cabral dit que son estimation selon laquelle la probabilité d'un changement de fournisseur s'élève à 25 pour cent est compatible avec l'observation de la structure de la demande d'aéronefs à fuselage large.

[4195] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 67.

moyen du marché de 54,7 millions de dollars, ce qui correspond à un "investissement" annuel moyen de 1,936 milliard de dollars dans la "fixation agressive des prix" par le biais des frais de changement de fournisseur.[4196]

c) Les dépenses de R&D peuvent être considérées comme équivalentes aux futures réductions de prix, dans lesquelles le prix est considéré comme le "prix effectif par unité de valeur"

39. Le professeur Cabral considère que lorsque les subventions sont appliquées à des investissements dans la fixation agressive des prix des nouveaux avions (courbe d'apprentissage) ou des aéronefs matures vendus à de nouveaux clients (frais de changement de fournisseur), leur incidence est "immédiate".[4197] Cependant, l'incidence de la portion de chaque dollar de subvention qui est appliquée aux investissements dans la R&D est "uniquement ressentie au niveau de la fixation future des prix".[4198] Le professeur Cabral tient un raisonnement selon lequel un accroissement des investissements dans la R&D entraînera une amélioration de la qualité des aéronefs et, par conséquent, une meilleure disposition du client à payer".[4199] Selon lui, si les prix nominaux des LCA devaient rester constants, cela signifierait que le prix effectif par unité de valeur "serait moindre". Autrement dit, une augmentation des dépenses de R&D entraîne une hausse des prix nominaux, mais une baisse des prix par unité de valeur.[4200] Le professeur Cabral conclut que pour une unité donnée de "valeur d'aéronef", Boeing est donc en mesure de facturer un "prix" moins élevé.[4201] Sur la base des données de Boeing pour les années 2000-2006, il détermine que les dépenses annuelles moyennes de R&D s'élèvent à 1,073 milliard de dollars.[4202] Comme on l'a noté plus haut, l'incidence des dépenses annuelles de R&D sur les prix est ressentie au niveau de la fixation des prix pendant toute la durée de vie d'un modèle d'aéronef. L'incidence totale des subventions pour la R&D sur les prix au cours d'une année donnée dépend alors des subventions pour la R&D fournies au cours de cette année et des années précédentes.[4203]

2. Critiques des États-Unis et réponses du professeur Cabral

a) La théorie du professeur Cabral sur la manière dont Boeing se comporterait est en contradiction avec les éléments de preuve empiriques concernant les stratégies réelles de fixation des prix entre 2000 et 2006

40. Les États-Unis font valoir que les implications de la théorie du professeur Cabral au sujet de la manière dont Boeing serait intervenue sur les marchés des LCA ne sont pas confirmées par les événements qui se sont produits en réalité sur ces marchés. Ils font observer que pendant la période 2000-2006, la part du marché mondial des LCA détenue par Boeing, mesurée par le volume des livraisons, *a chuté* de 61 à 47 pour cent, ce qui indique que loin de fixer les prix "agressivement",

[4196] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 68.
[4197] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 69.
[4198] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 72.
[4199] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 72.
[4200] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 72.
[4201] Le professeur Cabral considère en outre que le prix par unité de valeur (ou "prix corrigé") est le déterminant pertinent de la demande sur le marché, conclusion qu'il tente de démontrer formellement.
[4202] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 45, tableau 2.
[4203] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, paragraphe 85, tableau 5.

Boeing a systématiquement pratiqué des *prix supérieurs* à ceux d'Airbus, qui a gagné la part de marché perdue par Boeing.[4204]

41. Selon les États-Unis, Boeing a en fait *résisté* jusqu'en 2004 aux pressions exercées pour qu'elle réduise ses prix en réponse à la baisse des prix opérée par Airbus, après quoi il ne lui a plus été possible de supporter les pertes de parts de marché qui en résultaient. Les États-Unis font valoir qu'une si longue résistance de Boeing aux pressions exercées pour qu'elle réduise ses prix s'explique par l'importance des coûts à long terme entraînés par les réductions de prix, qui tendent à conditionner les prix du marché à la baisse. À cet égard, les États-Unis formulent une autre critique à l'égard de l'analyse du professeur Cabral, à savoir que celui-ci suppose que la "fixation agressive des prix" augmente la valeur de l'entreprise, sans tenir compte des conséquences négatives pour la valeur de l'activité économique.[4205]

42. En réponse à ces critiques, les Communautés européennes font valoir que le modèle Cabral n'analyse pas les niveaux absolus des livraisons ou des parts de marché détenues par Boeing et Airbus, mais les effets *marginaux* des subventions supplémentaires accordées à Boeing sur les prix à la commande. Elles disent que le modèle ne répond pas à la question de savoir si les effets marginaux sur les prix à la commande amènent ou non Boeing, en réalité, à gagner ou à perdre des parts de marché à tout moment et que cette question n'est pas pertinente pour évaluer l'exactitude du modèle.[4206]

b) Nature des incitations en matière de fixation des prix liées aux "rendements de courbe d'apprentissage"

43. Les États-Unis conviennent avec le professeur Cabral que des rendements de courbe d'apprentissage importants ont lieu une fois produite la première centaine d'unités d'un nouvel aéronef.[4207] Cependant, ils font valoir que le professeur Cabral a tort d'affirmer qu'un producteur de LCA baissera ses prix *dans le contexte d'une campagne* pour obtenir des gains de courbe d'apprentissage. Selon les États-Unis, les rendements de courbe d'apprentissage sont intégrés dans les projections de coût du producteur *au moment où la décision de lancement est prise*.[4208] À ce moment, le producteur définit pour le nouvel aéronef des objectifs de prix qui, pendant toute la durée de vie projetée de cet aéronef, doivent être supérieurs aux coûts moyens de production à plein régime à raison d'un montant suffisant pour justifier l'investissement.[4209] Selon les États-Unis, ces projections de prix tiennent compte des concessions qui sont régulièrement accordées aux clients de lancement avant que le volume de production soit suffisant pour créer des rendements de courbe d'apprentissage. Les États-Unis font valoir que la courbe d'apprentissage étant intégrée dans les objectifs de prix au

[4204] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 858.

[4205] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 859. Les États-Unis font valoir qu'une analyse solide de la propension d'une entreprise à investir ses liquidités dans la "fixation agressive des prix" plutôt qu'à les distribuer aux actionnaires devrait prendre en compte les coûts de la fixation agressive des prix sur le plan de la réduction des marges de profit et l'incidence de cette réduction sur la valeur de l'entreprise sur le marché.

[4206] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 781.

[4207] Les États-Unis font observer qu'ils formulent "d'importantes réserves" au sujet de la conclusion du professeur Cabral selon laquelle les rendements de courbe d'apprentissage sont observés *uniquement* une fois les 100 premières unités produites, mais qu'ils supposent pour les besoins de la présente argumentation que cette hypothèse n'est pas incorrecte; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 848, note de bas de page 1043.

[4208] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 848.

[4209] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 848.

moment où le programme est lancé, on ne s'attend pas à ce qu'il y ait ultérieurement, à l'occasion d'une campagne spécifique, des ajustements de prix liés à cette courbe.[4210]

44. Les États-Unis considèrent en outre que le professeur Cabral a tort d'affirmer que les rendements de courbe d'apprentissage s'appliquent à la production des 100 premières unités de chaque (ou de toute) *variante ultérieure* d'un nouveau modèle.[4211] Ils font valoir que sur les 2 640 livraisons de LCA Boeing qui ont eu lieu entre 2000 et 2006 et qui forment la base de l'analyse du professeur Cabral, *aucune* ne s'est accompagnée de gains de courbe d'apprentissage notables; en l'occurrence, la production de chaque grand modèle livré entre 2000 et 2006 avait dépassé 100 unités avant l'année 2000.[4212] Les États-Unis font valoir qu'entre 2000 et 2006, l'investissement de courbe d'apprentissage de Boeing dans la fixation de ses prix de vente était en fait "nul" ou "quasi nul", et ne s'élevait pas à 438 millions de dollars par an, comme l'a calculé le professeur Cabral.[4213]

45. NERA fait valoir en outre que bien que l'existence d'effets de courbe d'apprentissage "non négligeables" associés à la construction des LCA ne soit pas contestée, ces effets n'agissent pas directement sur la fixation des prix des LCA.[4214] NERA convient que les constructeurs de LCA fixent le prix des premières unités produites comme s'ils étaient déjà au bas de la courbe d'apprentissage, mais fait valoir qu'il s'agit d'une caractéristique intrinsèque de la production et de la concurrence dans ce secteur et que le fait que les fabricants de LCA aient reçu ou non des subventions n'y change rien.[4215] Selon NERA, l'analyse du professeur Cabral suppose implicitement qu'en l'absence des subventions, Boeing n'aurait pas fixé les prix comme si l'entreprise était au bas de la courbe d'apprentissage et que si Boeing avait reçu un montant de subventions inférieur, elle aurait augmenté les prix de vente des LCA facturés à ses nouveaux clients.[4216] NERA qualifie cela d'erreur fondamentale dans l'analyse du professeur Cabral.

46. NERA critique en outre la quantification, par le professeur Cabral, des réductions de prix liées à la courbe d'apprentissage en ceci que la quantification en question s'appuie sur l'existence d'effets de courbe d'apprentissage marqués en ce qui concerne les 100 premières unités de chaque *version* de chaque modèle de LCA Boeing construit entre 1989 et 2006 (il a été supposé par exemple que les Boeing 737-600, 737-700, 737-800 et 737-900 avaient chacun enregistré des effets de courbe d'apprentissage marqués pendant la production des 100 premières unités de chaque version).[4217] NERA considère que cela ne rend pas compte de la réalité de la branche de production des LCA. Par exemple, NERA note qu'étant donné que les quatre versions actuelles du 737 sont toutes assemblées dans la même usine et ont en commun les ailes, le fuselage, le cockpit et la plupart des autres éléments, il n'y a aucune raison de s'attendre à ce que chacune des quatre versions de chaque modèle

[4210] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 848. Les États-Unis font référence à une déclaration dans laquelle Clay Richmond, Vice-Président chargé de la gestion des recettes chez Boeing Commercial Airplanes, disait que "{b}ien qu'inclus dans les projections de coût des programmes de Boeing, les rendements de courbe d'apprentissage ne sont pas intégrés séparément dans la fixation des prix dans le cadre des différentes campagnes de vente"; déclaration de Clay Richmond, pièce US-275, paragraphe 3.

[4211] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 847.

[4212] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 853.

[4213] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 853.

[4214] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 13.

[4215] NERA fait valoir que la concurrence intense à laquelle se livrent Airbus et Boeing pour réussir le lancement de nouveaux modèles signifie qu'elles *doivent* fixer les prix dans une perspective d'avenir; elles ne peuvent espérer réussir en facturant des prix plus élevés aux clients de lancement pour tenir compte des coûts de production plus élevés de ces premiers avions; rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 15.

[4216] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 15.

[4217] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 15.

de LCA bénéficie séparément des effets de courbe d'apprentissage qui sont particulièrement marqués pendant la production des 100 premières unités.[4218]

47. Les Communautés européennes répondent à ces critiques de la manière suivante. Premièrement, en ce qui concerne la critique selon laquelle les effets de courbe d'apprentissage sont intégrés dans les objectifs de fixation des prix au moment du lancement d'un programme de LCA et ne s'inscrivent pas dans le contexte d'ajustements de prix lors de campagnes spécifiques, les Communautés européennes notent que l'expert de Boeing sur lequel les États-Unis s'appuient pour déclarer que les rendements de courbe d'apprentissage ne sont pas intégrés séparément dans la fixation des prix de ventes individuelles, mais sont plutôt inclus dans les projections de coût des programmes de Boeing, loin de contredire le raisonnement du professeur Cabral, confirme que Boeing est incitée à offrir (et offre) des concessions supplémentaires lors de la vente des premiers aéronefs d'un programme.[4219] Selon les Communautés européennes, le niveau de l'intérêt qu'il y a pour Boeing à convaincre le marché que la demande est importante et à se déplacer ainsi vers le bas de la courbe d'apprentissage dépend des fonds provenant de subventions dont l'entreprise dispose pour justifier le fait d'accepter des marges inférieures sur certaines ventes.[4220]

48. Deuxièmement, les Communautés européennes rejettent la critique des États-Unis selon laquelle les rendements de courbe d'apprentissage ne s'appliquent pas aussi aux 100 premières unités des *variantes* ultérieures des modèles de LCA. Elles estiment que les "éléments de preuve disponibles" démontrent qu'un aéronef bénéficie des effets de courbe d'apprentissage pendant toute la durée de sa production et que des effets de courbe d'apprentissage supplémentaires s'appliquent aux nouveaux modèles d'une famille d'aéronefs. Sur cette base, les Communautés européennes font valoir que l'estimation que fait le professeur Cabral du pourcentage d'aéronefs Boeing qui ont bénéficié des effets de courbe d'apprentissage pendant la période 2000-2006 est donc raisonnable.[4221]

c) Estimation de la mesure dans laquelle les prix sont affectés par les frais de changement de fournisseur de l'acheteur

49. Les États-Unis reconnaissent qu'à la différence de l'incidence des rendements de courbe d'apprentissage, le phénomène des frais de changement de fournisseur apparaît dans le contexte spécifique des campagnes de vente. Cependant, ils font valoir que le professeur Cabral associe à tort des frais de changement de fournisseur à des ventes qui n'en ont pas comporté, exagérant ainsi énormément la fréquence avec laquelle Boeing envisage d'accorder une réduction de prix pour des raisons de frais de changement de fournisseur. Selon les États-Unis, des frais de changement de fournisseur sont occasionnés quand une compagnie aérienne décide d'acheter un aéronef de la génération actuelle à un nouveau fournisseur, au lieu d'acheter un aéronef supplémentaire de la génération actuelle à son fournisseur en titre. Les États-Unis disent qu'en revanche, les réductions de prix relatives aux frais de changement de fournisseur n'interviennent pas dans les ventes i) d'un nouveau type de LCA (par exemple le 787); ii) d'une *nouvelle génération* d'un type d'aéronef qu'une compagnie aérienne exploite déjà (par exemple l'achat d'un 737-800 par une compagnie aérienne qui

[4218] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 15.

[4219] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 771. Les Communautés européennes identifient l'expert de Boeing comme étant James Hayes, Directeur de Boeing chargé de la fixation des prix du 787, mais l'expert de Boeing est Clay Richmond (voir la première communication écrite des États-Unis, paragraphes 847 et 848).

[4220] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 771.

[4221] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 772. Les Communautés européennes font valoir qu'en tout état de cause, l'analyse de sensibilité du professeur Cabral a démontré que même quand la proportion d'aéronefs bénéficiant des effets de courbe d'apprentissage était sensiblement inférieure au paramètre du modèle, l'incidence globale sur les conclusions du professeur Cabral était négligeable.

exploite des 737-300); ou iii) d'une *nouvelle variante* d'un type d'aéronef qu'une compagnie aérienne exploite déjà (par exemple l'achat d'un 737-800 par une compagnie qui exploite des 737-700).[4222]

50. Les États-Unis font valoir que le professeur Cabral assigne à tort des frais de changement de fournisseur à tous les achats effectués par des compagnies aériennes qui n'ont pas acheté auparavant d'aéronefs de la même *génération* et de la même famille, et estime par conséquent que 37,4 pour cent des ventes de Boeing sont des ventes à de nouveaux clients de cette famille particulière d'aéronefs.[4223] Selon les États-Unis, une analyse des 2 644 livraisons faites par Boeing entre 2000 et 2006 montre que 120 livraisons au plus (soit 4,5 pour cent seulement) ont supposé des frais de changement de fournisseur du type de ceux qui pourraient avoir conduit Boeing à accorder à ce titre des réductions de prix.[4224]

51. En outre, les États-Unis font valoir que la compréhension, par le professeur Cabral, de la nature des incitations en matière de fixation des prix liées aux frais de changement de fournisseur est en contradiction avec les réalités de la branche de production des LCA.[4225] Selon eux, le professeur Cabral conçoit les incitations qui se rapportent au prix et sont liées aux futurs frais de changement de fournisseur comme étant fondées sur un lien entre la probabilité d'un futur changement et les *réductions de prix actuelles*. Les États-Unis font valoir qu'en réalité la question de savoir si un acheteur actuel changera de fournisseur à l'avenir dépendra avant tout du point de savoir si, à ce moment futur, le fournisseur prétendant offrira une réduction suffisante pour compenser les frais de changement de fournisseur du client. L'aptitude du fournisseur prétendant à offrir une telle réduction à l'avenir n'est pas influencée par les données historiques sur la probabilité d'un changement de fournisseur. Par conséquent, selon les États-Unis, un fournisseur n'est pas incité à offrir des réductions actuelles fondées sur les probabilités historiques qu'utilise le professeur Cabral.[4226]

52. NERA convient avec le professeur Cabral qu'il peut y avoir des frais de changement de fournisseur associés à l'achat de LCA, que ce soit pour remplacer ou pour développer une flotte. Cependant, NERA dit que l'importance de ces frais variera considérablement en fonction de la flotte existante de la compagnie aérienne et des nouveaux avions de remplacement envisagés.[4227]

53. En outre, NERA considère que la formule dont se sert le professeur Cabral pour estimer que les frais de changement de fournisseur induisent une réduction de prix de 25 pour cent lors de la vente à de nouveaux acheteurs est excessivement simpliste, n'est fondée sur aucune donnée relative à de quelconques concessions de prix offertes réellement par Boeing à un quelconque client dans le cadre d'une campagne de vente et ne tient pas compte des complexités de la concurrence entre Airbus et Boeing, en vertu de laquelle chaque possibilité de vente donne lieu à une campagne de vente

---

[4222] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 855, faisant référence à la déclaration de Clay Richmond, paragraphe 6, pièce US-275.

[4223] Première communication écrite des États-Unis, paragraphe 854.

[4224] Première communication écrite des États-Unis, paragraphes 851 et 85(?), faisant référence à la déclaration de Clay Richmond, paragraphe 8, pièce US-275; observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 95, paragraphe 244. En outre, les États-Unis font valoir que, quand Boeing était le fournisseur en titre, les éléments de preuve montrent qu'elle s'est refusée à accorder des réductions de prix et a perdu de ce fait d'importantes campagnes de vente face à Airbus, en dépit des coûts supportés par les compagnies aériennes qui ont changé de fournisseur pour Airbus.

[4225] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 95, paragraphe 243.

[4226] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 95, paragraphe 243.

[4227] Rapport Jordan et Norman, pièce US-3, pages 15 et 16. Les auteurs notent, par exemple, qu'il y a généralement une grande communité entre les versions de même génération d'un modèle donné (par exemple la famille du Boeing 737 ou celle de l'Airbus A320) et qu'une communité peut aussi exister entre différents modèles, comme entre l'A330 et l'A340.

individualisée et ciblée en fonction des spécificités du client considéré.[4228] À cet égard, NERA note que pendant la "période de référence" de 2004 à 2006, Boeing a livré 973 avions dont on supposerait, sur la base de la méthode du professeur Cabral, que 37,4 pour cent (soit 364 appareils) ont donné lieu à des réductions de prix pour frais de changement de fournisseur. NERA considère qu'il s'agit d'une hypothèse irréaliste étant donné que 366 livraisons ont été faites à des compagnies qui exploitent depuis longtemps des avions Boeing ou à des sociétés de location, qui ni les unes ni les autres n'auraient été concernées par des frais de changement de fournisseur.[4229]

54. NERA fait valoir en outre que l'analyse du professeur Cabral implique nécessairement qu'en l'absence des subventions, Boeing n'aurait pas fixé les prix comme elle l'a fait pour compenser les frais prospectifs de changement de fournisseur des acheteurs potentiels (et, en conséquence, que si Boeing avait reçu 1 dollar de moins de subvention, elle aurait augmenté ses prix pour les nouveaux clients). NERA considère qu'une telle hypothèse ne tient pas compte de la concurrence intense que se font Airbus et Boeing dans le cadre de leurs campagnes de vente de LCA à des clients potentiels.[4230]

55. En réponse à ces critiques, les Communautés européennes avancent les arguments suivants. Premièrement, elles contestent l'absence de frais de changement de fournisseur lorsqu'une compagnie aérienne commande une nouvelle génération d'un type d'aéronef qu'elle exploite déjà. À cet égard, les Communautés européennes soutiennent que des clients ont affirmé publiquement que les frais occasionnés par le passage à la nouvelle génération d'un aéronef provenant d'un même constructeur pouvaient être encore plus importants que les frais de passage d'un constructeur à un autre.[4231] Deuxièmement, les Communautés européennes font valoir que les États-Unis ont donné une idée fallacieuse de la pertinence des frais de changement de fournisseur dans le modèle du professeur Cabral. Selon les États-Unis, le modèle du professeur Cabral est centré sur la prise en considération par Boeing, dans ses décisions actuelles en matière de fixation des prix, de la possibilité qu'une compagnie aérienne s'expose à de futurs frais de changement de fournisseur (ce qui justifierait que Boeing offre aujourd'hui à un client des prix inférieurs).[4232] De ce point de vue, les frais de changement de fournisseur peuvent être pertinents dans le cadre des ventes d'un nouveau type de LCA, ou de nouvelles générations de LCA existants, parce que la possibilité existe de rendre le client captif dans la perspective de ventes futures. En outre, les Communautés européennes font valoir que la critique connexe des États-Unis selon laquelle la part des ventes de Boeing qui ont fait intervenir des frais de changement de fournisseur était considérablement inférieure à l'hypothèse du professeur Cabral (4,5 pour cent comparativement à 37,4 pour cent) passe de même à côté de l'essentiel. En tout état de cause, elles font valoir que le professeur Cabral montre dans son analyse de sensibilité que même si la part des ventes d'aéronefs affectées par des considérations de frais de changement de fournisseur était différente de son estimation, l'incidence sur son résultat global serait négligeable.[4233]

d) Dépenses de R&D en tant que futures réductions de prix

56. NERA critique la tentative du professeur Cabral pour transformer les dépenses de R&D engagées par Boeing dans le domaine des avions commerciaux en des réductions de prix. Selon

[4228] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, pages 15 et 16.
[4229] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 17, note de bas de page 14.
[4230] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 17.
[4231] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 775, note de bas de page 1179. Les Communautés européennes font référence à un article dans lequel le Directeur général d'easyJet a dit que sa société devait faire face à des frais de changement de fournisseur plus importants pour ajouter l'aéronef 737-700 de Boeing à son parc existant de 737-300 que si elle ajoutait les modèles A319 d'Airbus à sa flotte. Une partie des frais occasionnés par le passage d'une génération d'appareils Boeing à la suivante étaient dus au fait que 30 pour cent des pilotes d'easyJet ne sont certifiés que pour voler sur l'un ou l'autre des différents types de 737; "Easy Does It" Airline Business, 12 January 2002, pièce EC-1247.
[4232] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphes 776 à 778.
[4233] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 778.

NERA, la concurrence intense que se livrent Boeing et Airbus porte en substance sur la conception et la construction de meilleurs avions (des versions améliorées des modèles existants, ainsi que de nouveaux modèles). Or, toujours selon NERA, le professeur Cabral suppose implicitement qu'en l'absence des subventions, Boeing n'aurait pas fait les mêmes investissements dans la R&D.[4234]

57. NERA note les conclusions du professeur Cabral selon lesquelles, pendant la période de 1989 à 2006, les subventions versées à Boeing ont conduit celle-ci à accorder des "réductions de prix liées à la R&D" pour un montant de 4,43 milliards de dollars (plus 2,41 milliards de dollars supplémentaires pour 2007-2022). NERA considère que cela ne pourrait être vrai que dans l'un des cas suivants: i) ces dépenses de R&D n'auraient pas été des investissements productifs pour Boeing en l'absence des subventions, mais Boeing n'ayant pas d'autres investissements productifs à faire, elle a effectué ceux-là de toute façon; ou ii) ces dépenses de R&D auraient été des investissements productifs pour Boeing en l'absence des subventions, mais Boeing ne disposait pas des capitaux nécessaires pour faire ces investissements, en l'absence des subventions.[4235] NERA fait valoir qu'aucune des deux propositions ne repose sur une base logique ou empirique.

e) Choix du modèle de comportement oligopolistique de Hotelling comme étant représentatif de la nature de la concurrence par les prix entre Airbus et Boeing

58. Les États-Unis font valoir que le choix qu'a fait le professeur Cabral d'un modèle de Hotelling pour son analyse de la fixation duopolistique des prix entre Airbus et Boeing est profondément erroné (bien qu'ils soulignent qu'étant erronée, l'hypothèse de modélisation décrite ci-dessus infirmerait les résultats du professeur Cabral même si celui-ci avait eu raison de choisir un modèle de Hotelling).[4236] Selon eux, l'erreur la plus criante dans le choix du modèle de Hotelling pour une analyse de la concurrence par les prix entre Airbus et Boeing est que dans les modèles de Hotelling/Bertrand, chaque concurrent fait une *offre de prix unique et simultanée*. Selon les États-Unis, cela est en contradiction avec la nature de la fixation des prix sur le marché des LCA, où il existe généralement une *suite rapide d'offres de prix concurrentes*.[4237] Les États-Unis font valoir que le modèle de fixation des prix qu'il est correct d'appliquer au marché des LCA est connu sous le nom de "concurrence de Bertrand répétée". Ils soutiennent que les textes qui ont été publiés sur la fixation répétée des prix selon Bertrand concluent généralement que tout résultat rationnel en matière de prix (du monopole à la concurrence) est un équilibre *possible* ayant cette forme de concurrence oligopolistique et que le résultat effectif de tout cas concret dépendra de facteurs tels que les aptitudes et cultures concurrentielles des concurrents. Les États-Unis notent que le "modèle de fixation des prix hautement déterministe" du professeur Cabral est en totale contradiction avec cette conclusion.[4238]

59. Le professeur Greenwald critique lui aussi les hypothèses qui ont été faites au sujet du modèle fondamental de concurrence par les prix qui sous-tend les conclusions du professeur Cabral. Il fait valoir que le modèle du professeur Cabral suppose qu'il est impossible d'adapter les prix aux différentes compagnies aériennes, soit parce que dans une campagne de vente, ni Boeing ni Airbus n'ont connaissance des préférences d'une compagnie aérienne au moment de la fixation des prix, soit

[4234] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 18. Les États-Unis formulent aussi cet argument de manière indépendante. Ils soutiennent que ni les Communautés européennes ni le professeur Cabral n'ont prouvé que le financement public que Boeing a reçu pour les travaux de R&D qu'elle a réalisés était destiné à des travaux qu'elle aurait réalisés autrement par ses propres moyens, ni que Boeing, autrement, aurait dépensé les mêmes montants de sa propre initiative; première communication écrite des États-Unis, paragraphe 841.

[4235] Rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, page 19.

[4236] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 382, paragraphe 342.

[4237] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 382, paragraphe 347.

[4238] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 382, paragraphe 348.

parce que les deux sociétés sont contraintes d'une manière ou d'une autre de maintenir leurs prix identiques pour toutes les compagnies aériennes.[4239] Le professeur Greenwald considère que cette hypothèse n'a aucun rapport avec la réalité des efforts prolongés que font Airbus et Boeing pour obtenir des commandes individuelles, de leurs connaissances respectives des préférences bien établies des compagnies aériennes, ou des contrats de vente finals "laborieusement négociés". Il fait valoir que sur un marché caractérisé par une négociation individuelle avec des compagnies aériennes ayant des préférences bien connues, le prix que paie en définitive chaque compagnie aérienne dépend du point de savoir si la préférence de cette compagnie pour un constructeur de LCA plutôt que pour l'autre en fait un acheteur de Boeing ou d'Airbus. Le professeur Greenwald explique en outre qu'un modèle réaliste devrait tenir compte de cette réalité et qu'un tel modèle aurait été plus simple que celui du professeur Cabral.

60. En réponse, le professeur Cabral note que son modèle a pris en considération l'incidence des subventions sur un acheteur "moyen" d'aéronefs Boeing et Airbus, plutôt que d'incorporer une fixation des prix des LCA adaptée à des clients spécifiques.[4240] Or, ce dernier type de modèle aurait engendré une plus grande complexité mathématique. En outre, modéliser un acheteur unique avec une préférence moyenne fournit par conséquent une bonne approximation du prix moyen et de l'incidence moyenne des subventions sur les prix, aussi explicitement qu'un modélisation de l'ensemble des types d'acheteur.[4241] Le professeur Cabral observe en outre que le modèle répété de concurrence par les prix de Bertrand que proposent les États-Unis peut ne pas être adapté au marché des LCA parce qu'il n'y a pas de preuve d'une collusion entre Airbus et Boeing qui obligerait à modéliser l'interaction entre les deux entreprises sous forme d'un jeu répété.[4242]

D. ÉVALUATION DU MODÈLE CABRAL

1. Considérations préliminaires à propos de l'évaluation du modèle Cabral par le Groupe spécial

61. Le modèle Cabral est un type particulier de modèle de simulation empirique connu sous le nom de "modèle étalonné". Les économistes créent des modèles étalonnés en supposant l'existence d'une relation entre différentes variables, par exemple entre les subventions et les prix. Ils font aussi des hypothèses au sujet de la nature de cette relation, dont rendent compte les paramètres du modèle. L'étalonnage du modèle consiste à choisir pour les paramètres des valeurs qui assurent la cohérence des hypothèses du modèle et des données observées. On distingue les modèles étalonnés des modèles économétriques estimatifs, qui utilisent des techniques statistiques (c'est-à-dire une analyse de régression) pour vérifier la justesse des hypothèses sur lesquelles repose le modèle.

62. Pour évaluer le modèle Cabral dans le contexte des arguments des Communautés européennes concernant le lien de causalité, il est important de noter que ce modèle, bien qu'il puisse indiquer qu'un lien de causalité entre les subventions et l'"événement" (en l'espèce, le prix des LCA de Boeing) est logiquement possible, n'indique pas à lui seul dans quelle mesure cette possibilité logique est effectivement plausible. Autrement dit, le modèle du professeur Cabral *suppose* nécessairement (sur la base des hypothèses qu'il contient) qu'il existe une relation positive entre la réception des subventions et la baisse des prix de Boeing. Il n'est cependant pas censé vérifier cette proposition.

[4239] Document Greenwald, pièce US-8, page 5.

[4240] Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphe 54. Un tel modèle prendrait en considération les facteurs suivants: les coûts des vendeurs, l'élément de la préférence de l'acheteur qui est connu par les vendeurs et l'élément de la préférence de l'acheteur qui n'est connu que par l'acheteur.

[4241] Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphes 54 et 55.

[4242] Luís Cabral, Investment and Pricing Behaviour Model: Literature Review of Theories Dealing with Strategic Interaction in Duopolies, July 2009, pièce EC-1435, paragraphe 30.

Or, si le Groupe spécial devait accepter les hypothèses contenues dans le modèle (y compris celles qui sont faites à propos des valeurs des différents paramètres), le modèle Cabral pourrait alors aider à *quantifier* l'incidence des subventions sur les prix de Boeing.

2. Rôle du modèle Cabral dans les arguments des Communautés européennes concernant les "effets sur les prix"

63. Dans leur première communication écrite, les Communautés européennes présentent le rapport Cabral en disant qu'en plus de s'appuyer sur les calculs de l'ITR concernant l'"importance" des subventions qui apportent des avantages aux aéronefs de Boeing, elles s'appuient sur les travaux du professeur Cabral pour "démontrer qu'entre 2004 et 2006, les subventions des États-Unis ont fait notablement baisser les prix des 787, 737NG et 777 de Boeing".[4243] Plus loin dans cette communication, les Communautés européennes disent que leur argument concernant le lien de causalité, à savoir que Boeing est fortement *incitée* à utiliser une portion des liquidités supplémentaires hors exploitation provenant des 16,9 milliards de dollars de subventions non liées pour baisser les prix de ses LCA, est *confirmé* par l'analyse du professeur Cabral.[4244] Elles indiquent ensuite que le professeur Cabral présente une "analyse économique des *raisons pour lesquelles* les subventions versées par les États-Unis à Boeing qui ne sont pas directement liées à la production ou au volume des ventes d'aéronefs spécifiques … influencent fortement les décisions de Boeing en matière d'investissement et de fixation des prix".[4245] Selon les Communautés européennes, les conclusions du modèle du professeur Cabral sont que les subventions qui augmentent les liquidités hors exploitation de Boeing ont un effet direct et important sur le comportement de Boeing en matière d'investissement et de fixation des prix.[4246] Cela donne à penser que les Communautés européennes cherchent à se servir du modèle du professeur Cabral comme d'un élément de preuve supplémentaire à l'appui de leur argument concernant le lien de causalité (selon lequel les subventions ont amené Boeing à baisser les prix de ses LCA), ainsi que pour quantifier l'ampleur des réductions de prix.

64. Dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes décrivent le rapport établi par le professeur Cabral comme "offr{ant} des estimations quantitatives de la mesure dans laquelle les subventions qui augmentent les liquidités hors exploitation de Boeing ont conduit celle-ci à baisser les prix de ses LCA.[4247] Cependant, elles décrivent ensuite l'exposé du professeur Cabral dans les termes suivants:

> "Dans son rapport, le professeur Cabral a défini un modèle pour déterminer comment Boeing dépense les liquidités additionnelles, c'est-à-dire comment elle répartit les fonds provenant des subventions qu'elle reçoit entre les investissements dans la valeur future de l'entreprise et les versements aux actionnaires. Il *a conclu* que la majorité des subventions accordées par les États-Unis étaient dirigées vers des investissements dans la valeur de l'entreprise *et* avaient des effets sur les prix d'une importance à peu près identique au montant des subventions."[4248]

65. À l'issue de l'examen qu'elles font du rapport Cabral dans leur deuxième communication écrite, les Communautés européennes concluent en disant que "les effets sur les prix *déterminés* par le

[4243] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1007.
[4244] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1309.
[4245] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1309. (pas d'italique dans l'original)
[4246] Première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1309.
[4247] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 753.
[4248] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 753. (pas d'italique dans l'original)

professeur Cabral confirment par conséquent les arguments des CE et les autres éléments de preuve démontrant les effets négatifs des subventions des États-Unis".[4249]

66. Comme l'indique ce qui précède, il apparaît que le rapport Cabral est pertinent de deux manières par rapport aux arguments des Communautés européennes concernant le lien de causalité. Premièrement, il étaye l'argument général (et central) des Communautés européennes selon lequel Boeing a utilisé les subventions pour baisser les prix de ses LCA (en appuyant en l'occurrence les principales affirmations des Communautés européennes selon lesquelles les conditions de concurrence sur les marchés des LCA, couplées à l'importance des subventions, ont incité Boeing à baisser les prix de ses LCA et lui ont offert des possibilités et la capacité de le faire). Deuxièmement, il quantifie la mesure dans laquelle les subventions se sont traduites par une baisse des prix des LCA de Boeing. En outre, l'analyse que fait le professeur Cabral des manières dont une entreprise comme Boeing utilisera les subventions qui ne sont pas directement liées à la production ou la vente de LCA spécifiques reproduit, en en présentant les bases théoriques, les principaux arguments au moyen desquels les CE expliquent pourquoi et comment, étant donné les incitations en matière de fixation des prix liées à la production et la vente des LCA, ainsi que la nature de la concurrence sur le marché des LCA, Boeing utilisera une portion non négligeable des subventions pour baisser les prix de ses LCA et accroître sa part de marché.

3. Principales faiblesses du modèle du professeur Cabral pour ce qui est d'étayer les arguments des Communautés européennes selon lesquels Boeing utilise les subventions pour baisser les prix de ses LCA

67. Le Groupe spécial présente ici ce que nous tenons pour les failles principales de l'analyse que fait le professeur Cabral de la manière dont la catégorie de subventions que ce dernier qualifie de subventions pour le développement influe, d'après les allégations, sur le comportement de Boeing en matière de fixation des prix des LCA. Le Groupe spécial n'examine pas les nombreuses critiques formulées par les États-Unis et leurs consultants à l'égard des estimations de certains paramètres faites par le professeur Cabral, attendu qu'à notre avis, ces facteurs influent essentiellement sur la quantification des "effets sur les prix".

a) Compatibilité avec le comportement de Boeing en matière de fixation des prix sur les marchés des LCA entre 2000 et 2006

68. De l'avis du Groupe spécial, la faiblesse la plus apparente de l'analyse du professeur Cabral, dans la mesure où celle-ci vise à *démontrer* que Boeing utiliserait une proportion importante de chaque dollar additionnel de subvention pour procéder à une fixation agressive des prix de ses LCA, est le fait que cette analyse n'est pas étayée par des éléments de preuve empiriques relatifs au comportement réel de Boeing en matière de fixation des prix entre 2000 et 2006. Le Groupe spécial rappelle que la théorie du professeur Cabral concernant la manière dont la réception de "subventions pour le développement" influerait sur le comportement de Boeing en matière de fixation des prix est que Boeing consacrerait directement et immédiatement une proportion importante de toute subvention de ce type reçue au cours d'une année donnée à des "investissements" dans la fixation agressive des prix afin de prendre des parts de marché à Airbus. Le Groupe spécial accepte les éléments de preuve montrant que Boeing a modifié sa politique de prix à la fin 2004/en 2005 pour devenir beaucoup plus "agressive" à cet égard. En fait, il note que la version que donnent les Communautés européennes des événements survenus sur les marchés des LCA entre 2000 et 2006 est que Boeing est devenue soudain beaucoup plus agressive en ce qui concerne les prix à la fin de 2004, avec la nomination d'un nouveau

[4249] Deuxième communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 785. (pas d'italique dans l'original)

directeur des ventes et un changement manifeste de politique de prix.[4250] Or, il apparaît que le fait même de suggérer que Boeing pourrait soudain décider de modifier sa politique et de devenir plus agressive en ce qui concerne les prix en 2004/2005 (en utilisant les subventions pour ce faire) contredit la théorie du professeur Cabral sur la manière dont Boeing consacrerait de façon optimale les dollars additionnels de subvention à des "investissements" dans la fixation agressive des prix, à moins qu'il soit possible de montrer qu'à partir de 2004/2005, le montant des subventions versées à Boeing a sensiblement augmenté (ce qui n'est pas le cas).

69. Quand le Groupe spécial leur a demandé d'expliquer cette incompatibilité manifeste, les Communautés européennes ont répondu que le modèle Cabral reproduisait le comportement "moyen" de Boeing en ce qui concerne l'usage que celle-ci a fait des subventions pendant la période de 2000 à 2006. Selon les Communautés européennes, le fait qu'après 2004 Boeing avait utilisé une portion des subventions plus importante qu'auparavant est compatible avec un modèle qui évalue le comportement "moyen" de Boeing entre 2004 et 2006.[4251] Les Communautés européennes ne contestent pas non plus que Boeing puisse apporter ses propres fonds – en complément des subventions qu'elle reçoit – pour investir dans une baisse des prix. Selon elles, la décision prise par Boeing en 2004 de baisser radicalement ses prix en ce qui concerne, entre autres choses, le 737NG, a été rendue possible en partie par "un recours accru à ces subventions" et en partie par la décision de Boeing d'utiliser ses propres fonds pour réduire les prix.[4252] Les Communautés européennes font valoir que, pour évaluer leurs arguments et éléments de preuve, peu importe lequel des deux facteurs a contribué le plus à la baisse des prix opérée par Boeing – ce qui est important, c'est "l'effet marginal des subventions accordées par les États-Unis sur les prix de Boeing".[4253]

70. Les États-Unis font valoir que cette explication des Communautés européennes illustre simplement les contradictions entre réalité et théorie. Ils rappellent que les Communautés européennes, dans leur première communication écrite, ont fait valoir que les effets sur les prix qui augmentent les liquidités hors exploitation de Boeing sont *immédiats et directs* à la fois dans le cas de l'investissement dans la fixation agressive des prix des nouveaux avions (par une fixation des prix en partie basse de la courbe d'apprentissage) et en ce qui concerne la fixation agressive des prix de vente des aéronefs matures.[4254] Les États-Unis font valoir que pour tenter d'expliquer la compatibilité de l'analyse du professeur Cabral avec les événements survenus après 2004 sur le marché, les Communautés européennes admettent que Boeing peut modifier sensiblement sa répartition du montant de l'apport de liquidités hors exploitation allégué entre diverses options de dépenses. Ils notent que c'est *seulement* en s'appuyant sur son hypothèse selon laquelle Boeing utilise toutes les liquidités provenant des subventions selon une *proportion fixe* entre les investissements entraînant une baisse des prix des LCA et les versements aux actionnaires que le professeur Cabral peut affirmer que les subventions alléguées qui augmentent les liquidités hors exploitation de Boeing influeront *toujours* sur les prix de Boeing. Sinon, le modèle du professeur Cabral n'expliquerait pas pourquoi, à un moment donné quelconque, la proportion de la subvention investie dans la baisse des prix ne serait

[4250] Déclaration orale confidentielle des Communautés européennes à la première réunion avec le Groupe spécial, paragraphes 53, et 75 et 76; Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 117. Il apparaît que les deux parties admettent que Boeing a adopté une politique de prix plus agressive à la fin de 2004 ou au début de 2005 (elles sont quelque peu divisées sur la date précise). Voir, par exemple, les observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 86, paragraphe 307.

[4251] Réponse des Communautés européennes à la question n° 86, paragraphe 394.

[4252] Réponse des Communautés européennes à la question n° 86, paragraphe 396.

[4253] Réponse des Communautés européennes à la question n° 86, paragraphe 396.

[4254] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 86, paragraphe 303, faisant référence à la première communication écrite des Communautés européennes, paragraphe 1322.

pas nulle et la proportion transmise aux actionnaires ne serait pas de 100 pour cent.[4255] Par conséquent, selon les États-Unis, le modèle du professeur Cabral exclut formellement que Boeing puisse investir certaines années, mais pas d'autres, un pourcentage un peu plus élevé des subventions qu'elle reçoit dans la baisse des prix de ses LCA.

71. Les États-Unis font valoir en outre que si la théorie du professeur Cabral selon laquelle la "fixation agressive des prix" est un "investissement" rationnel était vraie, on se serait attendu à ce qu'entre 2000 et 2004 Boeing ait fixé agressivement ses prix pour prendre des parts de marché à Airbus, plutôt que de se refuser à réduire ses prix et de perdre des parts de marché. Les Communautés européennes font valoir que les subventions accordées à Boeing ont aussi eu des effets négatifs pendant la période de 2001 à 2003, un certain nombre de facteurs ayant néanmoins "empêché Boeing de maximiser les effets de ces subventions pour accroître sa part de marché aux dépens d'Airbus".[4256] Ces facteurs sont notamment les suivants: les relations médiocres de Boeing avec ses clients, le fait que le carnet de commande de Boeing était dominé par des compagnies aériennes des États-Unis en proie à de grandes difficultés, le fait que Boeing n'avait pas lancé de nouveaux LCA et la décision de l'entreprise de concurrencer les sociétés de location. Les Communautés européennes disent qu'avant la fin de 2004, "ces facteurs avaient changé et Airbus ressentait à nouveau la totalité des effets des subventions".[4257]

72. Le Groupe spécial est convaincu par la critique du modèle Cabral formulée par les États-Unis à cet égard. Dans la mesure où l'analyse du professeur Cabral vise à démontrer non seulement qu'il est "logiquement possible" que Boeing ait utilisé les "subventions pour le développement" pour baisser les prix de ses LCA, mais que Boeing *a réellement* utilisé ces subventions pour baisser les prix de ses LCA, nous nous attendrions à ce que les implications de la théorie du professeur Cabral au sujet de la manière dont Boeing se comporterait sur les marchés des LCA soient, au moins dans une certaine mesure, confirmées par les événements qui sont survenus sur ces marchés. Le professeur Cabral lui-même a dit, au cours de son examen des divers modèles de comportement oligopolistique qu'il aurait pu éventuellement choisir pour asseoir son modèle, que bien qu'il puisse être difficile de choisir un modèle fondé sur des principes purement théoriques, on pouvait se demander si les hypothèses qui étaient faites dans ces modèles étaient raisonnables étant donné la branche de production en cause et si les résultats que prévoyaient lesdits modèles étaient compatibles avec la réalité de cette branche de production et les résultats réels du marché.[4258] Le Groupe spécial considère qu'il est possible d'en dire autant du modèle du professeur Cabral et nous ne considérons pas que ce modèle ni les résultats qu'il prévoit soient compatibles avec les éléments de preuve concernant le comportement en matière de fixation des prix et la part de marché dans la branche de production des LCA entre 2000 et 2006.[4259]

b) Les subventions "non liées" sont-elles l'équivalent fonctionnel de liquidités additionnelles pour Boeing?

73. L'analyse du professeur Cabral repose sur l'hypothèse selon laquelle les subventions "en nature" telles que les subventions pour la R&D de la NASA sont fongibles avec des liquidités.[4260] Les

[4255] Observations des États-Unis sur la réponse des Communautés européennes à la question n° 86, paragraphe 304.
[4256] Réponse des Communautés européennes à la question n° 85, paragraphe 390.
[4257] Réponse des Communautés européennes à la question n° 85, paragraphe 391.
[4258] L. Cabral, Investment and Pricing Behaviour Model: Literature Review of Theories Dialing with Strategic Interaction in Duopolies, July 2009, pièce EC-1436, paragraphe 11.
[4259] Voir aussi plus bas les paragraphes 74 et 75 de la section c).
[4260] Luís M. B. Cabral, Impact of Development Subsidies Granted to Boeing, New York University and CEPR, March 2007, pièce EC-4, page 41; Luís M. B. Cabral, Response to the U.S. Criticisms of my Analysis of "The impacts of Development Subsidies Granted to Boeing", 14 November 2007, pièce EC-1182, paragraphes 32 et 33. Le Groupe spécial observe que la preuve que les subventions "en nature" sont fongibles

RCC supprimés, comme indiqué [***]

Communautés européennes comme le professeur Cabral font valoir qu'il en est ainsi parce que les subventions pour la R&D réduisent les coûts que Boeing doit assumer pour mener la R&D et libèrent par conséquent des liquidités additionnelles que Boeing peut utiliser pour procéder à une fixation agressive des prix. Nous ne sommes pas convaincus que la nature des subventions particulières pour la R&D aéronautique en cause en l'espèce soit telle, compte tenu en particulier du rôle de la NASA dans le soutien de la R&T aéronautique à long terme et à haut risque, qu'il soit approprié d'analyser les effets des subventions pour la R&D aéronautique comme étant équivalents à la réception de liquidités additionnelles.[4261]

c) La théorie du professeur Cabral sur la manière dont les subventions influent sur la fixation par Boeing des prix de ses LCA est en contradiction avec les éléments de preuve montrant comment Boeing établit les prix de ses LCA

74. Même à supposer qu'il soit approprié d'analyser les effets des subventions pour la R&D aéronautique comme étant des économies de coûts qui génèrent des liquidités additionnelles pour Boeing, le Groupe spécial n'est pas convaincu que ces économies de coûts influent sur la fixation par Boeing des prix des LCA de la manière dont le professeur Cabral le suggère. À la fois des dirigeants d'Airbus et de Boeing reconnaissent que les prix des LCA qu'ils établissent sont liés aux coûts de développement d'un programme de LCA donné.[4262] Toutefois, l'analyse du professeur Cabral n'indique pas comment une réduction des coûts généraux de Boeing (par exemple une réduction des coûts de R&D généraux de Boeing) influerait sur les coûts de développement d'un programme de LCA spécifique. En outre, comme le montrent les éléments de preuve, la nature du marché des LCA est telle que les prix des LCA sont aussi influencés par les prix des LCA concurrents.[4263] En résumé, nous estimons que la relation entre les économies de coûts découlant de la réception de subventions pour le développement et les prix des LCA est moins directe que ne le suggère le professeur Cabral.

75. Une critique similaire se rapporte à l'analyse que fait le professeur Cabral des effets des rendements de courbe d'apprentissage sur la fixation des prix des LCA par Boeing. Les États-Unis affirment que parce que les rendements de courbe d'apprentissage sont intégrés dans les projections de coût du producteur au moment du lancement d'un programme d'aéronefs, il n'y a aucune raison de s'attendre à ce qu'il y ait ultérieurement, à l'occasion d'une campagne spécifique, des ajustements de prix liés à la courbe d'apprentissage. Le Groupe spécial est convaincu que les éléments de preuve

---

avec des liquidités, qui figure à l'annexe A.2 du rapport de mars 2007 du professeur Cabral, n'est autre qu'une nouvelle formulation de la contrainte budgétaire de l'entreprise dans un modèle hautement abstrait.

[4261] Voir aussi les paragraphes 7.1760 et 7.1831 du rapport.

[4262] Voir, par exemple, la déclaration de Clay Richmond, pièce US-275 (RCES). Selon M. Richmond, au moment où est prise la décision de lancer un programme de LCA, Boeing fixe ses prix sur la base: i) du prix auquel elle espère que le LCA se vendra pendant sa durée de vie et ii) du volume prévu des ventes de ce LCA, par rapport iii) aux coûts du programme de LCA (y compris les investissements non récurrents et les coûts récurrents tels que les rendements de courbe d'apprentissage anticipés). M. Richmond dit qu'une fois la décision de lancement prise, la fixation des prix est "dictée par le marché" en ce sens que Boeing cherche à obtenir la valeur marchande la plus élevée pour ses produits compte tenu des conditions du marché. Voir aussi Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 105.

[4263] Voir, par exemple, Christian Scherer, Commercial Aspects of the Aircraft Business from the Perspective of a Manufacturer, March 2007, pièce EC-11 (RCC), paragraphe 105; le document Greenwald, pièce US-8, page 6. Deuxième communication écrite des Communautés européennes, version intégrale de l'Appendice RCES, paragraphe 86: "Du fait qu'elle cherche à maximaliser ses bénéfices, Airbus n'est pas incitée à offrir des prix très bas. Par conséquent, dans les campagnes de vente concurrentielles, les prix fixés par Airbus résultent dans une large mesure du comportement de Boeing."

présentés par les États-Unis à l'appui de cette affirmation sont crédibles et compatibles avec les autres éléments de preuve concernant la manière dont Boeing fixe les prix de ses LCA.[4264]

4. Conclusion

76. En conclusion, le modèle du professeur Cabral n'étaye pas l'existence d'un lien de causalité entre la réception par Boeing de "subventions pour le développement" et la baisse des prix des LCA de Boeing. Le Groupe spécial n'est pas convaincu que les hypothèses qui sous-tendent le modèle du professeur Cabral soient une représentation appropriée du comportement commercial réel de Boeing. N'étant pas en mesure d'accepter les hypothèses sur lesquelles repose le modèle, nous n'estimons pas que celui-ci constitue un élément de preuve à l'appui de l'argument des Communautés européennes selon lequel la réception de subventions par Boeing permet à celle-ci de baisser les prix de ses LCA.

[4264] Voir, par exemple, la déclaration de Clay Richmond, pièce US-275 (RCES); le rapport Jordan et Dorman, pièce US-3, pages 14 et 15.

RCC supprimés, comme indiqué [***]

VIII. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATION

A. CONCLUSIONS

8.1 Nous rappelons que, dans le présent différend, les allégations des Communautés européennes concernant les mesures contestées relèvent de deux catégories. Premièrement, les Communautés européennes allèguent que deux des subventions alléguées, à savoir les allégements fiscaux accordés par le gouvernement fédéral des États-Unis en vertu de la législation relative aux sociétés de ventes à l'étranger et à l'exclusion des revenus extraterritoriaux et les incitations fiscales accordées par l'État de Washington au titre de la législation adoptée en 2003, sont prohibées au titre de l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC. Deuxièmement, les Communautés européennes allèguent que toutes les subventions alléguées peuvent donner lieu à une action au titre de l'Accord SMC et qu'en recourant à ces subventions, les États-Unis causent des effets défavorables pour les intérêts des Communautés européennes, en violation de l'article 5 c) de l'Accord SMC.

8.2 S'agissant des allégations de subventions prohibées formulées par les Communautés européennes au titre de l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC, nous concluons:

a) que les mesures FSC/ETI qui ont été contestées par les Communautés européennes et qui étaient en vigueur au moment de l'établissement du Groupe spécial sont incompatibles avec l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC;

b) que les Communautés européennes n'ont pas démontré que les mesures fiscales de l'État de Washington instituées par le HB 2294 sont incompatibles avec l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC.

8.3 S'agissant des allégations d'effets défavorables formulées par les Communautés européennes au titre de l'article 5 c) de l'Accord SMC:

a) nous concluons que les États-Unis causent un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes au sens des articles 5 c) et 6.3 b) et 6.3 c) de l'Accord SMC car:

   i) les subventions pour la R&D aéronautique de la NASA et du DOD ont pour effet d'empêcher des hausses de prix dans une mesure notable, de faire perdre des ventes dans une mesure notable et de menacer de détourner les exportations des marchés de pays tiers et d'entraver les exportations, s'agissant du marché des LCA à fuselage large de 200 à 300 sièges;

   ii) les subventions FSC/ETI et les subventions relatives à l'impôt B&O accordées par l'État de Washington au titre du HB 2294 ont pour effet d'empêcher des hausses de prix dans une mesure notable, de faire perdre des ventes dans une mesure notable, de détourner les exportations des marchés de pays tiers et d'entraver les exportations, s'agissant du marché des LCA monocouloir de 100 à 200 sièges;

   iii) les subventions FSC/ETI et les subventions relatives à l'impôt B&O accordées par l'État de Washington au titre du HB 2294 et par la ville d'Everett ont pour effet d'empêcher des hausses de prix dans une mesure notable, de faire perdre des ventes dans une mesure notable, de détourner les exportations des marchés de pays tiers et d'entraver les exportations, s'agissant du marché des LCA à fuselage large de 300 à 400 sièges;

b) nous appliquons le principe d'économie jurisprudentielle en ce qui concerne l'allégation des Communautés européennes selon laquelle la violation de l'Accord de 1992 cause un préjudice grave aux intérêts des Communautés européennes au sens de l'article 5 c) de l'Accord SMC.

8.4 En vertu de l'article 3:8 du Mémorandum d'accord, dans les cas où il y a infraction aux obligations souscrites au titre d'un accord visé, la mesure en cause est présumée annuler ou compromettre un avantage. Nous concluons que, dans la mesure où les États-Unis ont agi d'une manière incompatible avec l'Accord SMC, ils ont annulé ou compromis des avantages résultant pour les Communautés européennes de cet accord.

B. RECOMMANDATION

8.5 L'article 4.7 de l'Accord SMC dispose qu'après avoir constaté qu'une mesure en cause est une subvention prohibée:

> "le groupe spécial recommandera que le Membre qui accorde la subvention la retire sans retard. À cet égard, le groupe spécial spécifiera dans sa recommandation le délai dans lequel la mesure doit être retirée".

8.6 Le Groupe spécial a constaté que les Communautés européennes avaient démontré que les subventions FSC/ETI et au titre des lois successives accordées à Boeing étaient des subventions à l'exportation qui étaient prohibées au titre de l'article 3.1 a) et 3.2 de l'Accord SMC. S'agissant de savoir si le Groupe spécial devrait formuler une recommandation au titre de l'article 4.7 de l'Accord SMC en ce qui concerne les subventions dont il a constaté qu'elles étaient prohibées au titre de l'article 3, il y a deux considérations fondamentales que le Groupe spécial doit prendre en compte. Premièrement, la mesure FSC/ETI en vigueur au moment de l'établissement du Groupe spécial a été substantiellement modifiée durant la présente procédure et, de fait, il apparaît que la mesure n'est plus en vigueur en ce qui concerne Boeing.[4265] Le Groupe spécial estime qu'il est bien établi dans la pratique du règlement des différends à l'OMC que, lorsqu'une mesure est arrivée à expiration, il est approprié qu'un groupe spécial s'abstienne de formuler une recommandation la concernant.[4266] Deuxièmement, dans la mesure où les avantages fiscaux FSC/ETI restaient applicables à Boeing au moment de l'établissement du présent Groupe spécial, conformément aux clauses de transition et d'exemption pour antériorité de l'AJCA, le Groupe spécial fait observer que dans leurs rapports sur l'affaire *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, le Groupe spécial et l'Organe d'appel ont conclu que la recommandation formulée par le Groupe spécial dans l'affaire *États-Unis – FSC* restait exécutoire. Le Groupe spécial juge important de ne pas nuire à cette recommandation. Une nouvelle recommandation au titre de l'article 4.7 de l'Accord SMC n'accroîtrait pas la valeur juridique de la recommandation existante. Les constatations formulées dans des affaires antérieures concernant les dispositions juridiques en tant que telles impliquent nécessairement que l'application de ces dispositions dans des cas particuliers était aussi incompatible avec l'article 3. L'obligation qui est faite

[4265] Nous notons que les Communautés européennes font valoir qu'il n'y a eu aucune "résolution finale" sur le point de savoir si les avantages FSC/ETI persisteraient. Nous notons aussi, toutefois, que cette question ne concerne que certaines transactions qui sont autorisées en vertu des dispositions de la TIPRA telles qu'elles sont interprétées dans le mémorandum de décembre 2006 de l'IRS, et que les Communautés européennes n'ont pas fourni des éléments de preuve suffisants qui établissaient que Boeing avait effectivement invoqué ces dispositions.

[4266] Voir, par exemple, le rapport de l'Organe d'appel *États-Unis – Certains produits en provenance des CE*, paragraphes 81 et 82. Dans l'affaire *CE – Approbation et commercialisation des produits biotechnologiques*, le Groupe spécial a conclu que "{l}a jurisprudence de l'OMC … étay{ait} l'inférence selon laquelle les groupes spéciaux {devaient} éviter de formuler une quelconque recommandation qui s'appliquerait à des mesures qui n'exist{aient} plus ou qui {avaient} été modifiées". Rapport du Groupe spécial *CE – Approbation et commercialisation des produits biotechnologiques*, paragraphe 7.1316.

aux États-Unis de retirer les subventions prohibées en cause englobe donc aussi l'obligation de cesser d'appliquer les mesures dans des cas particuliers. Une nouvelle recommandation risquerait tout au plus d'amoindrir la valeur juridique de l'obligation existante dans la mesure où elle donnerait lieu à un nouveau délai de mise en œuvre.[4267]

8.7 À la lumière de ce qui précède, le Groupe spécial s'abstient de formuler une recommandation au titre de l'article 4.7 de l'Accord SMC. Dans la mesure où les États-Unis n'ont pas déjà retiré les subventions à l'exportation FSC/ETI accordées à Boeing, il prend note de la conclusion du Groupe spécial chargé de l'affaire *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, qui a été confirmée par l'Organe d'appel, selon laquelle la recommandation formulée par le Groupe spécial dans le différend *États-Unis – FSC* restait "exécutoire".[4268]

8.8 L'article 7.8 de l'Accord SMC dispose ce qui suit:

> "Dans les cas où un rapport d'un groupe spécial ou un rapport de l'Organe d'appel sera adopté dans lequel il aura été déterminé qu'une subvention a causé des effets défavorables pour les intérêts d'un autre Membre au sens de l'article 5, le Membre qui accorde ou maintient cette subvention prendra les mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou retirera la subvention."

8.9 En conséquence, à la lumière de nos conclusions concernant les effets défavorables qui sont exposées plus haut, nous recommandons que, dès l'adoption du présent rapport, ou d'un rapport de l'Organe d'appel sur le présent différend établissant qu'une subvention a causé des effets défavorables pour les intérêts des Communautés européennes, les États-Unis "pren{nent} des mesures appropriées pour éliminer les effets défavorables ou reti{rent} la subvention".

8.10 L'article 19:1 du Mémorandum d'accord dispose qu'un groupe spécial "pourra" suggérer des façons de mettre en œuvre une recommandation. Il est bien établi que l'article 19:1 n'oblige pas les groupes spéciaux à faire une suggestion. En l'espèce, aucune partie n'a demandé que le Groupe spécial fasse une telle suggestion. En conséquence, nous ne faisons aucune suggestion concernant les mesures qui pourraient être prises pour mettre en œuvre la présente recommandation.

[4267] La formulation par le présent Groupe spécial d'une recommandation au titre de l'article 4.7 de l'Accord SMC ménagerait aux États-Unis un nouveau délai dans lequel retirer la subvention accordée à Boeing. Cela impliquerait qu'alors que les États-Unis étaient depuis novembre 2000 dans l'obligation de retirer les mesures FSC en cause, s'agissant de l'application de ces mesures à Boeing, l'obligation de retirer la subvention n'existerait qu'une fois la présente procédure achevée. Un tel résultat serait fondamentalement illogique.

[4268] Voir, par exemple, le rapport du Groupe spécial *États-Unis – FSC (article 21:5 – CE II)*, paragraphe 8.2.