

28 avril 1992

NORVEGE - MARCHE CONCERNANT LE MATERIEL POUR LA PERCEPTION
DES PEAGES DESTINE A LA VILLE DE TRONDHEIM

*Rapport du Groupe spécial adopté par le Comité
des marchés publics le 13 mai 1992
(GPR.DS2/R)*

I. INTRODUCTION

1.1 Dans le document GPR/W/106 du 11 juin 1991, les Etats-Unis avaient informé le Comité des marchés publics ("le Comité") que des consultations bilatérales avaient eu lieu avec la Norvège au titre de l'article VII:4 de l'Accord relatif aux marchés publics ("l'accord") au sujet de l'achat, par la Norvège, d'un système électronique pour la perception des péages destiné à la ville de Trondheim. Comme ces consultations n'avaient pas permis d'arriver à une solution mutuellement satisfaisante, les Etats-Unis avaient demandé que le Comité des marchés publics se réunisse, conformément à l'article VII:6 de l'accord. Cette réunion avait eu lieu le 20 juin 1991 (GPR/M/40, paragraphes 2 à 24). Dans le document GPR/W/108 du 11 septembre 1991, les Etats-Unis avaient informé le Comité qu'aucun progrès n'avait été accompli en vue d'une solution mutuellement satisfaisante et avaient demandé que le Comité se réunisse. Dans le document GPR/W/110 du 20 septembre 1991, les Etats-Unis avaient demandé l'établissement d'un groupe spécial au titre de l'article VII:7 de l'accord et avaient exposé la plainte qu'ils souhaitaient voir examinée par le Groupe spécial. Le Groupe spécial a été établi par le Comité lors d'une réunion tenue le 23 septembre 1991 (GPR/M/42, paragraphes 2 et 3).

1.2 Le 25 octobre 1991, le Président du Comité a informé le Comité que la composition et le mandat du Groupe spécial seraient les suivants:

Composition

Président: M. Peter Williams
Membres: M. Alexander Karrer
M. Roy Kilvert

Mandat

"Examiner, à la lumière des dispositions de l'accord applicables en l'espèce, la question portée devant le Comité par les Etats-Unis dans le document GPR/W/110; avoir des consultations régulières avec les parties au différend et leur donner toutes possibilités d'élaborer une solution mutuellement satisfaisante; exposer les faits de la cause dans la mesure où ils se rapportent à l'application de l'accord et formuler des constatations propres à aider le Comité à faire des recommandations ou à statuer sur la question."

1.3 La question portée devant le Comité par les Etats-Unis avait été exposée comme suit dans le document GPR/W/110:

"Conformément aux dispositions du paragraphe 7 de l'article VII de l'Accord relatif aux marchés publics, les Etats-Unis demandent l'établissement d'un groupe spécial afin que celui-ci examine l'achat, par le gouvernement norvégien, de matériel électronique pour la perception des péages pour la ville de Trondheim.

Pour acheter ce matériel, le gouvernement norvégien a passé un marché de gré à gré avec un fournisseur norvégien, empêchant un fournisseur des Etats-Unis qualifié, capable et intéressé de soumissionner. Les Etats-Unis pensent que cette démarche est incompatible avec les obligations qui incombent à la Norvège en vertu de l'accord et notamment avec les dispositions de l'article II

relatives au traitement national et à la non-discrimination. En outre, ils soutiennent que la façon de procéder du gouvernement norvégien en l'espèce ne peut pas être justifiée au regard des dispositions de l'article V:16 e), ni par aucune autre disposition de l'accord.

De plus, les Etats-Unis estiment que la Norvège a agi dans cette affaire d'une manière qui annule et compromet des avantages découlant pour eux de l'accord.

Les Etats-Unis rappellent qu'un différend du même ordre les a déjà opposés à la Norvège en 1990 à propos de l'achat d'un matériel similaire pour la ville d'Oslo. Ce différend a été réglé dans un cadre bilatéral et, aux termes de ce règlement, la Norvège est convenue entre autres choses qu'à l'avenir les marchés concernant ce type de matériel seraient négociés "conformément aux dispositions de l'Accord relatif aux marchés publics". Or, les Etats-Unis estiment qu'en l'espèce la Norvège n'a pas agi "conformément aux dispositions de l'Accord relatif aux marchés publics".

1.4 Le Groupe spécial s'est réuni avec les parties au différend les 9 décembre 1991, 22 janvier 1992 et 21 février 1992. La troisième réunion visait essentiellement à donner aux parties toutes possibilités d'exposer leurs vues au sujet de la question des dispositions de l'accord concernant les spécifications techniques, question qui n'avait été soulevée qu'après réception de la communication initiale des Etats-Unis. Le rapport du Groupe spécial a été présenté aux parties le 6 avril 1992.

II. ELEMENTS FACTUELS

2.1 En mars 1991, la Direction nationale des routes de la Norvège a annoncé que le réseau de péages périphérique prévu pour la ville de Trondheim serait basé sur un système de perception électronique et pour l'essentiel sans présence humaine faisant partie d'un système de paiement intégré destiné à cette ville et qu'un contrat avait été conclu avec une entreprise norvégienne, Micro Design A.S. (Micro Design), pour la fourniture de certaines parties de ce système (ci-après dénommé "le contrat"). Ce contrat était qualifié de contrat de "recherche-développement". La Direction nationale des routes a aussi annoncé que Trondheim avait été désignée terrain d'essais national des techniques de pointe de la télématique des transports.

2.2 Le contrat passé avec Micro Design, qui fait l'objet du présent différend, se divisait en trois parties prévoyant:

- i) La conception d'un système de péage comportant les éléments suivants: postes de péage sans présence humaine, possibilité de paiement dans les parcs de stationnement municipaux, priorité au transport public, frais d'investissement et d'exploitation peu élevés, miniaturisation du matériel, utilisation d'un réseau RNIS (Réseau numérique à intégration de services), et compatibilité avec les systèmes de paiement existants et futurs et avec les futures normes européennes internationales. Cette partie était intitulée dans le contrat "Services de recherche-développement".
- ii) La fourniture de dix postes de péage fonctionnant sans présence humaine, d'un serveur RNIS, de deux unités de contrôle pour l'intégration des droits de péage et de stationnement, et d'une unité pour le passage prioritaire des bus. Ces équipements étaient désignés dans le contrat sous le terme de "prototypes".
- iii) La fourniture d'environ 60 000 cartes électroniques à apposer à l'intérieur des véhicules pour leur permettre d'être identifiés électroniquement aux postes de péage.

Le contrat prévoyait un budget total de 28,5 millions de couronnes norvégiennes, dont 14,3 millions pour la première partie du contrat, 8,7 millions pour la deuxième et 5,5 millions pour la troisième. Sont reproduits en annexe du présent rapport les paragraphes du contrat qui décrivent son contenu, y compris ses dispositions concernant les droits exclusifs.

2.3 Le système de perception des péages devait être prêt pour des opérations préliminaires de perception le 14 octobre 1991, la totalité du projet, y compris les essais, devant être achevée pour le 14 avril 1994. Le montant estimatif des recettes qui seraient perçues après sa mise en service se situait aux environs de 2 millions de couronnes norvégiennes par semaine, soit 96 millions par an.

2.4 Le contrat faisait partie du projet de réseau de péages périphérique de Trondheim, dont la valeur estimative était de 47,5 millions de couronnes norvégiennes. Pour la mise en oeuvre des parties du projet non visées par le contrat conclu avec Micro Design, les tâches étaient partagées comme suit:

- La Direction nationale des routes de la Norvège était elle-même chargée des prescriptions fonctionnelles pour le projet de réseau de péages périphérique, de l'installation du système de péage, des études techniques et de la gestion du projet.
- Trondheim Telecom était chargée de l'installation et des premiers essais du RNIS, de la formation interne et du matériel pour les dépannages en cas d'imprévu.
- La Trondheim Toll Collection Company était chargée de mettre au point les programmes d'ordinateur pour le travail administratif courant.

2.5 Aucun avis d'appel d'offres n'avait été publié pour le contrat qui avait été attribué à Micro Design et aucune entreprise autre que Micro Design n'avait été invitée à présenter une soumission ou une offre.

2.6 La question concernant un marché passé antérieurement pour du matériel de perception des péages destiné à la ville d'Oslo, évoquée dans le document qui contenait la plainte des Etats-Unis et était mentionné dans le mandat du Groupe spécial, avait été examinée au Comité des marchés publics en 1990 (GPR/M/35, paragraphes 2 à 12; GPR/M/36, paragraphes 25 à 41; GPR/W/103 et addenda). Cette question avait été résolue de manière mutuellement satisfaisante sur la base d'un échange de lettres entre les Etats-Unis et la Norvège.

III. PRINCIPAUX ARGUMENTS

Résumé

3.1 Les Etats-Unis ont fait valoir que la totalité du marché relevait de l'accord puisqu'il s'agissait de l'achat d'un produit: un système de perception des péages. De l'avis des Etats-Unis, la Norvège avait, lors de la passation de ce marché, manqué à ses obligations au titre de l'accord à plusieurs égards:

- i) La procédure de gré à gré ne pouvait être justifiée par aucune des dispositions de l'article V:16 qui autorisent l'appel d'offre unique (marché de gré à gré), notamment l'alinéa e). Elle n'était pas compatible avec l'alinéa e) parce que: a) cette disposition ne visait que des prototypes ou un produit nouveau mis au point au cours de l'exécution d'un contrat particulier dont l'objectif était la recherche-développement et pour les besoins de ce contrat, et elle ne s'appliquait pas aux contrats pour lesquels le fournisseur aurait à effectuer des travaux de recherche-développement afin de livrer le produit demandé par l'entité contractante; b) les prétendus "prototypes" mentionnés dans le contrat n'étaient pas des prototypes mais constituaient le produit final; et c) l'exécution du contrat n'exigeait pas du fournisseur qu'il effectue des travaux de recherche-développement au sens propre du terme.

- ii) La Norvège avait en outre manqué à l'obligation générale énoncée à l'article II:1 qui veut que les Parties accordent aux produits et aux fournisseurs d'autres Parties "un traitement qui ne sera pas moins favorable" que "celui accordé aux produits et aux fournisseurs nationaux".
- iii) La Norvège avait autorisé Micro Design à aider à la mise au point des spécifications relatives au projet, ce qui était incompatible avec les dispositions de l'article IV:4 de l'accord. En outre, en prescrivant pour le projet le matériel protégé de Micro Design, la Norvège avait agi d'une manière incompatible avec les dispositions de l'article IV:2 a) de l'accord.

3.2 Pour les raisons mentionnées ci-dessus, les Etats-Unis ont demandé au Groupe spécial de constater que la Norvège avait manqué à ses obligations au titre de l'accord lors de la passation du marché concernant du matériel de perception des péages destiné à la ville de Trondheim, et de recommander que la Norvège prenne les mesures nécessaires pour mettre ses pratiques en conformité avec l'accord pour ce qui était de ce marché. Les Etats-Unis ont en outre demandé au Groupe spécial de recommander que la Norvège négocie avec eux une solution mutuellement satisfaisante tenant compte des occasions perdues dans ce marché par des sociétés américaines, et notamment par Amtech, société qui avait vivement souhaité soumissionner pour ce contrat.

3.3 De l'avis de la Norvège, la seule partie du marché qui était visée par l'accord était celle qui portait sur l'achat des prototypes. Le reste concernait des travaux de recherche-développement, c'est-à-dire un service, et n'était donc pas visé par l'accord. S'agissant de l'achat des prototypes, la Norvège a fait valoir que:

- i) Les conditions de l'article V:16 e) de l'accord étaient pleinement respectées. Le marché concernait des prototypes, l'achat des prototypes avait été effectué pour l'exécution du contrat particulier de recherche-développement destiné à mettre au point le nouveau système de péages périphérique de Trondheim et le marché avait été passé au cours de l'exécution de ce contrat de recherche-développement et pour les besoins dudit contrat. En outre, la Norvège s'était conformée aux prescriptions énoncées dans le texte introductif.
- ii) Lors de la passation du marché, la Norvège avait respecté les dispositions de l'article II:1.
- iii) Le marché avait été basé sur des prescriptions fonctionnelles générales et non sur des spécifications techniques. Les dispositions de l'article IV:2 n'étaient donc pas applicables. En outre, comme l'entité contractante n'avait pas reçu de Micro Design un avis pour l'établissement des spécifications techniques, la Norvège n'avait pas agi d'une manière incompatible avec l'article IV:4.

3.4 La Norvège a demandé au Groupe spécial de rejeter les plaintes des Etats-Unis parce qu'elles étaient sans fondement et de constater que la Norvège n'avait pas manqué à ses obligations au titre de l'accord lors de la passation du marché concernant l'achat de prototypes pour le projet de réseau de péages périphérique de Trondheim. La Norvège a aussi demandé au Groupe spécial de rejeter la suggestion des Etats-Unis selon laquelle il devrait recommander que la Norvège négocie avec eux une solution mutuellement satisfaisante tenant compte des occasions perdues par des sociétés américaines, et notamment par Amtech, dans le marché de Trondheim, à la fois parce que la Norvège avait agi d'une manière compatible avec ses obligations au titre de l'accord et parce que pareille recommandation ne relèverait pas du mandat du Groupe spécial.

Arguments détaillés

3.5 On trouvera ci-après un aperçu des principales observations faites au sujet de chacun des arguments susmentionnés.

i) Mesure dans laquelle le marché est visé par l'accord

3.6 Les Etats-Unis ont fait valoir que, comme à leur avis le marché portait sur des produits et non sur des travaux de recherche-développement et que sa valeur dépassait le seuil, il relevait entièrement du champ d'application de l'accord conformément aux dispositions de l'article premier. La question de savoir si le fournisseur auquel était attribué le contrat devait créer un matériel nouveau incorporant et intégrant des techniques nouvelles n'était pas à prendre en considération pour déterminer si le contrat relevait du champ d'application de l'accord.

3.7 La Norvège a fait valoir que, comme la recherche-développement n'était pas un produit et que le contrat portait sur des travaux de recherche-développement, seule la partie du marché concernant les prototypes était visée par l'accord, eu égard aux dispositions de l'article V:16 e). La Norvège a également déclaré qu'un peu plus de 50 pour cent du budget prévu dans le contrat étaient consacrés à l'élément recherche-développement dudit contrat.

ii) Article V:16 e), y compris le texte introductif

3.8 Les Etats-Unis ont fait valoir que, étant donné que le paragraphe 16 de l'article V constituait une disposition dérogatoire, il incombait à la Norvège d'apporter la preuve qu'elle avait agi conformément à cette disposition. D'autre part, en tant que disposition dérogatoire, l'article V:16 e) devait être interprété avec rigueur.

3.9 Les Etats-Unis ont allégué que le marché ne portait pas sur un contrat de recherche-développement. Dans le marché considéré, la Direction nationale des routes n'avait pas eu pour principal objectif de passer un contrat de recherche-développement, c'est-à-dire visant à acheter les résultats de travaux de recherche-développement mais bien d'acheter un système de perception des péages en état de marche ou tout au moins la plus grande partie d'un tel système, c'est-à-dire des produits. La Norvège n'avait pas précisé quel contrat de recherche-développement, par opposition aux produits, la Direction nationale des routes de la Norvège avait passé avec Micro Design. Pour cette raison, elle n'avait pas satisfait aux dispositions de l'alinéa e) de l'article V:16, même si les produits en question étaient des prototypes et qu'il avait fallu mener à bien des travaux de recherche-développement pour les produire. De l'avis des Etats-Unis, le fait que Micro Design ait conservé la propriété des droits exclusifs sur les connaissances découlant des travaux de recherche-développement semblait contredire l'assertion selon laquelle le marché portait sur un contrat de recherche-développement en soi. Si l'article V:16 e) était interprété de telle façon que le simple fait qu'un produit acheté exige de la part du producteur certains travaux préliminaires de mise au point signifiait qu'il pouvait faire l'objet d'un marché de gré à gré, les Parties à l'accord seraient effectivement en mesure d'exclure du champ d'application de l'accord tout achat de produit à caractère innovateur incorporant des technologies nouvelles.

3.10 En réponse, la Norvège a dit que l'article V:16 e) n'exigeait pas que le contrat ait pour principal objectif l'acquisition de résultats de travaux de recherche-développement. Cet article ne faisait référence ni aux résultats de travaux de recherche-développement ni à la propriété intellectuelle. Il suffisait que la tâche fondamentale assignée dans le cadre du contrat consiste à mener des travaux de recherche et/ou de développement. Cette interprétation était étayée par le libellé de la note de bas de page à l'article V:16 e). Sur la question des droits exclusifs, la Norvège estimait qu'une entité contractante n'était nullement dans l'obligation, aux termes de l'article V:16 e), de conserver la propriété des droits exclusifs sur les résultats des travaux de recherche-développement. C'était là une question sur laquelle

L'accord était muet et qui devait donc être tranchée conformément aux règlements intérieurs de chaque pays. Les dispositions concernant les droits exclusifs figurant dans le contrat pour la ville de Trondheim avaient été rédigées en reprenant les termes classiques des contrats de recherche-développement norvégiens. Au demeurant, la Direction nationale des routes n'avait aucune raison particulière de se réserver l'intégralité des droits exclusifs: ce qu'elle cherchait à obtenir grâce à ce contrat ce n'était pas les résultats des travaux de recherche-développement concernant le système électronique de paiement, la surveillance vidéo et le RNIS en eux-mêmes mais, en l'espèce, des prototypes faisant partie d'un système de paiement intégré tout entier, un réseau de péages périphérique opérationnel et un terrain d'essais européen pour une telle technologie. Etant donné qu'il suffisait à la Direction nationale des routes de conserver le droit d'utiliser gratuitement les systèmes et logiciels mis au point grâce au projet de recherche-développement en question ainsi que dans le cadre de futurs contrats portant sur des systèmes analogues, elle n'avait aucune raison de s'écarter sur ce point des règlements norvégiens.

3.11 Les Etats-Unis ont également allégué que les produits achetés n'étaient pas des prototypes mais un produit final. Ils ont fait valoir que le marché ne portait pas sur l'achat de prototypes mais d'un produit final complexe et perfectionné. Le contrat prévoyait la production de 12 postes de péage et de quelque 60 000 cartes d'identification suffisant aux besoins du système de péages final. Il n'exigeait pas un modèle d'essai à échelle réduite mais portait sur un système de péage opérationnel en vraie grandeur pour l'une des principales zones urbaines de la Norvège. L'alinéa e) de l'article V:16 ne s'appliquait pas à l'achat de produits finals et, comme l'indiquait clairement la note de bas de page, il ne comprenait pas "la production en quantités visant à établir la viabilité commerciale du produit ou à amortir les frais de recherche-développement".

3.12 En réponse, la Norvège a dit que le contrat portait sur des prototypes et ne comprenait pas la production en quantités visant à établir la viabilité commerciale ou à amortir les frais de recherche-développement. La Norvège a appelé l'attention sur le fait que l'article V:16 e) faisait mention de prototypes (au pluriel) et que par ailleurs il était indiqué dans la note de bas de page qu'il englobait "une production limitée ayant pour but d'incorporer les résultats d'essais sur le terrain et de démontrer que le produit se prête à une production en quantités conformément à des normes de qualité acceptables". Selon le contrat, le marché portait sur la mise au point d'un réseau de péages périphérique intégré et complet dont certains aspects ne pouvaient être mis en application ou à l'essai que dans le cadre d'un système pleinement opérationnel. Non seulement les essais n'auraient pu être réalisés à l'aide d'un modèle mais encore une telle phase de modélisation aurait retardé de façon inacceptable la mise en oeuvre du projet et donc la perception des droits de péage. Il fallait également que le système de Trondheim soit pleinement opérationnel pour que puissent être réalisés les objectifs consistant à établir un terrain national d'essai pour une télématique de pointe en matière de transports ainsi qu'un terrain européen d'essai pour le paiement et le prélèvement automatique des droits de péage dans le cadre des programmes européens de normalisation et DRIVE II.

3.13 En ce qui concerne les cartes d'identification électroniques des véhicules, la Norvège a indiqué qu'elles n'étaient pas incluses dans l'achat des prototypes. Toutefois, les cartes étaient technologiquement inséparables des lecteurs, dont la miniaturisation et l'intégration dans les bornes placées aux bords des routes faisaient partie du contrat de recherche-développement. Micro Design avait obtenu le principal composant de ces cartes du fournisseur qui avait fait l'offre la plus avantageuse (SAW-TEK, établi en Floride aux Etats-Unis).

3.14 Les Etats-Unis ont d'autre part soutenu que des travaux de recherche-développement n'étaient pas nécessaires pour satisfaire aux conditions du marché. Selon eux, la Norvège n'avait apporté aucune preuve que le marché concernant le système de péages de Trondheim exige véritablement des travaux de recherche-développement. A leur avis, les équipements qui existaient déjà au moment de la passation du marché auraient parfaitement pu répondre aux objectifs du projet. Il s'agissait apparemment d'effectuer un travail courant d'intégration de systèmes utilisant diverses technologies connues et

disponibles et les produits de plusieurs fabricants, tels que caméras vidéo, matériels d'identification automatique des véhicules, logiciels, transmission des données, etc. Toutes les tâches devant être exécutées par les postes de péage étaient régulièrement exécutées en de nombreux endroits grâce à l'utilisation d'une technologie disponible dans le commerce, notamment l'enregistrement et la validation des paiements électroniques, le paiement dans les distributeurs automatiques, l'enregistrement vidéo numérique, la compression et la réduction des images vidéo, la surveillance vidéo, la transmission vocale, l'autovérification et l'exécution à distance d'opérations. Si les marchés de ce type impliquaient toujours un certain travail d'adaptation du logiciel ou du matériel, ce travail de routine ne pouvait être considéré comme un travail de recherche-développement. Tout système de perception des péages, comme en fait tout produit faisant appel à une technologie avancée, exigeait un certain travail d'adaptation à l'environnement particulier dans lequel il devait fonctionner et aux fonctions spécifiques qu'il devait remplir; cela ne signifiait pas que tous les marchés de ce type puissent faire l'objet d'un appel d'offre unique. Des systèmes d'identification automatique des véhicules et de perception électronique des péages, à la pointe de la technique, étaient disponibles dans le commerce et à des conditions de concurrence et étaient régulièrement achetés par les gouvernements. Un exemple récent en était l'achat d'un système de perception des péages par l'Etat d'Oklahoma à la société Amtech des Etats-Unis.

3.15 Les Etats-Unis ont également fait valoir que le fait que sept mois seulement se soient écoulés entre la passation du marché en mars 1991 et l'entrée en exploitation du système en octobre 1991 montrait que de véritables travaux de recherche-développement n'avaient pas été nécessaires.

3.16 La Norvège a allégué qu'un travail considérable de développement et un certain travail de recherche appliquée avaient été, et continuaient d'être, nécessaires dans le cadre du contrat et a fourni au Groupe spécial d'amples informations à l'appui de cet argument. En raison de la faiblesse du trafic dans la région de Trondheim et du niveau élevé des salaires norvégiens, un système de péage essentiellement sans présence humaine (dix sur 12 postes de péage) était nécessaire. Aucun système de péage aussi largement automatisé n'avait été mis en place auparavant et la technologie nécessaire n'était pas disponible sur le marché. D'autres besoins spécifiques du projet de Trondheim, tels qu'une structure très différenciée des redevances (y compris des redevances différentes selon l'heure, le paiement horaire, les paiements maximums par mois et le parcage gratuit dans les parcs de stationnement de la ville après passage à travers le système de péage), ainsi que la nécessité de réduire les coûts d'exploitation et d'investissement par rapport aux systèmes de péage antérieurs et de minimiser l'impact sur l'environnement imposaient également de nouvelles solutions technologiques.

3.17 La Norvège a fait valoir que les Etats-Unis n'avaient présenté aucune preuve à l'appui de leur allégation selon laquelle le marché de Trondheim était une question d'adaptation et d'assemblage de technologies disponibles dans le commerce. Le projet relatif à la mise en place d'un système de péages périphérique à Trondheim reposait au départ sur l'hypothèse que les solutions techniques existantes permettraient de répondre aux besoins. Dans le cadre des travaux préparatoires, une étude des solutions, fondée sur les technologies disponibles dans le commerce dans d'autres domaines, avait également été entreprise. Aucune des solutions ou des technologies disponibles n'avait été jugée applicable à Trondheim. D'autre part, les Etats-Unis n'avaient fourni aucune donnée démontrant que les solutions techniques adoptées pour le système de perception des péages acheté par l'Etat d'Oklahoma étaient également applicables à Trondheim, comme ils l'avaient laissé entendre. La Direction nationale des routes avait jugé notamment que le système de recouvrement obligatoire des droits de péage et les solutions adoptées en matière de communications dans le projet d'Oklahoma n'étaient pas applicables à Trondheim.

3.18 Si un système essentiellement sans présence humaine était apparu possible c'est qu'on avait décidé d'avoir recours à une nouvelle application de la technologie du RNIS (Réseau numérique à intégration de services), qui permet la transmission simultanée de données, de la parole et des images en utilisant une simple ligne téléphonique entre les postes de péage et les bureaux de la Société de perception des

péages. C'est ainsi que les postes sans présence humaine de Trondheim avaient pu être dotés des dispositifs suivants pour un coût acceptable: aide à distance aux automobilistes ayant des difficultés à utiliser le service; machines automatiques pour le paiement manuel; traitement automatique et transmission des images vidéo aux fins de recouvrement; surveillance vidéo en temps réel et contrôle perfectionné des postes de péage. Des systèmes de perception des péages utilisant le RNIS n'avaient pas encore été élaborés lorsque le projet de Trondheim se trouvait dans la phase de planification. En conséquence, Micro Design avait dû mettre au point, en coopération avec Trondheim Telecom, de nouveaux produits pour répondre aux besoins du système de péages de Trondheim. Par exemple un important travail de développement, qui se poursuivait encore, avait été nécessaire dans le domaine du traitement de pointe des images, notamment la réduction des images vidéo à un dixième de la taille normale avant leur transfert à l'ordinateur central aux fins de traitement. Le projet de Trondheim était l'un des principaux projets pilotes de Telecom Norvège qui préparait l'introduction commerciale du RNIS dans le pays en 1993 et c'était l'un des terrains nationaux d'essai pour l'application commerciale de cette technologie. L'utilisation de la technologie du RNIS dans le système de Trondheim représentait le plus grand progrès qui ait jamais été réalisé dans l'application de cette technologie en Norvège et, du point de vue norvégien, la Norvège faisait figure de pionnier dans ce domaine au niveau international. Outre le développement des fonctions susmentionnées et de leur interface avec le réseau RNIS, le contrat exigeait leur intégration dans un système informatique miniaturisé à chaque poste de péage. Il exigeait également la miniaturisation des unités standard permettant la lecture automatique des cartes électroniques des véhicules de façon que, avec l'ordinateur, elles puissent s'insérer dans une borne climatisée spécialement conçue, placée à chaque poste de péage sans présence humaine. Toute cette technologie n'était pas disponible sur le marché et ne pouvait être obtenue grâce à l'adaptation de produits connus.

3.19 En réponse aux assertions des Etats-Unis concernant le bref intervalle entre la passation du marché et la mise en exploitation du système, la Norvège a dit qu'il ne fallait pas oublier que cette période de sept mois n'était pas le temps requis pour mener à bien les travaux de recherche-développement pour le système de péages périphérique. Les travaux de recherche-développement prévus par le contrat se poursuivaient, par exemple pour résoudre certains problèmes dans le cadre du RNIS et établir l'interfonctionnement entre le système de paiement des droits de péage et les parcs de stationnement de la ville. En outre, il restait encore à mener à bien d'importants travaux d'essai et de développement des systèmes. Le contrat de recherche-développement n'arriverait pas à expiration avant le 14 avril 1994.

3.20 Les Etats-Unis ont ensuite abordé le texte introductif à l'article V:16 e). Ils ont fait valoir que, même si la Norvège avait satisfait aux dispositions de l'alinéa e) de l'article V:16, elle ne pouvait se prévaloir de l'exception prévue par cet article parce qu'elle n'avait pas satisfait aux exigences du paragraphe introductif selon lequel l'appel d'offres unique ne doit pas être utilisé en vue de ramener la concurrence en deçà du maximum possible, ou d'une manière qui constituerait un moyen de protection des producteurs nationaux. Dans le cadre de la procédure de passation du marché, La Direction nationale des routes n'avait fait aucun effort pour prendre en considération d'autres fournisseurs possibles que Micro Design. En particulier, elle ne s'était pas mise en rapport avec une société des Etats-Unis, Amtech, qui était un fournisseur connu et intéressé. Amtech était connu des autorités norvégiennes comme étant l'un des plus grands fournisseurs au monde du type de matériel requis pour le système de péages périphérique de Trondheim. Lors de l'échange de lettres entre les Etats-Unis et la Norvège qui avait suivi le précédent achat d'un système de perception des droits de péage pour la ville d'Oslo, la Norvège avait reconnu que la technologie d'Amtech avait été jugée "éprouvée, fiable, compétitive, homologuée par les PTT et disponible dans le commerce" et qu'elle était à même de "satisfaire aux prescriptions énoncées pour le projet du système de péages périphérique d'Oslo". A maintes reprises, de hauts fonctionnaires du gouvernement des Etats-Unis avaient fait état de la volonté d'Amtech de soumissionner pour le projet de Trondheim, ce qui avait fait l'objet de nombreuses communications entre novembre 1990, date à laquelle Amtech avait appris que la Norvège se proposait de passer un marché de gré à gré avec Micro Design, et le 13 mars 1991, date à laquelle l'adjudication du marché avait été officiellement annoncée. En dépit de ces marques d'intérêt, la Norvège n'avait ni fourni aux

responsables des Etats-Unis les informations concernant le marché ni offert à Amtech la possibilité de présenter une offre. Etant donné qu'elle avait ignoré des concurrents connus et intéressés, et qu'elle avait fait tout son possible pour ramener la concurrence en deçà du maximum possible, la Norvège ne pouvait légitimement conclure que Micro Design était l'entreprise la mieux qualifiée pour fournir le produit demandé.

3.21 Les Etats-Unis ont fait valoir que l'achat par la Norvège d'un système de péages périphérique pour Oslo montrait que l'attitude de la Norvège dans l'affaire de Trondheim s'inscrivait dans le cadre d'une politique norvégienne systématique consistant à utiliser le système de passation des marchés publics pour soutenir un fournisseur national de systèmes de péages électroniques de façon à améliorer sa capacité de soutenir la concurrence sur le marché européen et mondial. Dans l'affaire d'Oslo, le marché avait d'abord été adjugé à Amtech, mais le gouvernement norvégien avait fait litière de cette décision pour des motifs politiques, en invoquant des considérations de politique industrielle. A cet égard, les Etats-Unis ont fait état d'une lettre du Ministère norvégien des transports et des télécommunications à l'entité contractante dans l'affaire d'Oslo dans laquelle il était dit:

"Il est de fait que le Ministère des transports a, depuis longtemps, souligné l'importance politique du choix du système de paiement pour la route à péage ...

Le choix de [Micro Design] ouvre d'importants débouchés pour la production norvégienne de haute technologie dans le cadre de la CEE. Le Ministère de l'industrie a estimé que le marché international potentiel était de l'ordre de 10 à 20 milliards de couronnes norvégiennes sur une période de cinq ans."

Les Etats-Unis ont indiqué qu'ils n'avaient pas soulevé la question du marché d'Oslo pour débattre des faits particuliers à cette affaire, bien que n'acceptant pas la caractérisation faite par le gouvernement norvégien du processus de passation du marché en question, mais parce qu'elle montrait quel était le dessein de la Norvège dans l'affaire du marché de Trondheim.

3.22 La Norvège a fait valoir que, étant donné que la Direction nationale des routes avait agi en fonction de critères objectifs en adjugeant le marché à Micro Design, la Norvège n'avait pas accordé une protection à un fournisseur national ou à des produits nationaux et n'avait pas utilisé la procédure d'appel d'offre unique afin de ramener la concurrence en deçà du maximum possible. Micro Design était, de l'avis de la Direction nationale des routes, l'entreprise la mieux qualifiée pour exécuter le contrat. L'adjudication d'un contrat de recherche-développement à Micro Design avait paru la façon la plus expéditive et la plus rentable de mettre le projet à exécution. De plus, Micro Design, ainsi que Trondheim Telecom, avaient émis des idées d'ordre général concernant les concepts technologiques grâce auxquels on avait pu résoudre les problèmes posés par le système de péages périphérique. L'accord ne faisait nullement obligation de faire auprès des fournisseurs des démarches quelconques avant de passer un marché de gré à gré, comme les Etats-Unis semblaient le suggérer, pas plus qu'il n'interdisait de procéder à un appel d'offre unique d'une façon qui excluait un concurrent connu et intéressé. Si l'interprétation des Etats-Unis devait être retenue, le régime prévu par l'article V:16 serait plus proche des procédures d'appels d'offres ordinaires que de la procédure d'appel d'offre unique.

3.23 La Norvège s'est inscrite en faux contre l'assertion des Etats-Unis selon laquelle les autorités norvégiennes avaient utilisé le système de passation des marchés publics pour soutenir un fournisseur national de systèmes de péage électroniques et lui donner un avantage concurrentiel. La Direction nationale des routes avait été en mesure de juger des qualifications respectives de Micro Design et d'Amtech pour mener à bien le contrat de recherche-développement du fait de l'expérience qu'elle avait acquise avec le marché d'Oslo et parce qu'elle s'était tenue au courant des progrès réalisés dans les systèmes électroniques de perception des droits de péage ainsi que des projets en cours de réalisation. L'une des difficultés dans le cas de Trondheim consistait à intégrer un système de contrôle vidéo

numérique très perfectionné et le système de paiement, et de mettre au point des systèmes d'alarme, des procédures de vérification automatique, des systèmes de contrôle et des moyens de servir à distance les automobilistes. La Direction nationale des routes n'avait pas estimé qu'Amtech possédait dans ce domaine une supériorité quelconque par rapport à Micro Design. Dans le cas du marché d'Oslo, EB Lehmkuhl/Amtech n'avait soumissionné que pour l'un des quatre systèmes informatiques nécessaires à l'exploitation de chaque poste de péage. EB/Amtech n'avait fait aucune soumission pour le système vidéo numérique de recouvrement obligatoire des péages. Dans le système de Trondheim, les images vidéo constituaient 95 pour cent du total des données traitées. La reconnaissance par la Norvège des capacités technologiques et autres d'Amtech dans l'échange de lettres mentionné par les Etats-Unis ne s'appliquait qu'au domaine du matériel d'identification électronique pour le marché d'Oslo. L'entité contractante n'avait pas jugé qu'Amtech était particulièrement qualifiée en tant que fournisseur de systèmes vidéo de recouvrement obligatoire des péages.

3.24 La Norvège s'inscrivait en faux contre la caractérisation faite par les Etats-Unis du marché relatif au système de péage d'Oslo et contestait qu'il y eût un lien entre cette affaire et la présente. Dans le cas du marché d'Oslo une entité locale, sur la base de la recommandation qu'elle avait faite à l'administration centrale, avait adressé une lettre d'intention à EB Lehmkuhl (dont Amtech était un sous-traitant) concernant le matériel d'identification électronique faisant partie du contrat. Toutefois, l'administration centrale, qui de par la loi approuve ou rejette les propositions de l'entité locale en pareil cas, n'avait à ce moment-là pas encore pris de décision finale en la matière et n'avait pas été consultée par l'entité locale. L'administration centrale avait une opinion différente de celle de l'entité locale concernant l'évaluation technique et économique des soumissions faites par EB Lehmkuhl/Amtech et Siemens/Micro Design. En conséquence, la Direction nationale des routes s'était trouvée dans l'obligation d'annuler la lettre d'intention. Les deux principaux concurrents avaient alors été invités à soumissionner de nouveau et une nouvelle évaluation avait été faite. A l'époque, les autorités norvégiennes avaient estimé, et continuaient de penser, que l'achat de matériel pour le système de péages périphérique d'Oslo avait été conduit d'une façon compatible avec les obligations incombant à la Norvège en vertu de l'accord. Toutefois, la Norvège avait reconnu qu'il était regrettable que l'entité locale ait dépassé le cadre de ses compétences en prenant des décisions sans y être autorisée et en informant de ces décisions l'une des sociétés engagées dans la procédure de passation du marché pour le système de péages périphérique d'Oslo. La Norvège avait admis dans l'échange de lettres qu'on pouvait estimer qu'une irrégularité avait été commise dans le processus de passation des marchés et que cela avait entraîné des frais pour la société désireuse de soumissionner pour ce projet. La société en question avait donc obtenu une compensation financière pour ce regrettable incident, comme indiqué dans l'échange de lettres. Rien dans l'évaluation des offres pour le projet d'Oslo n'indiquait que le système d'Amtech fût en rien supérieur à celui de Micro Design ou fût mieux à même de satisfaire au cahier des charges. En outre, l'offre de Micro Design était d'un prix sept fois moins élevé. En tout état de cause, de l'avis de la Norvège, le marché concernant le système d'Oslo ne relevait pas du champ d'application du mandat du groupe spécial et n'avait aucun rapport avec la présente affaire, qui était tout à fait distincte et différente.

iii) Article II:1

3.25 Les Etats-Unis ont soutenu que la Norvège n'avait pas respecté les dispositions du texte introductif du paragraphe 16 de l'article V, pas plus qu'elle n'avait respecté l'obligation générale énoncée à l'article II:1 qui veut qu'une Partie accorde aux produits et aux fournisseurs des autres Parties un traitement qui ne soit pas moins favorable que celui accordé aux produits et aux fournisseurs nationaux, et ce pour les mêmes raisons.

3.26 La Norvège a estimé à l'instar des Etats-Unis que l'article II était applicable au marché de Trondheim, en ce qui concernait les prototypes. Elle a toutefois soutenu qu'elle avait respecté les

prescriptions du texte introductif de l'article V:16 e) tout comme elle avait également respecté l'article II:1 de l'accord, et ce pour les mêmes raisons.

iv) Article IV:2 et article IV:4

3.27 Les Etats-Unis ont fait valoir que la Norvège n'avait pas respecté la prescription de l'article IV:4 selon laquelle "les entités contractantes ne solliciteront ni n'accepteront, d'une manière qui aurait pour effet d'empêcher la concurrence, un avis pouvant être utilisé pour l'établissement des spécifications relatives à un marché déterminé, de la part d'une société qui pourrait avoir un intérêt commercial dans le marché". La Norvège avait admis que Micro Design avait travaillé à l'amélioration d'une proposition antérieure concernant le projet de Trondheim qui avait été rejetée et que l'entreprise avait suggéré une idée qui avait par la suite été adoptée pour servir de base au système de perception des péages. La Norvège avait décrit la façon dont Micro Design, qui était l'un des "architectes" de l'idée envisagée, s'était vu attribuer le contrat à ce titre. Le motif de préoccupation des Etats-Unis n'était pas que l'entité contractante ait reçu des idées non sollicitées en tant que telles, mais que cela ait eu lieu au cours de l'établissement de "spécifications relatives à un marché déterminé". En outre, ces idées avaient été reçues avant qu'il ait été déterminé qu'un contrat de recherche-développement avait été jugé nécessaire et les spécifications établies avaient servi à aider à justifier la décision de passer le marché directement avec le fournisseur en tant que contrat de "recherche-développement". Dès lors que Micro Design avait la possibilité d'agir ainsi, il était certain que sa propre technologie relative aux produits destinés à l'identification automatique des véhicules serait prescrite pour le projet. En fait, le système protégé de tout fournisseur potentiel aurait pu communiquer tout aussi bien avec le reste du matériel constituant le système global de perception des péages. Les Etats-Unis n'acceptaient pas la distinction que la Norvège établissait entre les prescriptions fonctionnelles générales et les spécifications techniques; de l'avis des Etats-Unis, parler de prescriptions fonctionnelles générales était simplement une autre manière de désigner les spécifications techniques basées sur les propriétés d'emploi du produit.

3.28 Les Etats-Unis ont ajouté que, en laissant Micro Design suggérer dans les spécifications le choix de son propre matériel, les autorités norvégiennes avaient violé l'article IV:2 a) de l'accord puisqu'elles avaient prescrit des spécifications définies en fonction de la conception du produit plutôt que de ses propriétés d'emploi.

3.29 En réponse, la Norvège a dit qu'il n'y avait absolument pas violation de l'article IV:4 et que toutes questions concernant l'article IV ne pouvaient se rapporter qu'à l'achat des prototypes dans le cadre du contrat puisque le marché de recherche-développement ne relevait pas du champ d'application de l'accord. Selon la Norvège, l'article IV:4 interdisait uniquement à une entité contractante de solliciter ou d'accepter un avis de fournisseurs potentiels, si cela était fait d'une manière qui aurait pour effet d'empêcher la concurrence et si l'avis pouvait être utilisé pour l'établissement des spécifications techniques relatives à un achat déterminé auprès de l'entreprise donnant l'avis en question. Or, ce n'était nullement le cas dans le marché de Trondheim.

3.30 Micro Design, ainsi que Trondheim Telecom, avaient proposé des idées générales, notamment en ce qui concernait l'utilisation de la technologie RNIS, en vue de trouver un moyen de résoudre les problèmes que posait l'établissement d'un système de perception des péages viable pour Trondheim, mais il s'agissait d'idées conceptuelles et non techniquement concrètes. Ces solutions proposées n'avaient pas été liées aux prototypes en tant que tels mais à l'ensemble du système de péages périphérique. En outre, le contrat conclu avec Micro Design n'avait pas été basé sur des spécifications techniques mais sur des prescriptions fonctionnelles générales. L'une des raisons pour lesquelles un contrat de recherche-développement avait été choisi était qu'il n'avait pas été jugé possible de prescrire des spécifications techniques; l'une des tâches prévues dans le contrat était la mise au point de ces spécifications. L'utilisation de contrats de recherche-développement dans ce genre de situations était, à la connaissance de la Norvège, une pratique courante, y compris aux Etats-Unis.

3.31 Au sujet des arguments des Etats-Unis concernant les produits pour l'identification automatique des véhicules, la Norvège a dit que le contrat ne contenait aucune prescription quant au système ou à la technologie à adopter. En fait, la carte électronique et le système de lecteur ne faisaient pas partie du contrat de recherche-développement, à cela près que ce dernier prescrivait que les lecteurs soient miniaturisés et logés dans des bornes placées en bordure de route. Cette partie ne jouait aucun rôle dans la décision de l'entité contractante d'utiliser un contrat de recherche-développement pour mettre en oeuvre le projet. Mis à part la miniaturisation, la seule prescription fonctionnelle concernant le système d'identification automatique des véhicules était qu'il devait pouvoir identifier les cartes électroniques de péage. De plus, en règle générale, la Norvège et les autres pays européens avaient pour politique dans les programmes DRIVE de fixer des normes communes assez souples pour les systèmes d'identification automatique des véhicules et non pas de prescrire l'utilisation d'une technologie protégée.

3.32 La Norvège a fait valoir que, étant donné que le contrat conclu avec Micro Design ne contenait pas des spécifications techniques mais des prescriptions fonctionnelles générales, il ne pouvait en aucune façon y avoir eu violation de l'article IV:2.

v) Recommandation à la Norvège de négocier avec eux une solution mutuellement satisfaisante demandée par les Etats-Unis au Groupe spécial

3.33 Les Etats-Unis ont demandé au Groupe spécial de recommander que la Norvège négocie avec eux une solution mutuellement satisfaisante tenant compte des occasions perdues par des sociétés américaines, et notamment par Amtech, dans ce marché. Ils ont précisé qu'ils ne demandaient pas au Groupe spécial de recommander une "compensation rétroactive". Il ne fallait pas pour autant oublier que l'Accord relatif aux marchés publics, à la différence de l'Accord général et d'autres codes issus du Tokyo Round, ne portait pas au premier chef sur des flux commerciaux, mais plutôt sur des occurrences, la possibilité de soumissionner. Une Partie pouvait avoir adopté des règles et procédures parfaitement compatibles avec les obligations découlant de l'Accord, mais si elle choisissait de les ignorer dans un cas particulier, celui-ci se trouverait privé de son objet. En pareil cas, une recommandation du Groupe spécial invitant comme à l'ordinaire la Partie en tort à mettre ses règles et pratiques en conformité avec ses obligations ne constituerait pas, en soi, une réparation suffisante et ne produirait pas un effet suffisamment dissuasif, surtout s'il n'était pas jugé approprié d'ordonner l'annulation du marché passé et le recommencement de toute l'opération. Il était particulièrement important qu'il y eût dans le cadre de l'Accord des réparations exerçant un effet fortement dissuasif.

3.34 En outre, dans le cas précis du marché de Trondheim, la Norvège avait, aux yeux des Etats-Unis, violé l'Accord une seconde fois, et pour exactement le même type de produit que celui qui faisait l'objet du premier marché, celui d'Oslo. Le gouvernement norvégien avait agi ainsi malgré sa promesse expresse de ne pas le faire. De l'avis des Etats-Unis, il savait que sa manière de procéder à Trondheim constituerait une violation de l'Accord et il avait pris sa décision en calculant que c'était là un prix qu'il était acceptable de payer pour le soutien d'une branche de production nationale. L'Accord ne devait pas permettre aux signataires de tirer ainsi profit du mépris flagrant de ses dispositions.

3.35 Les Etats-Unis ne pensaient pas qu'il fût nécessaire ou approprié pour le Groupe spécial de prescrire exactement ce que la Norvège serait tenue de faire en vue de négocier une solution mutuellement satisfaisante tenant compte des occasions perdues par des sociétés américaines, et notamment par Amtech, dans ce marché; de telles solutions pouvaient prendre un certain nombre de formes - annulation du contrat, octroi de possibilités supplémentaires de soumissionner pour des marchés futurs, assurances quant à la conduite future ou autres. Il lui suffirait de recommander que la Norvège négocie avec les Etats-Unis une solution satisfaisante du différend, en laissant aux parties au différend le soin de trouver les moyens de régler le problème. Le Groupe spécial pourrait aussi recommander qu'au cas où la négociation envisagée n'aboutirait pas à un résultat satisfaisant, le Comité soit prêt à étudier la possibilité

d'autoriser les Etats-Unis à retirer à la Norvège des avantages découlant pour elle de l'Accord, sous forme de possibilités de soumissionner, d'une valeur égale à celle du marché de Trondheim.

3.36 La Norvège a fait valoir que cette demande des Etats-Unis au Groupe spécial devait être rejetée pour plusieurs motifs. En premier lieu, la Norvège n'avait pas manqué à ses obligations au titre de l'Accord, et Amtech ne s'était vue privée d'aucune possibilité que la Norvège fût obligée de lui assurer en vertu de l'Accord. Deuxièmement, la plainte des Etats-Unis soumise au Groupe spécial, dont la portée se définissait par référence au document GPR/W/110 présenté par eux, ne comprenait pas cette demande; celle-ci sortait donc du mandat du Groupe spécial, ce qui la rendait irrecevable.

3.37 Troisièmement, ni ce mandat ni l'Accord n'étendaient la compétence du Groupe spécial à des recommandations concernant l'octroi d'une compensation, si c'était bien là ce que les Etats-Unis cherchaient à obtenir. Selon la Norvège, les recommandations des groupes spéciaux devaient être conformes aux dispositions de l'Accord limitant les recommandations du Comité au règlement des différends sur la base de ses dispositions de fond et de ses objectifs énoncés dans le préambule. Aucun groupe spécial institué au titre de l'Accord relatif aux marchés publics n'avait encore jusqu'ici recommandé de compensation. De plus, on ne trouvait aucun précédent à cette demande des Etats-Unis dans la pratique des groupes spéciaux institués à d'autres titres dans le cadre du GATT. Les recommandations tendant au remboursement de droits antidumping indûment perçus étaient fort différentes; il ne s'agissait pas là de compensation, mais de remboursement de sommes d'argent aux personnes à qui elles appartenaient de droit. Autre différence encore, le montant à rembourser en pareil cas était aisément établi et payé en général à des personnes qui étaient sur le territoire de la partie contractante convaincue de violation de ses obligations, à savoir, les importateurs. Dans l'affaire de Trondheim, Amtech n'avait rien eu à déboursier; il ne pouvait donc être question d'aucun remboursement de trop-perçu ou de frais encourus. Si Amtech était jugée avoir subi de quelconques pertes, il ne pourrait s'agir que de gains purement éventuels, qui auraient pu se réaliser ou ne pas se réaliser. Outre qu'elles n'avaient encore jamais été prises en considération dans le règlement de différends au GATT, les pertes de ce type seraient très difficiles ou, plus vraisemblablement, impossibles à calculer. Aucune pratique du GATT n'instituait de "compensation rétroactive", que ce fût dans le cas des codes traitant essentiellement de flux d'échanges ou dans celui des codes portant au premier chef sur des occurrences.

3.38 La Norvège a soutenu que la suggestion des Etats-Unis selon laquelle le Groupe spécial pourrait recommander le retrait d'avantages découlant de l'Accord était totalement dénuée de fondement et disproportionnée, quand bien même elle serait considérée comme recevable. Aux termes de l'article VII:14, le Comité ne pourrait autoriser une telle mesure que s'il "considér[ait] que les circonstances [étaient] suffisamment graves pour justifier une telle mesure" et que si "une ou plusieurs parties au différend n'accept[ai]ent pas les recommandations du Comité". En l'occurrence, le Comité ne devrait pas seulement constater que la Norvège avait violé l'Accord; il lui faudrait encore constater que cette violation était grave et de nature à justifier une suspension partielle des droits que la Norvège tenait de l'Accord. Selon elle, il n'y avait manifestement en l'espèce aucune base sur laquelle le Comité pût s'appuyer pour parvenir à une telle conclusion.

IV. CONSTATATIONS

4.1 Pour l'essentiel, les faits de la cause dont le Groupe spécial avait à connaître sont les suivants. En mars 1991, la Direction nationale des routes norvégienne avait adjugé à une société norvégienne, Micro Design, un marché portant sur du matériel électronique pour la perception des péages de la ville de Trondheim à la suite d'un appel d'offre unique auprès de ladite société. Le principal élément du litige entre les deux parties tournait autour de la question de savoir si, en passant ainsi un marché de gré à gré, la Norvège avait ou non satisfait aux prescriptions de l'article V:16 e) de l'Accord. La Norvège a soutenu qu'en l'espèce, un marché de gré à gré pouvait se justifier au regard de ces

dispositions, puisqu'il s'agissait d'un contrat de recherche et développement, dont la partie qu'elle considérait comme relevant de l'Accord visait la fourniture de prototypes mis au point au cours de l'exécution et pour les besoins dudit contrat. La Norvège a en outre affirmé s'être conformée aux prescriptions du texte introductif de l'article V:16 e). De leur côté, les Etats-Unis ont soutenu que l'article V:16 e) ne s'appliquait pas, car, à leur sens, l'objectif du contrat n'était pas la réalisation de travaux de recherche et développement, mais l'achat de matériel pour la perception des péages. De plus, ils ont contesté que la fabrication de ces produits ait nécessité des activités de recherche et/ou de développement, que lesdits produits puissent légitimement être caractérisés comme des prototypes et que la Norvège ait satisfait aux prescriptions du texte introductif de l'article V:16.

4.2 Les Etats-Unis ont aussi allégué que, dans la passation de ce marché, la Norvège avait manqué à l'obligation qui lui incombe en vertu de l'article II:1 d'accorder aux produits et fournisseurs d'autres parties un traitement qui ne soit pas moins favorable que celui accordé aux produits et fournisseurs nationaux. Ils ont en outre fait valoir que la Norvège avait agi de façon incompatible avec a) les dispositions de l'article IV:4, en acceptant les avis de Micro Design sur les spécifications relatives à ce marché, et b) les dispositions de l'article IV:2, en prescrivant dans les spécifications pour le projet le matériel protégé de Micro Design. La Norvège a contesté toutes ces allégations.

4.3 Le Groupe spécial a commencé par examiner la question de l'applicabilité de l'Accord à ce marché. Il a relevé que la Direction nationale des routes norvégienne est une entité assujettie aux dispositions de l'Accord et que la chose était admise par les parties au différend. Celles-ci étaient en revanche en désaccord sur la mesure dans laquelle ce marché relevait de l'Accord. Aux yeux de la Norvège, celui-ci ne s'appliquait qu'à la partie du marché qui concernait ce qu'elle considérait comme des prototypes, le reste ne visant pas des produits mais des activités de recherche et développement. Ainsi qu'il a déjà été indiqué, les Etats-Unis, pour leur part, estimaient que la totalité du marché concernait des produits et tombait par conséquent sous le coup des dispositions de l'Accord. Tout en notant cette divergence de vues, le Groupe spécial a aussi relevé que les deux parties admettaient que le marché relevait de l'Accord au moins partiellement, à concurrence d'une valeur manifestement supérieure au seuil prévu à l'article I.1 b), et c'est sur cette base qu'il a poursuivi l'examen de l'affaire.

4.4 Le Groupe spécial a noté qu'il n'était pas contesté que ce marché avait été passé de gré à gré et devrait par conséquent satisfaire aux prescriptions de l'article V:16 pour être conforme à l'Accord. Seul l'alinéa e) avait été invoqué par la Norvège à cet égard. L'article V:16 e) se lit comme suit:

"Les dispositions des paragraphes 1 à 15 ci-dessus, qui s'appliquent aux procédures d'appel d'offres ouvertes ou sélectives, ne seront pas nécessairement applicables dans les circonstances définies ci-après, à la condition que l'appel d'offre unique ne soit pas utilisé en vue de ramener la concurrence en deçà du maximum possible, ou d'une manière qui constituerait un moyen de discrimination entre fournisseurs étrangers ou de protection des producteurs nationaux: ...

e) lorsqu'une entité passera un marché pour se procurer des prototypes ou un produit nouveau mis au point à sa demande au cours de l'exécution d'un contrat particulier de recherche, d'expérimentation, d'étude ou de développement original et pour les besoins de ce contrat. Une fois que de tels contrats auront été exécutés, les marchés ultérieurs de produits seront assujettis aux dispositions des paragraphes 1 à 15 du présent article."

L'alinéa e) s'accompagne d'une note de bas de page ainsi conçue:

"Le développement original d'un produit nouveau peut englober une production limitée ayant pour but d'incorporer les résultats d'essais sur le terrain et de démontrer que le produit se prête à une production en quantités conformément à des normes de qualité acceptables. Il ne comprend

pas la production en quantités visant à établir la viabilité commerciale du produit ou à amortir les frais de recherche et développement."

4.5 Le Groupe spécial est convenu qu'il fallait considérer l'article V:16 comme une disposition dérogatoire contenant, ainsi qu'il est bien précisé dans la dernière phrase de l'article V:1, une liste limitative des circonstances dans lesquelles les parties pourraient s'écarter des règles de base exigeant une procédure d'appel d'offres ouverte ou sélective. L'article V:16 e) étant une disposition dérogatoire, il fallait donner une interprétation étroite de sa portée et il appartenait à la Norvège, partie qui s'en prévalait, de démontrer qu'elle avait agi en conformité avec ladite disposition.

4.6 Le Groupe spécial a d'abord examiné dans quelle mesure ce marché était conforme aux conditions énoncées dans le texte de l'alinéa e) de l'article V:16. Il a relevé une divergence fondamentale d'interprétation de cet alinéa entre les parties au différend. Pour les Etats-Unis, les mots "contrat ... de recherche ... ou de développement original" signifiaient que l'objectif du contrat devait nécessairement être l'acquisition des résultats des activités de recherche et/ou de développement. Dans cette optique, le simple fait que la fabrication d'un produit exigeait une grande quantité d'activités de recherche et/ou de développement ne serait pas suffisant pour satisfaire à cette exigence si le marché considéré avait pour objet ce produit au lieu des résultats desdites activités. Pour la Norvège, l'expression signifiait que la mission essentielle à accomplir en vertu du contrat ne pouvait être que la conduite d'activités de recherche et/ou de développement. Ainsi interprétée, elle n'exigeait nullement que l'objet principal du marché fût nécessairement l'acquisition de leurs résultats en eux-mêmes, par opposition aux produits mis au point grâce à elles (à condition que les produits en question fussent des prototypes ou des produits nouveaux).

4.7 En examinant cette question, le Groupe spécial a noté en premier lieu qu'à la différence de cette disposition, qui parlait "de recherche, d'expérimentation, d'étude ou de développement original", les parties au différend n'avaient fait mention que de recherche et développement. En outre, bien qu'elle vise "des prototypes ou un produit nouveau", il n'avait été question que de prototypes. Le Groupe spécial s'en est donc tenu dans son examen à ces aspects-là. Il s'agissait par conséquent pour lui de déterminer si, dans le cadre du contrat, la Direction nationale des routes norvégienne s'était procuré des prototypes qui avaient été mis au point à sa demande au cours de l'exécution et pour les besoins d'un contrat particulier de recherche ou de développement original. Le Groupe spécial est passé ensuite à l'examen des interprétations différentes que la Norvège et les Etats-Unis retenaient de l'expression "contrat ... de recherche ... ou de développement original", en ayant présente à l'esprit la règle générale d'interprétation des traités, selon laquelle un traité doit être interprété suivant le sens ordinaire à attribuer aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son but.

4.8 Vu les considérations qui précèdent, il est apparu clairement au Groupe spécial que les mots "contrat ... de recherche ... ou de développement original" figurant à l'article V:16 e) devaient être interprétés dans l'optique de l'entité contractante. Ce qui était pertinent dans ce passage de l'Accord, comme dans d'autres, c'était ce que l'entité contractante achetait, et non la nature des travaux que le fournisseur aurait à effectuer pour fournir les biens et/ou les services que celle-ci achetait. C'était la production des fournisseurs que visait l'Accord et que les entités contractantes souhaitaient acheter, et non l'apport des facteurs de production nécessaires à cette production. Si, par exemple, la majeure partie du coût de fabrication d'un produit faisant l'objet d'un marché devait consister en la rémunération du travail requis pour le fabriquer, ce ne serait manifestement pas là un motif suffisant pour exclure ce marché du champ d'application de l'Accord. Le même raisonnement valait nécessairement aussi si des travaux de recherche et/ou développement devaient constituer un apport à la fabrication des produits achetés, mais n'étaient pas eux-mêmes l'objet du marché. Ces raisons ont amené le Groupe spécial à conclure que l'expression "contrat ... de recherche ... ou de développement original" devait

être entendue comme visant un contrat ayant pour but l'acquisition par l'entité contractante des résultats d'activités de recherche et/ou de développement original, autrement dit de connaissances.¹

4.9 Le Groupe spécial ne voulait pas donner à entendre par là que les résultats de ces activités de recherche et/ou de développement original devraient nécessairement être achetés uniquement sous une forme abstraite, celle de documents scientifiques par exemple. Ils pourraient l'être, au moins en partie, sous forme de prototypes ou d'un produit nouveau, ce qui permettrait à l'entité contractante de s'informer, et de tester la validité, des résultats de ces activités de recherche et/ou développement de manière plus concrète. Le Groupe spécial a relevé que cette possibilité était prévue dans la note de l'article V:16 e), où il était dit: "Le développement original d'un produit nouveau peut englober une production limitée ayant pour but ... de démontrer que le produit se prête à une production en quantités conformément à des normes de qualité acceptables ...". Il n'en demeurait pas moins que, pour satisfaire aux prescriptions de l'alinéa e), des prototypes ou un produit nouveau devaient être mis au point "au cours de l'exécution d'un contrat particulier de recherche ... ou de développement original, et pour les besoins de ce contrat". Aux yeux du Groupe spécial, cela signifiait que pour pouvoir être considérés comme des prototypes, des produits devaient nécessairement avoir pour but principal la mise à l'essai et l'amélioration des connaissances que l'entité se procurait dans le cadre du contrat de recherche et/ou développement.²

4.10 A la lumière de ce qui précède, le Groupe spécial a considéré que pour pouvoir se prévaloir de l'alinéa e) de l'article V:16, la Norvège aurait dû démontrer, entre autres choses, i) qu'en concluant le contrat, sa Direction nationale des routes avait eu pour but principal de se procurer les résultats des travaux de recherche et/ou de développement original de Micro Design et ii) qu'en achetant du matériel à Micro Design en vertu de ce contrat, elle avait eu pour but principal de faire des essais et de s'assurer un moyen de pousser plus loin les connaissances générées par lesdits travaux de recherche et/ou de développement original. Aux yeux du Groupe spécial, la Norvège n'avait démontré ni l'un ni l'autre.

4.11 De tous les renseignements communiqués par la Norvège au Groupe spécial, il ressortait que le but principal du contrat passé par la Direction nationale des routes norvégienne avec Micro Design avait été l'achat de matériel opérationnel pour la perception des péages en vue de la mise en service d'un système de péages périphérique. La Norvège avait insisté devant le Groupe spécial sur l'importance que l'entité contractante attachait à la mise en place dans les meilleurs délais d'un système de péages pleinement opérationnel, pour des raisons financières en particulier. Le Groupe spécial a également noté que la Norvège avait dit:

"Ce que l'entité contractante avait eu besoin de se procurer par ce contrat, ce n'étaient pas les résultats en eux-mêmes des travaux de recherche et développement, mais, en l'espèce, des prototypes, faisant partie des solutions retenues qui constituaient tout un système de paiements intégré. La Direction nationale des routes avait en conséquence obtenu ce qu'elle avait demandé,

¹A cet égard, le Groupe spécial a pris note de la définition de la recherche et du développement expérimental figurant dans le "Manuel de Frascati", 1980, de l'OCDE portant sur "La mesure des activités scientifiques et techniques". Cette définition est ainsi conçue: "La recherche et le développement expérimental (R&D) englobent les travaux de création entrepris de façon systématique en vue d'accroître la somme des connaissances, y compris la connaissance de l'homme, de la culture et de la société, ainsi que l'utilisation de cette somme de connaissances pour de nouvelles applications."

²A cet égard, le Groupe spécial a noté que suivant les indications données dans le Manuel de Frascati de l'OCDE (mentionné à la note précédente), les prototypes ne doivent être classés dans la R&D que pour autant que l'objectif principal des travaux est d'apporter de nouvelles améliorations techniques au produit considéré (paragraphe 69 et 72 et tableau II.2).

un système **opérationnel** de péages périphériques et un terrain d'essais national et européen." (C'est la Norvège qui souligne.)

Le Groupe spécial a noté que la Norvège avait parlé de la constitution d'un terrain d'essais national et européen comme de l'un des objectifs du contrat, mais sans, selon lui, démontrer que tel avait été le but principal poursuivi par la Direction nationale des routes. Le Groupe spécial a aussi noté que la Norvège n'avait pas prétendu que cette dernière eût projeté l'achat d'autres systèmes de péages conçus sur le modèle mis au point pour Trondheim. Il a par conséquent constaté que la Norvège n'avait pas démontré que le but principal de la Direction nationale des routes norvégienne eût été de se procurer les résultats de travaux de recherche et/ou développement, plutôt que du matériel opérationnel pour la perception des péages en vue de la mise en service d'un système de péages périphérique.

4.12 Ayant constaté que la Norvège n'avait pas satisfait aux conditions énoncées à l'article V:16 e), le Groupe spécial n'a pas jugé nécessaire d'examiner si Micro Design avait effectivement eu à mener des travaux de recherche et/ou développement pour pouvoir remplir les conditions du contrat. Il n'entendait pas contester que des activités de développement original, et peut-être de recherche appliquée, avaient pu s'imposer. Et il a tenu à préciser que la simple éventualité d'une utilisation opérationnelle de prototypes n'excluait pas en soi la possibilité d'invoquer l'article V:16 e), à condition néanmoins que leur acquisition eût eu pour but principal des activités de recherche et/ou développement.

4.13 Aux yeux du Groupe spécial, le fait que, fondamentalement, la propriété des droits exclusifs sur les connaissances produites avait été conférée en vertu du contrat à Micro Design cadrait avec ce qu'il avait constaté, à savoir le but principal poursuivi par la Direction nationale des routes norvégienne n'avait pas été l'acquisition des résultats d'activités de recherche et/ou développement original. Le Groupe spécial n'irait toutefois pas jusqu'à conclure que cette attribution de la propriété des droits exclusifs devait être considérée comme décisive, étant donné que dans le marché de Trondheim, l'entité contractante s'était réservé le droit d'utiliser pour son propre compte, et gratuitement, les connaissances mises au point dans le cadre de l'exécution du contrat. L'important au regard de l'article V:16 e) était de savoir si l'entité achetait les résultats de travaux de recherche et/ou développement original, et non si elle conservait des droits exclusifs sur ces résultats.

4.14 Pour les raisons qui précèdent, le Groupe spécial a constaté que le recours par la Direction nationale des routes norvégienne à un appel d'offre unique pour la passation de ce contrat ne satisfaisait pas aux conditions prescrites à l'article V:16 e) de l'Accord. Il n'a pas jugé nécessaire d'examiner, comme les Etats-Unis le lui avaient demandé, si le marché était conforme aux dispositions du texte introductif de l'article V:16 e), puisqu'il avait déjà constaté que celui-ci ne pouvait pas se justifier par cette disposition. Ayant constaté que l'appel d'offre unique ne pouvait pas se justifier au regard de l'article V:16 e) et qu'il n'avait été justifié au regard d'aucune autre disposition de l'Accord, le Groupe spécial a conclu que la Norvège ne s'était pas conformée aux obligations qui lui incombent en vertu de l'Accord dans la passation de ce marché.

4.15 Le Groupe spécial a ensuite examiné les autres dispositions invoquées par les Etats-Unis. Ayant déjà constaté qu'elle avait agi de manière injustifiable en passant ce marché de gré à gré avec une société norvégienne, le Groupe spécial a conclu que la Norvège avait manqué à l'obligation énoncée à l'article II:1 d'accorder aux fournisseurs des autres Parties un traitement qui ne soit pas moins favorable que celui accordé aux fournisseurs nationaux.

4.16 Le Groupe spécial est ensuite passé à l'article IV de l'Accord. S'il avait bien compris, l'argument fondamental des Etats-Unis était que les avis de Micro Design avaient servi à l'établissement des spécifications pour le marché d'une manière qui avait aidé la Norvège à considérer que le recours à un contrat de recherche et développement qui pouvait être conclu de gré à gré était justifié - en d'autres termes, que ces avis avaient été acceptés "d'une manière qui aurait pour effet d'empêcher la concurrence"

et, partant, incompatible avec les dispositions de l'article IV:4. Comme le fait même de procéder par appel d'offre unique avait empêché la concurrence et comme le Groupe spécial avait déjà constaté que le contrat n'aurait pas dû être passé suivant cette procédure, il n'a pas fait de constatation au sujet de l'article IV.

4.17 Le Groupe spécial s'est alors attaché aux recommandations que les Etats-Unis lui avaient demandé de formuler. Au sujet de la première, à savoir que la Norvège prenne les mesures nécessaires pour mettre ses pratiques en conformité avec les dispositions de l'Accord dans le cas du marché de Trondheim, le Groupe spécial a noté que tous les manquements allégués par les Etats-Unis étaient des faits qui avaient eu lieu dans le passé. Le seul moyen pour la Norvège de rendre le marché de Trondheim conforme à ses obligations au titre de l'Accord qui eût été mentionné au cours de l'instance était d'annuler le contrat et de recommencer toute l'opération de passation du marché. Le Groupe spécial n'a pas jugé bon de faire une recommandation dans ce sens. Les recommandations de cette nature n'entraient pas dans la pratique habituelle en matière de règlement des différends dans le cadre du GATT, et les rédacteurs de l'Accord relatif aux marchés publics n'avaient pas précisé dans le texte qu'elles feraient normalement partie de la mission assignée à un groupe spécial par un mandat ordinaire. En outre, le Groupe spécial estimait qu'en l'espèce, une telle recommandation risquerait d'être disproportionnée, en entraînant un gaspillage de ressources et en portant éventuellement atteinte aux intérêts de tierces parties.

4.18 Les Etats-Unis avaient aussi demandé au Groupe spécial de recommander que la Norvège négocie avec eux une solution mutuellement satisfaisante tenant compte des occasions perdues dans ce marché par des sociétés américaines, et notamment par Amtech. Enfin, ils lui avaient demandé de recommander qu'au cas où la négociation envisagée n'aboutirait pas à un résultat mutuellement satisfaisant, le Comité fût prêt à autoriser les Etats-Unis à retirer à la Norvège des avantages qui découlaient pour elle de l'Accord, sous forme de possibilités de soumissionner, d'une valeur égale à celle du marché de Trondheim. La Norvège avait fait valoir que, même si le Groupe spécial devait constater que le marché avait été passé dans des conditions incompatibles avec les dispositions de l'Accord, les demandes de ce genre devaient être rejetées parce qu'elles sortaient du cadre de la plainte soumise au Groupe spécial comme des tâches assignées aux groupes spéciaux dans la procédure de règlement des différends prévue par l'Accord.

4.19 En examinant ces demandes, le Groupe spécial a tout d'abord noté que, comme son mandat le lui prescrivait, il avait donné à la Norvège et aux Etats-Unis toutes possibilités d'élaborer une solution mutuellement satisfaisante. Il a aussi relevé que rien n'empêchait les deux gouvernements de négocier à tout moment une telle solution tenant compte des occasions perdues par les fournisseurs américains, dès lors que cette solution serait compatible avec leurs obligations au titre de l'Accord considéré et des autres accords du GATT. La question était de savoir si le Groupe spécial devait recommander cela et s'il devait en outre recommander que le Comité fût prêt à autoriser le retrait à la Norvège d'avantages découlant pour elle de l'Accord dans le cas où une telle solution ne serait pas négociée.

4.20 Le Groupe spécial a noté que les Etats-Unis avaient indiqué qu'ils ne lui demandaient pas de recommander la négociation d'une compensation pour des pertes subies dans le passé. Or, si tel n'était pas le cas, le Groupe spécial voyait assez mal ce qu'il lui était demandé de recommander que la Norvège négocie avec les Etats-Unis. De toute évidence, les "occasions perdues" qu'ils avaient évoquées étaient des occasions passées, et la réparation tenant compte de ces occasions perdues qui serait éventuellement négociée ne pourrait se situer que dans l'avenir et revêtiraient par conséquent, selon toute probabilité, un caractère compensatoire. La demande visant le retrait d'avantages confirmait aussi le Groupe spécial dans l'idée que les recommandations souhaitées par les Etats-Unis auraient en pratique pour effet d'inviter la Norvège à leur offrir, sous une forme ou une autre, une compensation pour des pertes subies dans le passé. Les Etats-Unis ayant indiqué que ce n'était pas là ce qu'ils cherchaient à obtenir, le Groupe

spécial avait quelque mal à répondre à cette demande, malgré les efforts qu'il avait faits pour en envisager les conséquences avec les parties.

4.21 Qui plus est, le Groupe spécial a observé que, dans le cadre de l'Accord général, les groupes spéciaux avaient l'habitude de formuler des constatations au sujet de la conformité avec les dispositions de l'Accord général et de recommander la cessation de toute mesure dont ils avaient constaté l'incompatibilité avec l'Accord général, ou sa mise en conformité avec les dispositions de celui-ci, à compter de la date d'adoption de la recommandation. Il n'avait été recouru à l'octroi d'une compensation que si la levée immédiate de la mesure en cause était matériellement impossible, et qu'à titre temporaire en attendant la levée des mesures incompatibles avec l'Accord général (IBDD, S26/237). Les questions de compensation ou de retrait d'avantages avaient été traitées dans une phase de la procédure de règlement des différends postérieure à l'adoption du rapport du Groupe spécial.

4.22 Le Groupe spécial s'est ensuite demandé si les groupes spéciaux institués pour le règlement des différends dans le cadre de l'Accord relatif aux marchés publics seraient éventuellement fondés à s'écarter de cette pratique suivie dans celui de l'Accord général. A cet égard, il a noté l'argument avancé par les Etats-Unis selon lequel, du fait que les avantages découlant de l'Accord visaient au premier chef des occurrences (la possibilité de soumissionner), et non des flux commerciaux, et que par définition la passation des marchés publics laissait aux entités contractantes une latitude considérable pour agir à l'égard de ces occurrences de manière incompatible avec les obligations qui leur incombaient en vertu de l'Accord, même en l'absence de règles ou procédures incompatibles avec celles que prescrivait l'Accord, les recommandations ordinaires des groupes spéciaux exigeant d'une partie en infraction qu'elle mette ses règles et pratiques en conformité avec celui-ci ne constitueraient pas, dans bien des cas, à elles seules une réparation suffisante et ne produiraient pas un effet suffisamment dissuasif.

4.23 A propos de cet argument, le Groupe spécial était d'avis que les situations du genre de celles que les Etats-Unis avaient évoquées n'étaient pas propres aux seuls marchés publics. Des atteintes considérables pouvaient être portées aux échanges, sans qu'il y eût nécessairement de législation incompatible avec les règles du GATT, par une décision administrative prise dans d'autres domaines - régimes de licences discrétionnaires, règlements techniques, mesures sanitaires et phytosanitaires ou subventions, par exemple. De plus, il y avait eu des cas où une mesure temporaire contestée devant le GATT avait été levée avant qu'un groupe spécial eût été en mesure de présenter son rapport.³

4.24 Le Groupe spécial estimait aussi que, dans les affaires concernant une action particulière remontant au passé, la constatation par un groupe spécial d'un manquement était importante pour la partie gagnante: sur les points sur lesquels l'interprétation de l'Accord avait été controversée, les constatations des groupes spéciaux, une fois adoptées par le Comité, servaient par la suite de guide aux parties pour l'application de l'Accord.

4.25 En outre, le Groupe spécial ne voyait pas sur quelles dispositions de l'Accord relatif aux marchés publics des groupes spéciaux pourraient se fonder pour adopter à l'égard des questions considérées une pratique différente de celle qui était habituelle dans le cadre de l'Accord général, tout au moins en l'absence de mandat spécial du Comité.

4.26 A la lumière de ces considérations, le Groupe spécial n'a pas jugé bon de recommander que la Norvège négocie avec les Etats-Unis une solution mutuellement satisfaisante tenant compte des occasions

³Voir, par exemple, le rapport du Groupe spécial sur l'affaire Communauté économique européenne, Restrictions à l'importation de pommes de table - Plainte du Chili, adopté le 22 juin 1989 (IBDD, S36/100).

perdues par des sociétés américaines dans ce marché, ni de recommander qu'au cas où une telle négociation n'aboutirait pas à un résultat mutuellement satisfaisant, le Comité soit prêt à autoriser les Etats-Unis à retirer à la Norvège des avantages découlant pour elle de l'Accord, sous forme de possibilités de soumissionner, d'une valeur égale à celle du marché de Trondheim. Le Groupe spécial avait estimé, au demeurant, que rien n'empêchait les Etats-Unis de continuer à évoquer ces questions au Comité, ni de chercher à négocier avec la Norvège une solution mutuellement satisfaisante, pourvu qu'elle fût compatible avec les dispositions de l'Accord et des autres accords du GATT.

4.27 Le Groupe spécial a également estimé que les Etats-Unis auraient la possibilité d'évoquer au Comité leurs préoccupations d'ordre plus général, mentionnées plus haut au paragraphe 4.22. Il a noté que certaines propositions visant les procédures de contestation ouvertes aux fournisseurs, qui étaient à l'étude dans le contexte des négociations sur une révision de l'Accord relatif aux marchés publics, étaient destinées à s'attaquer à la difficulté actuellement ressentie d'obtenir l'adoption de mesures correctives en cas de plainte au sujet de la passation d'un marché.

V. CONCLUSIONS

5.1 A la lumière des constatations énoncées ci-dessus, le Groupe spécial a conclu que la Norvège ne s'était pas conformée aux obligations qui lui incombent en vertu de l'Accord relatif aux marchés publics dans la passation du marché portant sur du matériel pour la perception des péages destiné à la ville de Trondheim, du fait que le recours à la procédure d'appel d'offre unique pour ce marché ne pouvait pas être justifié au regard de l'article V:16 e), ni d'aucune autre disposition de l'Accord.

5.2 Le Groupe spécial recommande au Comité de demander à la Norvège de prendre les mesures nécessaires pour que les entités figurant sur la liste annexée par la Norvège à l'Accord se conforment aux constatations qui précèdent dans la passation des marchés publics.

ANNEXE

Le contenu du contrat passé avec Micro Design

Les renseignements qui suivent correspondent aux paragraphes pertinents du contrat, dont la Norvège a communiqué une traduction non officielle (en anglais).

Les éléments fondamentaux du contrat de R-D sont les suivants:

- renseignements concernant la mission de R-D
- description de la mission de R-D
- gestion et plans d'effectifs du projet
- exécution du projet
- plan de financement (budget et versements)
- questions juridiques
- droits et obligations

Renseignements concernant la mission de R-D: cette mission comporte l'application d'un programme pilote faisant appel au réseau RNIS pour le système de péages périphérique de Trondheim. Le projet de développement sera mis en oeuvre en collaboration et en coordination avec Trondheim Telecom, l'Institut norvégien de technologie, le Centre de recherches techniques et industrielles (SINTEF) et d'autres sociétés ou institutions.

Cette mission comprend la mise au point et la fourniture de prototypes en vraie grandeur de matériel de paiement pour dix péages fonctionnant sans surveillance. Ces péages formeront à la périphérie de Trondheim un anneau de points de passage dans la ville.

Le projet comporte aussi un système de paiements entièrement automatisé fonctionnant sans surveillance, installé dans deux parcs de stationnement couverts (garages), et un système automatique de détection sélective et d'information pour les autobus. L'intégration de ce système avec celui qui sera installé aux péages est également prévue dans le cadre du projet.

La communication entre les diverses unités du système (données concernant les transactions, images, parole, statistiques, alarmes et autres) sera assurée en coopération avec Trondheim Telecom à travers le développement du réseau pilote RNIS de cette société.

Mise au point de prototypes: Le contrat de R-D prévoit la mise au point de dix prototypes de péages sans surveillance, deux prototypes d'unités de contrôle pour les parcs de stationnement et un prototype d'unité pour la priorité aux bus.

Gestion et personnel du projet: La société Micro Design est chargée de l'exécution technique de la mission définie dans le contrat.

Il est établi un plan d'effectifs indiquant les noms et qualités de 23 personnes participant au projet et désignant une personne comme responsable de ce projet, ainsi que celles qui sont chargées des principales fonctions.

Exécution du projet: L'entité contractante est la Direction nationale des routes, qui a délégué ses pouvoirs pour la marche quotidienne des opérations au Directeur de la Direction des routes du Comté de Sør-Trøndelag.

Les prescriptions fonctionnelles générales sur lesquelles repose le contrat de R-D seront converties en prescriptions fonctionnelles détaillées et en solutions et spécifications techniques. Ce travail sera mené en étroite coopération avec l'entité contractante, qui fixe les prescriptions fonctionnelles et approuve les solutions techniques. Il se fera sous la forme de réunions de projet et de rapports à la Direction nationale des routes, suivant des directives précises.

Dans le cadre du projet ont été définies des missions plus limitées en matière de recherche, de développement et d'essais, qui seront assurées par d'autres entités que Micro Design, essentiellement l'Institut norvégien de technologie.

Suivant le calendrier prévu, le système sera prêt pour une première série d'opérations de perception des péages le 14 octobre 1991. Ce calendrier fixe des dates précises pour la mise en oeuvre du reste du projet, ainsi qu'une période d'essais. La réalisation du projet sera définitivement achevée le 14 avril 1994.

Plan de financement: Un plan de financement - budget et versements - a été établi d'après les différentes étapes prévues de la mise en oeuvre du projet. Au total, le budget du projet se monte à 28,5 millions de couronnes norvégiennes, dont 14,3 millions sont destinés aux services de R-D, 8,7 millions au matériel, à la mise au point et aux essais de prototypes et 5,5 millions aux cartes électroniques.

Description du projet:

Le système à mettre au point devra satisfaire aux prescriptions suivantes:

- application dans des péages sans surveillance
- application au paiement dans les parcs de stationnement municipaux
- application pour assurer la priorité aux transports publics
- modicité des coûts d'investissement et d'exploitation
- faible encombrement en ce qui concerne le matériel informatique nécessaire
- adaptation aux solutions futures en matière de télécommunications dans le réseau RNIS
- compatibilité avec les systèmes de paiement existants et futurs au niveau de la carte, du système et du module
- compatibilité avec les futures normes européennes/internationales

Des prescriptions fonctionnelles seront établies dans les domaines suivants:

A. Intégration du matériel électronique dans des bornes isolées pour un fonctionnement sans surveillance

Il faut miniaturiser le matériel existant pour satisfaire à l'exigence de péages fonctionnant sans surveillance humaine et pour réduire au minimum les superficies utilisées. Les unités seront logées mécaniquement dans une borne assurant une protection satisfaisante du matériel électronique contre les tensions et pressions provenant, par exemple, des vibrations et de la poussière d'asphalte dues à la circulation et contre les variations de température.

Etant donné que les péages fonctionneront sans surveillance, il faudra élaborer des procédures satisfaisantes pour transmettre les alarmes et les informations sur l'état du matériel.

B. Système vidéo intégré

Comme l'unité d'enregistrement vidéo doit être intégrée à l'ordinateur au péage, il faudra mettre au point de nouveaux logiciels pour le fonctionnement des caméras et le stockage sur place temporaire des images.

Il faut que les images puissent être transmises de la station de contrôle à l'unité centrale de contrôle sur le réseau de télécommunications.

C. Priorité aux transports publics

Le projet a pour but de concevoir, réaliser et mettre à l'essai un prototype qui satisfasse aux conditions suivantes:

- * Le système doit être capable de mettre les horaires à jour et de les transmettre du centre d'exploitation des autobus à la section d'enregistrement.
- * Le matériel électronique doit être logé dans des bornes analogues à celles qui sont utilisées pour le matériel électronique des feux de circulation.
- * Le matériel doit être capable de mettre à jour et de transmettre les fichiers d'état et de consignation à travers un module de télécommunications.

D. Parc de stationnement couvert (garage)

Dans la phase 1, le système comprendra les éléments suivants:

- des détecteurs de signaux, dont un émetteur, installés dans deux garages (Bakke et Leutenhaven);
- des unités de télécommunications pour la transmission des données en direct des garages à une unité centrale de contrôle (modems);
- la société du parc de stationnement municipal de Trondheim fournira un système informatique pour assurer la gestion des abonnements.

Dans sa forme définitive (phase 2), le système comprendra les éléments suivants:

- deux unités d'enregistrement (une dans chacun des garages) desservant chacune deux antennes;
- des détecteurs de signaux, conçus sur un modèle révisé pour en abaisser le prix unitaire;
- la mise au point d'un système mis à jour et intégré de comptabilité de gestion des abonnements.

E. Installations de télécommunications

Un système sans surveillance réparti sur une aire étendue comporte des exigences plus rigoureuses en ce qui concerne la communication des données.

Les installations de télécommunications s'inscrivent dans le programme pilote de la société Trondheim Telecom, qui est également chargée du développement et des essais des installations et qui fournit le matériel.

Le fournisseur mettra au point un matériel répondant aux besoins des télécommunications norvégiennes (Telecom) en ce qui concerne le matériel de télécommunications RNIS.

F. Intégration des systèmes - alarmes et procédures de contrôle automatique

Les critères de fiabilité d'utilisation étant très rigoureux, de nouvelles procédures seront mises au point pour le contrôle automatique et les alarmes à tous les niveaux du système. Pour les postes fonctionnant sans surveillance humaine, il faut que la totalité des alarmes, fonctions et messages soient contrôlés depuis les postes de péage surveillés. Il faudra aussi que le personnel soit en mesure de venir en aide aux conducteurs se trouvant aux péages automatiques, et cela exige une surveillance vidéo et une communication vocale.

G. Système de suivi vidéo

Les images de conducteurs passant un péage en fraude seront automatiquement transmises du péage à la société exploitante par le réseau de télécommunications. Le système vidéo existant sera perfectionné pour pouvoir traiter un minimum de 2 000 images par période de 24 heures. De nouveaux algorithmes de compression de l'Institut norvégien de technologie seront intégrés à ce système. Celui-ci reposera sur des processeurs 386/486 dans un réseau d'ordinateurs rattachés au système central pour la localisation.

H. Système de gestion des abonnements - prescriptions

Il a été admis dès le départ que le système central ferait appel aux logiciels actuellement utilisés.

Droits exclusifs

Au sujet de la propriété des droits exclusifs sur les connaissances (propriété intellectuelle) nées de l'exécution du contrat, celui-ci contient les dispositions suivantes:

Le fournisseur possède un droit exclusif sur les systèmes et programmes mis au point dans le cadre du projet de recherche et développement en question. Ce droit exclusif ne pourra toutefois pas être cédé à une tierce partie par voie de vente, licence ou autre sans le consentement de la Direction nationale des routes.

L'entité contractante se réserve le droit d'utiliser pour son propre compte, et gratuitement, les systèmes et programmes mis au point dans le cadre du projet de recherche et développement en question. Dans le cas où des contrats portant sur des systèmes correspondants destinés au réseau routier national norvégien seraient conclus dans l'avenir, le fournisseur sera tenu de fournir de tels systèmes et programmes. L'entité contractante ne sera en revanche pas tenue de lui acheter de tels systèmes et programmes et restera libre de procéder à des appels d'offres ouverts et de choisir un système concurrent.