

Dans les affaires jointes

3-58 — BARBARA ERZBERGBAU AG, Düsseldorf,

représentée par son conseil d'administration,

intervenant : Land de Basse-Saxe, représenté par M. le Ministre de l'économie et des transports,

4-58 — GEWERKSCHAFT LOUISE, Merlau,

représentée par son conseil d'administration,

5-58 — HARZ-LAHN-ERZBERGBAU AG, MATHILDENHÜTTE, Bad Harzburg,

représentée par son conseil d'administration,

intervenant : Land de Basse-Saxe, représenté par M. le Ministre de l'économie et des transports,

6-58 — MANNESMANN AG (av. GEWERKSCHAFT MANNESMANN), Düsseldorf,

représentée par son conseil d'administration,

intervenant : Land de Basse-Saxe, représenté par M. le Ministre de l'économie et des transports,

7-58 — ERZBERGBAU SIEGERLAND AG, Betzdorf,

représentée par son conseil d'administration,

intervenants : 1) Land de Rhénanie-Palatinat, représenté par M. le Ministre-Président,

2) Land de Rhénanie-Westphalie, représenté par M. le Ministre de l'économie et des transports,

- 8-58 — ERZBERGBAU STAUFENSTOLLN GMBH, Oberhausen,
représentée par ses gérants,
intervenant : Land de Bade-Wurtemberg, représenté par
M. le Ministre-Président adjoint, ministre de l'économie,
- 9-58 — HESSISCHE BERG- UND HÜTTENWERKE AG, Wetzlar,
représentée par son conseil d'administration,
intervenant : Land de Hesse, représenté par M. le Ministre-
Président,
- 10-58 — STAHLWERKE SÜDWESTFALEN AG, Geisweid,
représentée par son conseil d'administration,
intervenant : Land de Rhénanie-Westphalie, représenté par
M. le Ministre de l'économie et des transports,
- 11-58 — HÜTTENWERKE SIEGERLAND AG, Siegen,
représentée par son conseil d'administration,
intervenant : Land de Rhénanie-Westphalie, représenté par
M. le Ministre de l'économie et des transports,
- 12-58 — FRIEDRICHSHÜTTE AG, Herdorf/Sieg,
représentée par son conseil d'administration,
intervenant : Land de Rhénanie-Palatinat, représenté par
M. le Ministre-Président,
- 13-58 — EISERFELDERHÜTTE GMBH, Siegen,
représentée par son gérant,
intervenant : Land de Rhénanie-Westphalie, représenté par
M. le Ministre de l'économie et des transports,

- 14-58 — NIEDERDREISBACHERHÜTTE GMBH, Niederdreisbach,
représentée par ses gérants,
intervenant : Land de Rhénanie-Palatinat, représenté par
M. le Ministre-Président,
- 15-58 — GEWERKSCHAFT GRÜNEBACHER HÜTTE, Grünebach,
représentée par son conseil d'administration,
intervenant : Land de Rhénanie-Palatinat, représenté par
M. le Ministre-Président,
- 16-58 — BIRLENBACHER HÜTTE SCHLEIFENBAUM & CO. KG,
Geisweid,
représentée par son commandité,
intervenant : Land de Rhénanie-Westphalie, représenté par
M. le Ministre de l'économie et des transports,
- 17-58 — EISENWERK-GESELLSCHAFT MAXIMILIANSHÜTTE AG,
Sulzbach-Rosenberg-Hütte,
représentée par son conseil d'administration,
intervenant : Land de Bavière, représenté par M. le Ministre-
Président,
- 18-58 — HÜTTENWERKE ILSEDE-PEINE AG, Peine,
représentée par son conseil d'administration,
intervenant : Land de Basse-Saxe, représenté par M. le
Ministre de l'économie et des transports,
- 25-58 — HÜTTENWERK SALZGITTER AG, Salzgitter,
représentée par son conseil d'administration,
intervenant : Land de Basse-Saxe, représenté par M. le
Ministre de l'économie et des transports,

26-58 — LUITPOLDHÜTTE AG, Amberg/Opf.,

représentée par son conseil d'administration,

intervenant : Land de Bavière, représenté par M. le Ministre-Président,

parties requérantes,

les requérantes dans les affaires 3 à 8-58, 10-58, 13 à 16-58, 25 et 26-58 étant assistées par M^e Heinrich Lietzmann, avocat à Essen,

la requérante dans l'affaire 9-58 par M^e Lietzmann et M. Wilhelm Wengler, professeur à l'université libre de Berlin,

les requérantes dans les affaires 11 et 12-58 par M^e Lietzmann et M^e Wolfgang Küster, avocat à Düsseldorf,

la requérante dans l'affaire 17-58 par M^e Heinz Kühne, avocat à Munich, et M. B. Aubin, professeur à l'université de Sarrebruck,

la requérante dans l'affaire 18-58 par M. Ludwig Raiser, professeur à l'université de Tübingen,

les intervenants étant assistés respectivement :

Land de Bade-Wurtemberg, Land de Rhénanie-Westphalie et Land de Basse-Saxe par M. Joseph H. Kaiser, professeur à la faculté de droit de Fribourg,

Land de Rhénanie-Palatinat par M^e Karl Weber, avocat à Coblenze,

Land de Hesse par M. Ernst-Joachim Mestmäcker, professeur à la faculté de droit de Sarrebruck,

Land de Bavière par M^e Hans Ziegelhoefer, avocat à Munich ;

les requérantes et les intervenants ayant élu domicile à Luxembourg auprès de M^e Willi Scheider, 2, rue du Fort-Élisabeth,

contre

HAUTE AUTORITÉ DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU CHARBON
ET DE L'ACIER,

représentée par son conseiller juridique, M. Walter Much,
en qualité d'agent,

assisté de M. Hans Peter Ipsen, professeur à l'université de
Hambourg, et M^e Wolfgang Schneider, avocat à Francfort,

partie défenderesse,

ayant fait élection de domicile en ses bureaux, 2, place de
Metz, Luxembourg,

ayant pour objet des recours en annulation de certaines disposi-
tions des décisions de la Haute Autorité du 9 février 1958 relatives
aux tarifs spéciaux applicables aux transports ferroviaires :

1^o de combustibles minéraux destinés à la sidérurgie (T/10.203),

2^o de minerais (T/10.202) (*Journal officiel* du 3 mars 1958, p. 105/58
et p. 122/58),

LA COUR

composée de

M. A. M. Donner, *président (juge rapporteur)*

MM. L. Delvaux et R. Rossi, *présidents de chambre*

MM. O. Riese et Ch. L. Hammes, *juges*

avocat général : M. M. Lagrange

greffier : M. A. Van Houtte

rend le suivant

ARRÊT

I — Conclusions des parties

Attendu que les requérantes ont conclu :

dans les affaires 3-58, 4-58 et 8-58 à l'annulation de la décision T/10.202, dans les affaires 5 à 7-58 et 9 à 16-58 à l'annulation des décisions T/10.202 et T/10.203;

dans l'affaire 17-58 à l'annulation de la décision T/10.203 pour autant qu'elle vise le tarif spécial pour le transport de combustibles minéraux 6 B 31;

dans l'affaire 18-58 à l'annulation de la décision T/10.203 pour autant qu'elle vise l'article 71, *b*, du barème des taxes de navigation du Mittellandkanal;

dans les affaires 25 et 26-58 à l'annulation de la décision T/10.203;

que les requérantes dans les affaires 3 à 16-58, 25 et 26-58 ont indiqué les dispositions des décisions attaquées qui leur font particulièrement grief;

attendu que toutes les requérantes concluent en outre à la condamnation de la défenderesse aux dépens de l'instance;

attendu que les intervenants appuient les conclusions de leurs parties principales respectives et concluent à ce que la défenderesse soit condamnée aux dépens;

attendu que la défenderesse conclut à ce qu'il plaise à la Cour :

1^o Rejeter les recours comme non fondés, et

2^o Condamner les requérantes et les intervenants aux dépens.

II — Exposé des faits

Attendu que les faits qui sont à la base du présent litige peuvent être résumés comme suit :

Après son entrée en fonctions, la Haute Autorité a établi un programme de travail en vue de se préparer à apporter une appréciation sur les tarifs spéciaux de transport, ce qui constitue l'une de ses tâches dans le cadre des dispositions du traité en matière de transport, et à appliquer les mesures nécessaires à la mise en œuvre de ces textes.

Les intéressés ont été mis en mesure d'exposer leur point de vue lors des réunions qui ont eu lieu avec des représentants du gouvernement fédéral et des Länder. Des documents ont été échangés. La Haute Autorité a entrepris une enquête sur la situation économique en général et sidérurgique en particulier dans les régions intéressées.

La Haute Autorité déclare avoir pris les décisions attaquées au cours de sa séance du 9 février 1958; elle les a communiquées au gouvernement fédéral par lettre du 12 février.

Les parties attaquées de ces décisions comportent la suppression ou la modification, dans des délais plus ou moins étendus, des tarifs spéciaux dont bénéficient les requérantes.

La Haute Autorité fonde ses décisions notamment sur deux motifs principaux :

- a) Les tarifs spéciaux font bénéficier les entreprises d'une mesure discriminatoire par rapport aux entreprises placées dans des conditions comparables au point de vue transport;
- b) Le maintien des tarifs n'est pas nécessaire pour atteindre les objectifs fixés aux articles 2 et 3 du traité.

La Haute Autorité a en outre ordonné la suppression de certains de ces tarifs, que le gouvernement fédéral avait qualifié

de tarifs de concurrence, motif pris de ce qu'elle ne les jugeait pas justifiés par la concurrence d'un autre mode de transport.

III — Moyens et arguments des parties

Attendu que les moyens et arguments des parties peuvent être résumés comme suit :

A — NATURE ET RECEVABILITÉ DES RECOURS

Chacune des requérantes allègue que les deux décisions du 9 février 1958 sont de nature individuelle et qu'elles les concernent.

La Haute Autorité reconnaît le caractère individuel de ces décisions et admet qu'elles touchent chacune des requérantes dans une plus ou moins grande mesure; elle ne conteste pas la recevabilité des recours.

B — LA COMPÉTENCE DE LA HAUTE AUTORITÉ

Selon les *requérantes*, la défenderesse n'avait pas la compétence voulue pour prendre les décisions attaquées. Les tarifs en cause, dont la Haute Autorité a ordonné la suppression ou la modification, sont des tarifs préexistants, c'est-à-dire des tarifs qui étaient déjà en vigueur lors de la conclusion du traité. La Haute Autorité ne pouvait agir à l'égard de ces tarifs que selon le paragraphe 10, alinéa 7, de la convention en accordant pour leur modification « les délais nécessaires pour éviter toute perturbation économique grave ».

Au moment où les décisions de la Haute Autorité sont devenues obligatoires selon l'article 15, alinéa 2, du traité, par leur notification au gouvernement fédéral, le 14 février 1958, le paragraphe 10 de la convention relative aux dispositions transitoires n'était plus applicable en vertu de son paragraphe 1, dernier alinéa, car la période de transition avait pris fin le 10 février 1958.

Cependant, la Haute Autorité a ordonné la suppression ou la modification des tarifs après cette date. Elle a donc pris les décisions attaquées, bien qu'à ce moment elle n'ait plus eu le pouvoir de le faire.

La compétence de la Haute Autorité pour prendre les décisions attaquées ne résulte pas non plus de l'article 70, alinéa 4, du traité, selon lequel cette disposition ne peut s'appliquer qu'à des tarifs *nouveaux*, c'est-à-dire à des tarifs dont l'introduction n'est envisagée qu'après la conclusion du traité. Il résulte de l'article 70, alinéa 4, du traité que la Haute Autorité doit donner son « accord préalable » aux tarifs relevant de cette disposition. Or, un accord préalable ne peut être donné pour des tarifs déjà existants.

Comme la Haute Autorité n'a pas ordonné la suppression ou la modification des tarifs pendant la période de transition, elle a perdu la compétence qui lui est expressément réservée pour la durée de cette période. Par conséquent, elle ne peut plus agir sur les tarifs préexistants. A l'égard des tarifs existants au 10 février 1958, les États membres jouissent ainsi d'une compétence illimitée en ce sens que le maintien de ces tarifs n'est plus soumis à un accord de la Haute Autorité.

Les requérantes font valoir que la Haute Autorité, manifestement *incompétente* pour prendre les décisions attaquées, a méconnu *d'une manière patente* les dispositions du traité et les règles de droit relatives à son application.

A ces griefs la *défenderesse* répond que, le 9 février 1958, elle a pris les décisions attaquées, en application du paragraphe 10, alinéa 7, de la convention qui lui donne le pouvoir de statuer sur les tarifs spéciaux en vigueur visés par l'article 70, alinéa 4, et d'accorder pour leur modification (ou suppression) les délais nécessaires pour éviter toute perturbation économique grave. Le contenu de ces décisions a été fixé ce même jour et joint au procès-verbal de la Haute Autorité en tant que décisions formellement adoptées. Elles existaient donc ainsi juridiquement.

D'un autre côté, il résulte clairement des deux lettres adressées au gouvernement fédéral le 12 février 1958 qu'il ne s'agit pas là de décisions, mais de la communication formelle de ces décisions à leur destinataire. Cette communication est un élément important pour l'applicabilité des décisions; mais la date de cette formalité n'a pas d'influence sur la question de l'exercice, en temps utile, d'une compétence conférée par le traité.

Ainsi le pouvoir prévu au paragraphe 10, alinéa 7, de la convention n'était-il pas encore venu à expiration au moment où les décisions attaquées ont été prises. La question de savoir si la Haute Autorité aurait pu appliquer directement les dispositions de l'article 70, alinéa 4, aux tarifs existants, après l'expiration de la période transitoire, ne se pose pas.

En tout cas, l'opinion des requérantes, selon laquelle les tarifs spéciaux en vigueur relèveraient à nouveau de la compétence des gouvernements à l'expiration de la période transitoire, paraît inexacte. Le fait que la Haute Autorité n'ait pas exercé un pouvoir prévu pour cette période ne pouvait enlever aux tarifs de soutien en vigueur — dans la mesure où ils n'étaient pas autorisables d'après les dispositions du traité — leur aspect illicite au sens de l'article 70, alinéa 1, conjointement avec l'article 4, b, du traité. Par ailleurs, il faut toujours se poser la question de savoir si ces tarifs n'auraient pas pu être supprimés comme donnant lieu à une discrimination interdite.

De toute façon, le moyen tiré du défaut de pouvoir est mal fondé pour les motifs indiqués ci-dessus. Il en est de même pour le moyen de violation et de méconnaissance patente du traité, présenté dans le contexte.

Dans certaines affaires, la défenderesse allègue à titre subsidiaire que la compétence que lui donne le paragraphe 10, alinéa 7, de la convention n'était pas éteinte lors de l'expiration de celle-ci. Selon la Haute Autorité, les tarifs spéciaux étaient soumis à son examen et leur maintien était donc suspendu en droit. Cet état d'incertitude n'a été levé ni par l'expiration de la période transi-

toire, ni par le silence de la Haute Autorité. Il fallait au contraire une manifestation expresse de volonté de la Haute Autorité.

Au sujet de cette allégation subsidiaire, la requérante dans l'affaire 17-58 soutient l'idée qu'il convient d'éviter une trop longue incertitude pour sauvegarder la sécurité juridique et qu'il faut clarifier définitivement la question des tarifs spéciaux pré-existants. Mais la Haute Autorité se trompe lorsqu'elle pense que cette clarification ne peut résulter que d'une déclaration émanant d'elle. L'incertitude peut aussi prendre fin automatiquement par disparition de la condition, l'interdiction ne pouvant désormais plus être prononcée.

A l'appui de son point de vue, la *défenderesse* fournit dans l'affaire 17-58 des développements supplémentaires sur la distinction entre l'adoption et la publication d'une décision; à ce sujet, elle renvoie également aux systèmes juridiques des États membres.

C — VIOLATION DU TRAITÉ

a) Les *requérantes* allèguent tout d'abord que la suppression ou modification des tarifs spéciaux est déjà contraire au traité pour le seul motif que la Haute Autorité a laissé s'écouler la période de transition et a ainsi enlevé aux requérantes le droit de réclamer, selon le paragraphe 23 de la convention, les mesures d'aide qui y sont indiquées à titre de compensation pour les dommages causés par la suppression des tarifs de soutien. Dans l'application du traité, la Haute Autorité doit tenir compte du *principe général de la protection des situations acquises* selon lequel l'administration, dans l'exercice de ses pouvoirs, ne peut agir sur le *patrimoine* d'un sujet que dans la mesure où l'octroi de secours ou d'une indemnisation garantira que ce dernier ne subit aucun dommage.

La *défenderesse* répond :

1^o Le fait, pour la Haute Autorité, de ne pas autoriser un tarif de soutien dont le traité ne permet pas l'établissement ne

dépend pas de la possibilité d'octroyer les versements prévus au paragraphe 23.

En outre, les requérantes ont omis le fait que la durée de validité du paragraphe 23 n'expire pas à la fin de la période transitoire, mais se prolonge pendant deux ans encore (paragraphe 23, n° 8, de la convention).

2° Quant au principe de la protection d'une situation acquise, qui a été invoqué, il convient de prendre en considération que l'établissement du marché commun européen du charbon et de l'acier, selon l'article 2, alinéa 2, n'est possible que par la mise en œuvre progressive de conditions du marché qui assurent la répartition la plus rationnelle de la production avec la plus haute productivité. Cet objectif fondamental de la Communauté ne peut être atteint sans modification de structure des industries groupées sur un plan supranational (paragraphe 1, n° 1, de la convention).

b) Pour le cas où la Cour rejetterait la thèse développée sous a), les *requérantes* invoquent le fait que l'autorisation, prévue à l'article 70 du traité, conjointement avec le paragraphe 10 de la convention, n'était pas requise.

Le traité, en ne visant qu'une intégration partielle, ne touche pas aux droits et aux devoirs qu'ont les États membres de veiller de leur côté à la prospérité de l'économie générale dans le domaine national. Cela résulte d'une part de l'article 2, alinéa 1, du traité, d'autre part de l'article 67 qui n'ouvre à la Haute Autorité que la possibilité, dans des conditions données, de compenser certaines répercussions des politiques économiques nationales sur le marché commun.

Ceci vaut aussi pour les mesures que les États membres prennent en matière de transports dans l'intérêt de leur économie générale. Lorsqu'un État membre prend des mesures tarifaires en vue d'objectifs intéressant son économie en général, ces mesures ne sont pas soumises à un accord au sens de l'article 70.

La *défenderesse* répond que l'existence d'un tarif de soutien au sens de l'article 70, alinéa 4, ne peut être basée que sur les dispositions du traité et non sur le système tarifaire de la Deutsche Bundesbahn. Mais, même dans ce système, le tarif général et le tarif spécial se distinguent par leur domaine d'application. Les requérantes ne contesteront pas que les tarifs en cause n'ont pas un domaine général d'application mais concernent uniquement des transports entre des stations de chargement et de déchargement déterminées et précisées dans le tarif.

L'erreur juridique, commise par les requérantes, résulte du fait qu'elles se basent sur les objectifs d'une mesure gouvernementale et non pas sur la mesure elle-même.

Quant à l'existence d'une discrimination en matière de transports au sens de l'article 4, *b*, conjointement avec l'article 70, alinéa 1, les *requérantes* pensent que c'est à tort que la Haute Autorité n'a tenu compte que de la comparabilité des situations « du point de vue transport », et non de tous les autres facteurs qui présentent de l'importance pour la situation individuelle d'une entreprise. Elle a négligé en premier lieu de tenir compte de l'incidence des facteurs géographiques et techniques sur chaque entreprise.

La *défenderesse* répond que dans le cas de la possibilité, prévue à l'article 70, alinéa 4, d'application de tarifs spéciaux dans le trafic intérieur au profit d'une ou de plusieurs entreprises de la Communauté, il s'agit d'une réglementation d'exception voulue par le traité, face à l'interdiction des discriminations, énoncée aux articles 4, *b*, et 70, alinéa 1.

Les situations spéciales des entreprises communautaires, qui sont de nature économique ou sociale et qui dépassent le cadre des seules conditions de transport, ne peuvent donc être incluses dans la notion générale de discrimination visée à l'article 70, alinéa 1.

Il y aurait violation des objectifs et des principes du traité si on entendait assouplir à l'infini la situation comparable des

usagers du chemin de fer en tenant compte, comme le demandent les requérantes, de la situation géographique et de l'objet d'une entreprise. Selon ces critères, aucune entreprise communautaire ne serait plus comparable à une autre entreprise.

La *partie intervenante*, le Land de Hesse, présente sa propre argumentation concernant l'emploi fait par la Haute Autorité du critère de la comparabilité « du point de vue transport ».

En vue de l'interprétation de l'article 70 du traité, l'intervenant renvoie à l'interdiction des discriminations qui figure dans l'« Interstate Commerce Act » des États-Unis. Le parallélisme de ces réglementations laisse présumer que le droit américain a été utilisé pour rédiger le traité C.E.C.A.

L'intervenant invoque l'article 60, paragraphe 2, qui réglemente la formation des prix sur une « base tarifaire », telle qu'elle était d'usage dans les États membres avant la conclusion du traité C.E.C.A. et telle qu'elle est connue aux États-Unis sous le nom de « Basing Point Pricing ». Non seulement le système de formation des prix du traité s'accommode de la « falsification de la géographie » si sévèrement critiquée par la défenderesse dans le domaine des transports, mais encore il l'impose par des prescriptions positives. Il faudrait également tenir compte de ce point de vue dans l'application de l'article 70. Ce n'est pas l'égalité de traitement au point de vue transport qui importe, mais l'égalité de traitement des utilisateurs du marché commun placés dans des conditions comparables.

La *défenderesse* répond que cette tentative de justifier les tarifs litigieux doit échouer aussi bien quant à la forme que quant au fond.

La « concrétisation de l'interdiction des discriminations en matière de prix à l'article 60, paragraphe 2 », que la partie intervenante voit dans l'autorisation de choisir la base tarifaire, permet aux entreprises de la Communauté, en tant que vendeurs, de fixer librement leur propre base tarifaire à l'intérieur de certaines

limites, et donc d'influencer éventuellement leurs propres conditions d'implantation. Transposée à l'article 70, cette autorisation pourrait tout au plus permettre aux parties offrant un service de transport (transporteurs) de modifier artificiellement par voie tarifaire leur propre situation géographique; or, la partie intervenante exige que le transporteur — c'est-à-dire la Bundesbahn — admette sur le plan tarifaire les difficultés géographiques de ses clients.

D'autre part, le principe économique du traité, tel qu'il est exprimé notamment à l'article 60 — qui renvoie clairement par l'expression « aux fins énoncées ci-dessus » à la référence faite en tête de son premier alinéa aux articles 2, 3 et 4 du traité —, n'interdit nullement *a priori* à une entreprise de tenir compte, sur le plan de la concurrence, par des mesures qu'elle prend elle-même, de l'avantage ou du désavantage de sa propre situation géographique. Toute remise de prix et de fret au seul titre du désavantage de l'emplacement géographique du client est strictement interdite. Il doit en être de même à l'article 70, alinéa 1 : le transporteur n'a pas le droit d'accorder des tarifs exceptionnels pour le seul motif que certains usagers sont géographiquement désavantagés.

Dans l'affaire 9-58, la *requérante* allègue encore que l'article 70, alinéa 1, du traité ne contient pas de droit directement applicable et que cette disposition tend uniquement à établir un programme. Il est *a priori* invraisemblable que la courte phrase de l'article 70, alinéa 1, contienne une interdiction parfaitement précisée et pratiquement applicable pour un ensemble de questions à la réglementation desquelles l'« Interstate Commerce Act » des États-Unis consacre plusieurs pages.

A cela, la *défenderesse* répond que la thèse de la requérante est réfutée d'abord par la conception unanime des gouvernements eux-mêmes qui ont négocié le traité et qui l'ont signé. D'après la jurisprudence de la Cour, les règles de l'article 4, précisées par l'article 70 en ce qui concerne les transports, sont applicables directement. Si l'article 70, alinéa 2, interdit « notamment » les discriminations en matière de transports, fondées sur le pays

d'origine ou de destination, cela suppose l'interdiction générale des discriminations en matière de transport.

c) Pour le cas où la Cour n'adopterait pas la thèse selon laquelle les tarifs spéciaux litigieux ne relèvent pas de l'article 70, les *requérantes* allèguent que c'est à tort que la Haute Autorité a refusé l'autorisation prévue à l'article 70, alinéa 4, du traité.

1. Elles soulignent que l'article 2, alinéa 2, du traité fixe comme objectif à la Communauté la réalisation de l'établissement progressif de conditions assurant par elles-mêmes la répartition la plus rationnelle de la production au niveau de productivité le plus élevé.

Il y a répartition la plus rationnelle de la production lorsque les considérations économiques raisonnables justifient la création et le maintien de la production dans les conditions données.

La *défenderesse* répond que les *requérantes* méconnaissent le but énoncé à l'article 2, alinéa 2. La répartition la plus rationnelle de la production doit être garantie d'après le traité par la prise en considération des conditions, telles qu'elles sont, du marché commun.

Ce « principe économique » du traité exclut complètement la falsification de la géographie et des conditions naturelles d'implantation des entreprises par des manipulations des tarifs de transport.

2. Selon les *requérantes*, la Haute Autorité n'était pas en droit de refuser de donner son accord aux tarifs spéciaux parce que, par son refus, elle contreviendrait à l'article 2, alinéas 1 et 2, ainsi qu'à l'article 3, *a*, *b*, *e* et *f*.

Ce refus aurait comme résultat que les *requérantes*, immédiatement, sinon à la longue, seraient inaptes à la concurrence, en raison du surcroît de charges qu'entraînerait l'application du tarif général.

Comme plusieurs entreprises, dans les mêmes régions, seraient touchées ensemble de manière semblable, des troubles graves et persistants pourraient se produire (article 2, alinéa 2, dernière proposition).

La *défenderesse* estime qu'en prenant les décisions attaquées elle a pris en considération de façon adéquate tous les objectifs de l'article 2. Elle fait remarquer qu'à l'égard de certaines entreprises situées à proximité de la frontière de zone elle a tenu compte de leurs conditions particulières et qu'elle a, à cet effet, soit accordé des délais pour la suppression des tarifs, soit annoncé la possibilité de l'autorisation ultérieure d'un tarif spécial approprié.

Il importe de signaler encore sur ce point que la *défenderesse* déclare expressément que l'appréciation à laquelle elle a procédé échappe au contrôle juridictionnel.

La force probante de l'« appréciation d'ensemble » des requérantes lui apparaît douteuse pour de simples considérations de principe. D'après l'article 70, article 4, il appartient à la Haute Autorité d'harmoniser les principes du traité. L'exigence de « la conformité avec les principes du traité » est une notion juridique imprécise; dans chaque cas, la Haute Autorité jouit d'une liberté d'appréciation dans le cadre de laquelle non pas une, mais de nombreuses décisions sont juridiquement possibles.

3. Les *requérantes* exposent en outre que la Haute Autorité se base sur une présomption erronée quand elle part de l'hypothèse que les tarifs spéciaux sont, par définition, discriminatoires.

Elles font remarquer que l'article 70 distingue deux espèces de tarifs spéciaux applicables au trafic interne, notamment les tarifs visés par l'alinéa 2 et ceux visés par l'alinéa 4. En vertu de la première disposition citée, les tarifs qu'elle vise doivent être considérés comme discriminatoires. Il a été admis de façon unanime qu'un régime différent *sur la même ligne* serait en tout cas considéré comme discriminatoire, mais les autres tarifs ont été soumis à une réglementation tout à fait différente. Cette différence de régime ne peut exprimer autre chose que le fait que

le traité n'est pas censé trancher *a priori* la question de savoir si un « tarif spécial applicable à l'intérieur » sera ou non discriminatoire. Selon les requérantes, la Haute Autorité se trompe en assimilant *a priori* les tarifs spéciaux à des tarifs de soutien : elles allèguent en outre que l'alinéa 4 de l'article 70 ne constitue pas une disposition exceptionnelle, de sorte que l'autorisation d'un tarif spécial ne serait légitime que dans des circonstances spéciales.

La défenderesse répond que les tarifs de soutien en faveur d'entreprises charbonnières et sidérurgiques sont discriminatoires par nature. Ils sont contraires à une série d'objectifs et de principes du traité (article 2, alinéa 2; article 4, *b*, et aussi *c*; article 70, alinéa 1). Dans ce nombre figurent quelques interdictions — notamment l'interdiction des discriminations — qui ont une valeur *absolue*.

Mais cette interdiction absolue des discriminations en matière de transport ne vaut, sur la base de l'article 4, que « dans les conditions prévues au présent traité ». L'une des dispositions du traité auxquelles il faut ici recourir, c'est l'article 70, alinéa 4. Elle habilite la Haute Autorité à autoriser des mesures tarifaires intérieures spéciales dans l'intérêt de certaines entreprises productrices de charbon ou d'acier, au cas où ces mesures sont « conformes aux principes du traité ».

Le principe de l'interdiction absolue des discriminations est donc tempéré par l'obligation de le concilier dans chaque cas particulier avec les autres objectifs et principes du traité.

Dans cette confrontation, les dispositions de protection générale (l'interdiction des discriminations) et de protection individuelle (l'octroi exceptionnel de mesures de soutien) s'opposeront mutuellement. Cette opposition doit être résolue de façon rationnelle et équitable. La défenderesse pense l'avoir résolue, dans l'exercice de la liberté d'appréciation dont elle jouit à cet effet, en décidant que l'interdiction des discriminations (ainsi qu'éventuellement l'interdiction des subventions) passait à l'arrière-plan lorsque la poursuite de certains objectifs et principes du traité, tout aussi importants, l'exigeait.

D — DÉTOURNEMENT DE POUVOIR

Selon les *requérantes*, la Haute Autorité a utilisé les pouvoirs qu'elle tient de l'article 70, alinéa 4, et du paragraphe 10 de la convention pour poursuivre des objectifs dont le traité ne prévoit pas ou ne prévoit plus la réalisation; de ce fait, les requérantes invoquent un détournement de pouvoir commis par la Haute Autorité en ce qui concerne les articles 2, 3, 4, 67 et 70 du traité et les paragraphes 1, 10 et 23 de la convention.

La *Haute Autorité* estime que, les requérantes n'ayant pas allégué de faits nouveaux et se bornant en réalité à répéter leurs griefs de violation du traité, elle n'est pas tenue de développer sa réponse sur ce point; elle conclut que le grief n'est pas fondé.

E — VIOLATION DES FORMES SUBSTANTIELLES

Les *requérantes* sont d'avis que la Haute Autorité, en omettant de mentionner dans les décisions attaquées les motifs qui l'ont amenée à ne retenir pour l'appréciation de la comparabilité au sens de l'article 70, alinéa 1, que le critère de comparabilité du point de vue transport, a violé les formes substantielles (motivation insuffisante).

Elles invoquent le même grief, motif pris du fait que la Haute Autorité, dans ces décisions, n'a pas formulé une définition des motifs particuliers qui, à son avis, étaient de nature à justifier le maintien des tarifs spéciaux.

La *Haute Autorité* estime que le premier grief est mal fondé; de plus, elle est d'avis qu'il n'était ni nécessaire, ni possible de donner une définition abstraite des « motifs spéciaux » pour motiver individuellement les décisions intéressant les requérantes.

Attendu qu'il convient de résumer séparément les développements consacrés à des points particuliers dans les affaires 17-58, 18-58 et 26-58.

Affaires 17-58 (Maximilianshütte) et 26-58 (Luitpoldhütte)

Dans sa décision relative au transport du charbon, la Haute Autorité traite du tarif spécial 6 B 31 (III, B). Elle considère que ce tarif, pour autant qu'il concerne l'approvisionnement en houille et coke de houille, se justifie partiellement par la situation des entreprises intéressées à proximité de la frontière zonale. Compte tenu du fait qu'avant la guerre les deux entreprises bénéficiaient déjà de réductions tarifaires s'élevant à 13 % du tarif général charbonnier 6 B 1, la Haute Autorité estime que cet élément de réduction doit être supprimé dans le tarif actuel et elle juge opportun et nécessaire de fixer la réduction tarifaire à 8 % du tarif général précité.

Les *requérantes* font à cette partie de la décision les objections suivantes :

- a) La Haute Autorité n'a pas indiqué les motifs qui l'ont amenée à abaisser la réduction tarifaire à 8 % du tarif général précité.
- b) La décision est également erronée au fond; c'est à tort que la Haute Autorité a évalué respectivement à 13 et 8 % les deux éléments qui composent conjointement la réduction tarifaire de 21 % : a) 13 % — mesures de soutien, et b) 8 % — compensation des suites dommageables de l'établissement de la frontière zonale.
- c) La Haute Autorité, ayant admis qu'un tarif spécial était justifié en raison de la situation à proximité de la frontière zonale, aurait dû, en application de l'alinéa 5 de l'article 70, laisser aux autorités nationales, et notamment à la Bundesbahn, l'appréciation de l'opportunité et de la nécessité d'une réduction tarifaire éventuelle.

La *défenderesse* renvoie au texte même de la décision pour démontrer qu'elle a bien tenu compte de toutes les circonstances

qui entrent en jeu et que les motifs qu'elle a présentés sur ce point ne sont pas aussi sommaires que veulent bien le dire les requérantes.

Elle admet que l'appréciation de chacun des deux pourcentages partiels cités ci-dessus peut donner lieu à des divergences de vue. Pour sa part, la Haute Autorité a estimé que le critère le plus sûr et le plus approprié devait être emprunté à l'histoire de l'établissement et de l'évolution de ce tarif. C'est précisément parce qu'elle a tenu compte du fait que dans l'avenir l'expérience pourrait démentir son appréciation qu'elle a prévu l'éventualité de différer la dernière augmentation de tarif de 4 % (décision sur le charbon, III, B, 3, alinéa 4).

Par ailleurs, l'article 70 du traité n'offre aucune base à la thèse des requérantes selon laquelle il serait du domaine exclusif de la Bundesbahn de juger elle-même de ses réductions tarifaires.

Les *requérantes* insistent sur le caractère curieux de la différence entre les n^{os} 1 et 2 du chapitre III, B, de la décision.

La décision déclare que la réduction de tarif accordée pour le transport des briquettes de lignite est en harmonie avec le traité en raison des nécessités politiques de ce transport.

En ce qui concerne l'approvisionnement en houille et en coke de houille, la décision a, par contre, réduit la réduction tarifaire admise à 8 % du tarif général.

Ainsi, de l'avis des requérantes, il est parfaitement clair que la Haute Autorité n'a pas admis, pour la houille, la réduction de tarif qu'elle avait pleinement admise pour le lignite, pour le seul motif que les requérantes se sont vu accorder une réduction de tarif dès avant le début des difficultés politiques dont la Haute Autorité reconnaît qu'elles donnent droit à une compensation. La Haute Autorité a refusé de reconnaître la possibilité de compensation des « dommages politiques » dans le montant de cette réduction de tarif.

*Affaire 18-58 (Ilse-de-Peine)**A — VIOLATION DES FORMES SUBSTANTIELLES*

La requérante allègue tout d'abord que la Haute Autorité a violé les formes substantielles dans le chapitre II et le chapitre III, C, 2 et 3, de sa décision du 9 février 1958 relative au transport de combustibles minéraux.

Après avoir exposé, dans le premier alinéa du chapitre III, C, 2, les faits relatifs à l'article 71, b, du barème des taxes de navigation pour le Mittellandkanal, la Haute Autorité se borne, pour apprécier en droit cette situation, à déclarer dans l'alinéa 2 que cette réduction accordée aux entreprises de Peine et de Salzgitter constitue une mesure discriminatoire par rapport aux entreprises placées dans des conditions comparables du point de vue transport. Ainsi, la Haute Autorité ne fait que répéter ou décrire en termes un peu différents ce que l'article 4, b, ou l'article 70, alinéa 1, du traité qualifient de discrimination.

La défenderesse répond que les motifs des décisions attaquées constituent un raisonnement concluant.

Si la requérante trouve inexact en droit le critère « au point de vue transport » qui y est fourni, elle ne peut reprocher à la Haute Autorité une insuffisance de motifs, mais tout au plus une violation du traité. L'allégation de violation des formes repose sur une confusion entre motivation formelle et bien-fondé matériel.

B — QUANT A LA COMPÉTENCE

Il est à remarquer que la requérante ne soulève pas la question de savoir si, le 9 février 1958, la Haute Autorité était encore compétente pour prendre les décisions attaquées. Par contre, elle allègue que :

- a) L'article 71, b, du barème des taxes de navigation pour le Mittellandkanal concerne des péages de droit public prélevés

à l'occasion de l'utilisation du canal et la Haute Autorité n'a pas le droit d'empiéter sur la souveraineté fiscale des États membres.

- b) Même si l'on admettait que ces rétributions tombent sous le coup de l'article 70 du traité, la Haute Autorité aurait dû examiner l'ensemble des systèmes fiscaux des États membres, dans la mesure où ils intéressent les transports de navigation intérieure.
- c) La requérante ajoute qu'en tout cas l'article 70 n'est pas applicable au présent tarif, parce qu'il concerne toutes les entreprises situées dans une région déterminée, de sorte qu'il ne peut avoir un caractère discriminatoire.

La *Haute Autorité* répond :

Sur le point a) :

Qu'il ne s'agit pas ici d'impôts, mais de prestations correspondant à l'utilisation d'installations. L'article 70 vise tous les éléments du prix de transport par canaux, qu'il s'agisse de frets au sens étroit, de droits de remorquage (pour la traction des péniches) ou de taxes de navigation pour l'utilisation du canal;

Sur le point b) :

Que ce grief est étranger au présent litige. L'examen des mesures tarifaires intérieures spéciales d'un État membre suivant l'article 70, alinéa 4, n'est pas subordonné à la condition que des examens identiques soient entrepris dans d'autres États membres. Il n'est pas non plus exact en fait. Dès 1953, la Commission d'experts en matière de transports s'est occupée de tous les tarifs appliqués sur les canaux de la Communauté pour éliminer les discriminations conformément à l'article 70, alinéa 2;

Sur le point c) :

Qu'il résulte clairement du texte officiel des tarifs pour le Mittellandkanal et les canaux de l'ouest de l'Allemagne, en ce qui concerne l'article 71, b, du barème, que cette disposition n'a qu'un *domaine d'application limité* tant pour les expéditions que pour les réceptions de marchandises.

C — VIOLATION DU TRAITÉ

Pour le cas où la Cour admettrait que le tarif litigieux tombe sous le coup de l'article 70, la *requérante* allègue que le refus d'autorisation constitue une violation de l'alinéa 4 de l'article précité.

Elle souligne en particulier :

- a) Qu'il s'agit ici d'un tarif destiné à soutenir la concurrence d'un autre mode de transport. Ce tarif a été établi en 1950 en vue de rétablir la parité concurrentielle en ce qui concerne les tarifs ferroviaires qui avaient été réduits en 1949 par le tarif spécial 6 B 33 ;
- b) Qu'étant donné que la Haute Autorité avait appliqué à certaines entreprises de la région du Haut-Palatinat situées à proximité de la frontière zonale l'article 70, alinéa 4, elle n'était plus en droit de refuser cette application aux autres entreprises situées à proximité de la zone mentionnée.

La *défenderesse* répond :

Sur le point a) :

Que l'article 71, b, du barème des taxes de navigation pour le Mittellandkanal et le tarif spécial 6 B 33 constituent tous deux des tarifs spéciaux; ils accordent des réductions sur les tarifs normaux correspondants. Cependant, deux mesures tarifaires spéciales ne sauraient s'expliquer réciproquement en droit pour des raisons de concurrence;

Sur le point *b*) :

Qu'il n'est pas contesté que la requérante puisse en principe recevoir une aide conformément à l'article 70, alinéa 4.

Cependant, à la suite de son enquête, la Haute Autorité n'est pas parvenue à la conviction que la requérante avait besoin d'être aidée.

Quant à la distinction entre la qualité requise pour bénéficier d'une aide et le besoin d'aide, la *requérante* estime qu'elle restreint de façon inadmissible le champ d'application de l'alinéa 4 de l'article 70.

Elle affirme qu'elle subit de sérieux préjudices en raison de sa situation à proximité de la frontière zonale. Ce fait a diminué sa rentabilité et accru sa vulnérabilité aux crises. Elle peut donc, même sans avoir besoin d'une aide, attendre une compensation de l'État sous forme de mesures politico-économiques, susceptibles de renforcer sa position concurrentielle.

Sur ce point, la *défenderesse* répond qu'en exigeant, outre la condition — admise par la requérante — de la capacité de recevoir une aide, un besoin d'aide individuel, elle ne restreint nullement de ce fait « illégalement le champ d'application de l'article 70, alinéa 4 ». En effet, la nécessité d'une mesure de soutien ne peut guère exister lorsque des entreprises, comme c'est le cas de la requérante, n'ont nullement besoin d'une aide matérielle sous forme d'une réduction tarifaire, compte tenu de leur situation économique et financière. La réduction de 7/10 de l'article 71, *b*, peut tout au plus améliorer la situation financière de la requérante; mais elle n'est *pas nécessaire* pour assurer la réalisation des objectifs et des principes du traité.

IV — Procédure

Attendu que les requêtes ont été déposées dans les délais et que les parties ont observé les formes prescrites;

que dans leurs répliques les requérantes dans les affaires 3-58, 4-58, 12-58, 14-58 et 18-58 ont retiré leurs conclusions visant les dispositions des décisions attaquées relatives aux tarifs spéciaux 7 U 6, 7 B 35, 7 U 4, 7 B 3 et 6 B 33;

attendu que la Cour, par décisions des 17 mars, 17 avril, 21 avril, 23 avril, 5 mai et 11 mai 1959, a fait droit aux demandes d'intervention des personnes morales suivantes :

- Land de Basse-Saxe,
- Land de Bavière,
- Land de Rhénanie-Palatinat,
- Land de Rhénanie-Westphalie,
- Land de Bade-Wurtemberg,
- Land de Hesse;

attendu qu'au cours de l'audience du 2 décembre 1959 la Cour — faisant droit à la demande des requérantes — a exigé de la Haute Autorité la production d'un extrait certifié conforme du procès-verbal de la séance de la Haute Autorité du 9 février 1958 ainsi que des annexes relatives aux décisions attaquées;

que la Haute Autorité a déféré à cette demande le 3 décembre 1958;

attendu que la requérante dans l'affaire 18-58 a sollicité l'autorisation de modifier ses conclusions de sorte que celles-ci soient censées viser également l'article 65 du barème des taxes de navigation du Mittellandkanal en raison du fait que, depuis la date du dépôt de la requête, l'article 71, *b*, dudit barème a été incorporé dans la nouvelle rédaction de l'article 65;

que la défenderesse a déclaré ne pas s'opposer à cette demande;

attendu que la Cour, par décision du 8 décembre 1959, a donné acte aux requérantes de leur demande du 4 décembre 1959

visant à obtenir des mesures d'instruction et a décidé qu'il n'y avait pas lieu de procéder à ces mesures;

attendu qu'à l'audience du 9 décembre 1959 l'avocat de la requérante dans l'affaire 17-58 a demandé à la Cour de faire produire par la défenderesse les rapports établis par les experts de la division des transports de la Haute Autorité au sujet de la situation économique de la requérante et de l'incidence d'une éventuelle majoration du tarif spécial dont elle bénéficiait;

qu'à la même audience la défenderesse a conclu au rejet de cette demande;

attendu qu'abstraction faite des incidents relatés ci-dessus la procédure a suivi son cours normal.

V — Motifs

QUANT A LA COMPÉTENCE

1^o Attendu que les requérantes, en rappelant que la compétence de la Haute Autorité visée par le paragraphe 10, alinéa 7, de la convention expirait le 9 février 1958, contestent le pouvoir de la Haute Autorité de prendre les décisions communiquées par lettre du 12 février 1958;

qu'il résulte des débats et des explications fournies à l'audience que ces décisions (communiquées par lettre du 12 février suivant) ont été prises le 9 février 1958 au soir et qu'à cette date ces décisions étaient fixées dans tous leurs détails, ce qui est prouvé par la production des projets discutés à cette réunion et par le procès-verbal de celle-ci;

qu'il ressort en outre des éléments produits par les parties que la circonstance que ces décisions n'ont été adoptées qu'à cette date ultime du 9 février s'explique par la démarche faite à la der-

nière heure par le gouvernement fédéral, priant la Haute Autorité de reconsidérer sa position déjà bien connue, ainsi que par le souci de la Haute Autorité de ne pas manquer à ses devoirs vis-à-vis de son interlocuteur, souci qui l'a amenée à ajourner ces décisions formelles afin de pouvoir en délibérer à nouveau ;

que ces décisions, pour entrer en vigueur, devaient être notifiées au gouvernement fédéral et, selon les règles d'une bonne administration, dans le plus bref délai — ce qui a été fait — mais que cela ne change rien au fait qu'en l'espèce ces décisions ont été prises pendant la période transitoire ;

qu'ainsi il n'est pas douteux que les décisions attaquées ont été prises en temps utile.

2^o Attendu que, dans l'affaire 18-58, la requérante a encore fait valoir que la Haute Autorité n'était pas compétente pour prendre une décision touchant l'article 71, *b*, du barème des taxes de navigation pour le Mittellandkanal, parce que ce barème règle des péages de droit public et, partant, une matière qui relève de la souveraineté fiscale des États membres ;

que cette thèse est à rejeter, étant donné qu'il s'agit dans ce cas d'une rétribution qui correspond à l'emploi de voies publiques de transport et constitue l'un des éléments dont se compose le prix du transport par voie d'eau ; que la Haute Autorité n'a donc pas dépassé sa compétence en considérant la réduction de cette rétribution comme l'établissement d'un tarif spécial de transport au sens de l'article 70, alinéa 4 ;

que la même requérante a encore allégué que c'est à tort que la Haute Autorité s'est prononcée incidemment sur une question de transports par voie d'eau dans une décision qui, par ailleurs, ne vise que les tarifs de transports ferroviaires et qu'elle aurait dû, préalablement à toute décision, examiner l'ensemble des systèmes fiscaux des États membres dans la mesure où ils intéressent les transports intérieurs par voie d'eau ;

que cette thèse doit être également rejetée ;

qu'étant donné l'influence directe de l'article 71, *b*, précité sur le tarif spécial 6 B 33 la Haute Autorité a examiné, à juste titre, la licéité dudit article, et ce d'autant plus qu'il résultait de ses recherches sur ce point qu'il n'existait pas de cas semblable;

qu'enfin, en ce qui concerne l'exigence d'un examen préalable allégué par la requérante, il convient de remarquer que cette condition ne trouve aucun fondement dans le traité.

QUANT AU MOYEN DE VIOLATION DU TRAITÉ

1° Attendu que les requérantes allèguent que la suppression des mesures tarifaires intérieures spéciales comporte, en raison des conséquences économiques et sociales qu'elle peut entraîner, le droit pour les intéressés de réclamer l'octroi des aides prévues au paragraphe 23 de la convention relative aux dispositions transitoires;

que, la suppression des tarifs litigieux ayant été décidée après l'expiration de la période transitoire ou même à la veille de cette expiration, la Haute Autorité aurait privé les requérantes de la possibilité de réclamer l'octroi de ces aides;

que le grief des requérantes ne saurait être retenu car, au moment où la suppression des tarifs litigieux a été décidée, les requérantes n'ont pas été privées du droit et de la possibilité de réclamer l'octroi des aides susdites;

qu'en effet le dernier alinéa du paragraphe 23 de la convention dispose que des aides peuvent être accordées par décision de la Haute Autorité sur avis conforme du Conseil au cours des deux années qui suivent l'expiration de la période transitoire;

que, si au cours de ces deux années aucun préjudice n'a encore été subi, cette situation est due pour une part au fait que le gouvernement fédéral n'a pas exécuté les décisions attaquées;

que dès lors la Haute Autorité pourrait difficilement se voir reprocher le fait que cette non-exécution ait empêché les entre-

prises de solliciter dans les délais l'octroi des aides que prévoit le paragraphe 23 de la convention.

2° Attendu que les requérantes allèguent que la Haute Autorité, en appliquant le paragraphe 10, alinéa 7, de la convention, a mal interprété l'article 70 du traité, auquel ce paragraphe renvoie.

a) Attendu qu'en ce domaine la Cour entend examiner d'abord un argument présenté séparément par la requérante dans l'affaire 9-58;

que celle-ci a allégué que l'article 70, alinéa 1, ne contient pas de droit directement applicable et tend uniquement à établir un programme;

que cette interprétation se heurte aux expressions employées par cet article qui stipule, au 2^e alinéa, que « sont... interdites... les discriminations, etc. », au 3^e alinéa, que « les barèmes, etc. sont publiés ou portés à la connaissance de la Haute Autorité » et notamment lorsque cet article stipule en son 4^e alinéa que « l'application de mesures tarifaires intérieures spéciales... est soumise à l'accord préalable de la Haute Autorité qui s'assure, etc. », cet accord pouvant être temporaire ou conditionnel;

qu'il résulte du contexte ainsi précisé que le 1^{er} alinéa tend à imposer — tant aux États qu'à la Haute Autorité — une règle concrète et obligatoire pour l'application des dispositions de l'article 70;

que cette règle découle d'ailleurs directement de l'article 4, qui dispose de manière formelle que « sont abolis et interdits... b) les mesures ou pratiques établissant une discrimination... en ce qui concerne... les tarifs de transport ».

b) Attendu que les requérantes attaquent en second lieu l'interprétation donnée par la Haute Autorité du 1^{er} alinéa de l'article 70 prescrivant que des tarifs comparables sont à offrir aux utilisateurs placés dans des conditions comparables, en alléguant — contrairement au point de vue de la Haute Autorité qui

n'a retenu que le critère de la comparabilité « du point de vue transport » — qu'une comparaison entre les entreprises doit tenir compte de toutes les conditions dans lesquelles elles sont placées, notamment le lieu de production, la rentabilité des gisements exploités, le fait de se trouver dans une région défavorisée;

que, cependant, cette thèse doit être rejetée;

qu'en effet, tout d'abord, la disposition précitée figure au chapitre « transports », de sorte qu'il est nécessaire d'interpréter l'incise « conditions comparables » comme se référant, du moins en principe, à la comparabilité des situations du point de vue transport;

qu'en outre l'opinion selon laquelle toute comparaison entre plusieurs entreprises doit tenir compte de la totalité des conditions dans lesquelles elles sont placées aboutirait au résultat que toute entreprise n'est comparable qu'à elle-même, la notion de « conditions comparables » et, dès lors, celle de « discrimination » se trouvant ainsi vidées de leur contenu;

qu'il ressort de l'article 4 du traité que par l'article 70 les auteurs du traité ont voulu éliminer les distorsions du marché commun par l'agencement des tarifs de transport afin de garantir un fonctionnement du marché commun selon les principes établis par le traité;

que, ce faisant, ils ne pouvaient pas méconnaître que l'industrie des transports constitue une branche d'industrie indépendante de celle de la production de charbon et d'acier et ayant ses propres problèmes, besoins et procédés, ni le fait qu'aussi longtemps que cette industrie n'a pas été intégrée au marché commun on doit respecter son individualité en se limitant aux mesures nécessaires pour éviter qu'elle puisse par son action déjouer les objectifs du traité;

que, par conséquent, quant aux transports internationaux, l'article 70, tout en visant une harmonisation ultérieure des tarifs nationaux, laisse libre la politique de tarification et se borne à

l'exigence qu'à l'intérieur de chaque système national toute discrimination selon le point de départ ou le point de destination soit éliminée;

que de même — comme le prouve le 5^e alinéa — quant aux transports internes, les États membres sont libres dans leur politique commerciale, sous réserve des dispositions du traité;

que les États ou les entreprises de transport risqueraient certainement de méconnaître ces dispositions si, dans leur tarification, ils tenaient compte des avantages et désavantages de l'emplacement des entreprises productrices de charbon et d'acier ou de la qualité des gisements exploités;

qu'au contraire le traité exige qu'en fixant leur tarification les États ne visent que les conditions de transport et, partant, la comparabilité des différents trajets et emplacements du point de vue transport.

c) Attendu que la partie intervenante, le Land de Hesse, a encore défendu la thèse selon laquelle l'article 70, en parlant de conditions comparables, n'a pas visé une comparabilité du point de vue transport, mais la création de situations comparables sur le marché commun, de sorte que les différences de situation entre les entreprises seraient à compenser par la tarification;

que cette interprétation doit être rejetée du seul fait que le traité ne prévoit qu'une intégration très partielle des transports;

qu'en effet cette thèse supposerait une intégration beaucoup plus complète des marchés de transports des différents États membres et une intervention autrement active de la Haute Autorité que ne l'ont prévue les alinéas 4 et 5 de l'article 70;

que, pour ces motifs encore, toute tentative d'assimiler l'application de l'article 70 à la pratique de l'« Interstate Commerce Act » des États-Unis doit être considérée comme inadéquate, l'« Interstate Commerce Act » visant, d'une part, un contrôle total et bien plus approfondi des tarifs de transport et, d'autre part,

une vraie politique fédérale de transport, compétence qui n'appartient nullement à la Haute Autorité dont la tâche se limite à la simple protection du marché commun du charbon et de l'acier contre les ingérences et distorsions de la part des États ou de l'industrie des transports.

3^o Attendu que les requérantes ont fait valoir par ailleurs que la Haute Autorité commet une erreur lorsqu'elle attribue à tout tarif spécial un caractère discriminatoire;

qu'au contraire seraient seuls de nature discriminatoire les tarifs spéciaux dont l'application porte un préjudice direct aux tiers;

que la notion de discrimination n'implique pas, par définition, le fait qu'un dommage direct ait été causé; que cette notion suppose avant tout que des conditions inégales aient été prévues pour des cas comparables;

que l'application de semblables conditions inégales est peut-être, il est vrai, susceptible d'entraîner des dommages, qui peuvent alors être considérés comme la conséquence révélatrice d'une discrimination;

qu'il serait cependant arbitraire de réduire la notion de discrimination aux seuls cas de traitement inégal dans lesquels les intéressés subissent effectivement un dommage;

qu'ainsi ne saurait être décisive la preuve qu'un tarif spécial intérieur est préjudiciable ou non à d'autres entreprises, une comparaison exacte n'étant possible qu'entre des transports effectués sur le territoire d'un seul et même État;

qu'il faut donc rejeter la thèse de la requérante selon laquelle lesdits tarifs ne relèveraient de l'article 70, alinéa 4, que lorsqu'il a été prouvé qu'ils causent à des tiers un dommage immédiat et direct.

4^o Attendu que le 4^e alinéa de l'article 70 exige que les mesures tarifaires intérieures spéciales prises dans l'intérêt d'une ou

plusieurs des entreprises productrices de charbon et d'acier soient préalablement soumises à l'accord de la Haute Autorité;

qu'à l'encontre de différentes opinions émises en cours de procédure il faut remarquer que par cette rédaction la disposition citée vise non seulement les tarifs spécialement adoptés dans l'intérêt des entreprises (critère subjectif), mais tous les tarifs spéciaux qui, quel que soit leur motif, profitent à une ou plusieurs entreprises (critère objectif), de sorte que la circonstance qu'un tarif spécial a été adopté pour des motifs tout à fait étrangers à l'intérêt de l'entreprise avvantagée ne saurait nullement exclure ou restreindre l'application du 4^e alinéa;

que l'accord de la Haute Autorité s'impose pour autant que ces tarifs spéciaux sont conformes aux principes du traité;

que, comme la Haute Autorité l'a constaté, cette conformité doit être présumée chaque fois dans la mesure où le tarif spécial se justifie par les conditions spécifiques du marché des transports.

5^o Attendu que les requérantes font grief à la Haute Autorité de ne pas avoir tenu compte également des considérations de politique économique générale telle que l'opportunité de mesures de soutien souhaitables en faveur de zones critiques et de régions désavantagées, tout en invoquant à l'appui de sa thèse les dispositions de l'article 2, alinéa 2, et de l'article 3, *a, d, e* et *g*;

que l'article 70, alinéa 5, assure bien le respect de la souveraineté des États membres quant à leur politique générale en matière de transports, mais que les dispositions de l'article 4 aussi bien que les autres alinéas de l'article 70 s'opposent nettement à l'idée qu'il serait loisible aux États membres d'englober l'industrie du charbon et de l'acier dans une politique éventuelle d'implantation d'industries ou de continuer des pratiques de subvention sous la forme de l'octroi de tarifs spéciaux à des entreprises productrices de charbon et d'acier, compétence qui, si elle était restée aux six États membres, serait de nature à faire échec à l'établissement du marché commun, notamment par la différence des principes de politique générale de transport adoptés dans ces six pays;

que les requérantes ont encore invoqué l'article 2 du traité qui prévoit que « la Communauté doit réaliser l'établissement progressif de conditions assurant par elles-mêmes la répartition la plus rationnelle de la production au niveau de productivité le plus élevé, tout en sauvegardant la continuité de l'emploi et en évitant de provoquer, dans les économies des États membres, des troubles fondamentaux et persistants »;

que ce texte, tout en exprimant deux réserves, fait nettement ressortir l'objectif essentiel du marché commun, si bien que la politique générale de la Haute Autorité doit tendre à la réalisation — et cela également dans l'application de l'article 70 — de l'établissement progressif de conditions assurant par elles-mêmes la répartition la plus rationnelle de la production;

que les auteurs du traité ont envisagé que cette politique pourrait avoir pour conséquence que certaines entreprises seraient éventuellement placées devant la nécessité de cesser ou de modifier leur activité; que cela ressort notamment de la convention relative aux dispositions transitoires, dont le paragraphe 10, alinéa 7, a été appliqué en l'espèce;

que cette convention vise tout à la fois à instituer le marché commun en mettant fin à des situations incompatibles avec ses principes et de nature à entraver la réalisation des objectifs définis notamment aux articles 2 et 3, et à remédier aux conséquences désavantageuses que cette institution du marché commun pourrait avoir dans certains cas;

qu'elle prévoit explicitement, notamment dans son paragraphe 23, des mesures de réadaptation qui peuvent même aller jusqu'à l'implantation de nouvelles entreprises non soumises au traité et des aides tant aux entreprises qu'aux travailleurs;

que le fait que les décisions attaquées risqueraient d'aboutir à une réduction momentanée de l'emploi et à des fermetures d'entreprises ne saurait rendre ces décisions illégales pour violation des articles 2 et 3; qu'on pourrait même prétendre que, tout au

contraire, ces mesures s'imposent pour permettre au marché commun d'atteindre les objectifs visés du fait qu'elles renforcent sa résistance aux crises en faisant disparaître des entreprises qui ne pourraient subsister à l'aide de leurs propres moyens, mais uniquement grâce à des subventions perpétuelles et massives;

qu'au demeurant les chiffres et calculs soumis à la Cour n'établissent pas à suffisance de droit que le plein emploi et la rentabilité des entreprises sont sérieusement menacés par les décisions attaquées; qu'au surplus ces décisions ne s'opposent en rien à une nouvelle demande basée directement sur l'article 70, alinéa 4, si, avant l'expiration des délais accordés, les circonstances justifient un nouveau tarif spécial;

qu'il serait en tout cas contraire au sens du traité d'autoriser des tarifs spéciaux existants pour le seul motif qu'une adaptation au marché commun des entreprises intéressées s'avérerait difficile ou impossible;

que, dans l'hypothèse d'une telle situation, il aurait été tout au plus loisible à la Haute Autorité d'accorder des délais plus longs, mais les requérantes ne libellent même pas la motivation d'un grief selon lequel les décisions attaquées auraient accordé des délais trop courts;

que, par conséquent, ni l'article 2, ni l'article 3 du traité ne sauraient être invoqués à l'appui de la thèse selon laquelle la Haute Autorité, lorsqu'elle applique l'article 70, alinéa 4, serait tenue, en règle générale, d'autoriser des tarifs spéciaux, lorsque l'absence de tels tarifs pourrait porter préjudice à la rentabilité d'une entreprise.

6° Attendu qu'au contraire, lorsque la nature même de l'économie des transports n'exige ou ne justifie pas des tarifs spéciaux (ce qui est notamment le cas lorsqu'il s'agit de soutenir la concurrence d'un autre mode de transport), c'est seulement dans des cas exceptionnels qu'un tarif spécial peut être considéré comme conforme aux principes du traité;

que la Haute Autorité a reconnu l'existence d'un tel cas exceptionnel à l'égard de certaines entreprises situées à proximité de la frontière interzone;

qu'il s'agit dans ce cas de désavantages créés par des facteurs de nature non économique et notamment par des contingences politiques qui ont séparé ces entreprises de leur débouché naturel, si bien qu'elles ont besoin de soutien, soit pour pouvoir s'adapter aux conditions nouvelles, soit pour pouvoir survivre à ce désavantage accidentel;

qu'il est toutefois conforme au caractère exceptionnel de cette subvention que la Haute Autorité, avant d'autoriser ces tarifs spéciaux, ait bien examiné si en l'espèce les entreprises intéressées avaient ou non besoin de soutien et qu'elle ait basé ses décisions sur les résultats d'un tel examen;

que dès lors il faut rejeter l'offre de preuve faite par les requérantes d'établir le dommage subi notamment par les entreprises Maximilianshütte et Luitpoldhütte à la suite de l'institution de la frontière zonale dépasserait de loin l'avantage des réductions tarifaires accordées jusqu'à présent et, partant, dans une plus large mesure encore, l'avantage de la réduction dont ces entreprises bénéficient du fait de la décision attaquée;

qu'en effet cette offre de preuve est basée sur la conception selon laquelle il convient de compenser intégralement les dommages causés par l'établissement de la frontière interzone;

que cette conception est erronée, comme il a été exposé ci-dessus, parce qu'elle méconnaît le caractère exceptionnel d'un soutien que l'article 70, alinéa 4, permet d'accorder;

attendu que les requérantes allèguent encore que les décisions prises à l'égard des deux entreprises précitées constituent un acte arbitraire en ce que la Haute Autorité a déduit des 21 % de réduction primitivement accordés les 13 % déjà en vigueur avant la dernière guerre mondiale qui constituaient indéniablement une mesure de soutien;

que la Cour n'estime pas que ce procédé soit irrégulier, étant donné, d'une part, que d'autres entreprises situées dans les mêmes régions bénéficient d'une réduction de 8 % environ et, d'autre part, que la Haute Autorité a prévu sur ce point de ses décisions une marge de correction de 4 %;

qu'en outre doit être rejetée la thèse de la requérante IIsede Peine (affaire 18-58) selon laquelle il serait permis d'autoriser un tarif spécial de transport dès qu'il serait établi que l'entreprise intéressée est placée dans des conditions qui justifient une subvention;

que selon cette thèse, puisqu'il a été reconnu que la région située à proximité de la frontière interzone se trouve dans une telle condition, la requérante serait en droit de réclamer l'octroi d'un tarif de soutien et ce même indépendamment du fait qu'elle ait ou non besoin d'une subvention;

qu'étant donné que les règles fondamentales du traité interdisent en principe toute subvention et tout tarif de soutien, un tarif spécial de transport ne saurait être accordé à une entreprise située à proximité de la zone précitée que dans la mesure nécessaire à la survie de ladite entreprise;

que la requérante n'a pas allégué qu'elle se trouve dans ce cas.

QUANT AU MOYEN DE VIOLATION DES FORMES SUBSTANTIELLES

1^o Attendu que les requérantes allèguent que les décisions sont insuffisamment motivées parce qu'elles n'énoncent pas les raisons pour lesquelles, dans l'application du principe de la comparabilité au sens de l'article 70, seul a été retenu le critère de la comparabilité « du point de vue transport » et en second lieu parce que ces décisions n'indiquent pas en détail les motifs qui, selon l'avis de la Haute Autorité, auraient pu justifier le maintien de tarifs spéciaux;

que la Cour admet la thèse de la défenderesse selon laquelle la Haute Autorité pouvait se borner à exposer de façon positive

son interprétation de l'article 70, alinéa 1, et qu'elle n'était nullement tenue de rejeter ou de critiquer d'autres interprétations éventuelles;

que la Cour rejette l'allégation des requérantes selon laquelle la Haute Autorité était obligée d'énumérer de façon exhaustive les motifs qui, en application de l'article 70, alinéa 4, auraient pu justifier le maintien de tarifs spéciaux; que, par contre, il faut admettre que la Haute Autorité pouvait se borner à l'appréciation des cas concrets qui lui étaient soumis;

qu'il faut remarquer en outre qu'il n'appartenait guère à la Haute Autorité de se livrer au développement d'une théorie générale de la matière qui fait l'objet de l'article 70, alinéa 4.

2^o Attendu que les requérantes, dans les affaires 17-58 et 26-58, allèguent que la Haute Autorité n'a pas suffisamment motivé la partie de la décision attaquée qui comporte la majoration du tarif 6 B 31 — pour autant qu'il vise le transport de houille et de coke de houille — par le fait que la réduction antérieurement fixée à 21 % est ramenée à 8 %;

que la Cour estime que la décision est suffisamment motivée sur ce point par le renvoi à la comparaison établie entre les tarifs en vigueur avant et après la guerre.

3^o Attendu que la requérante, dans l'affaire 18-58, fait encore grief à la Haute Autorité de ne pas avoir énoncé les motifs pour lesquels elle juge discriminatoire l'article 71, b, du barème des taxes de navigation du Mittellandkanal;

que ce grief se réduit en réalité au fait, déjà examiné, selon lequel des tarifs spéciaux de transport ne sont pas discriminatoires par définition;

que, comme il a été dit antérieurement, ce grief, pour autant qu'il est présenté à l'appui du moyen de violation du traité, doit être rejeté;

que ce grief, en son essence, ne concerne pas la violation de formes substantielles et que, partant, il ne saurait être retenu en cette qualité.

QUANT AU MOYEN DE DÉTOURNEMENT DE POUVOIR

Attendu que les requérantes font valoir enfin que la Haute Autorité a utilisé les pouvoirs qu'elle tient de l'article 70, alinéa 4, et du paragraphe 10 de la convention relative aux dispositions transitoires en vue d'objectifs dont le traité ne prévoit pas ou ne prévoit plus la poursuite et qu'elles invoquent de ce chef un détournement de pouvoir;

que, pour ce faire, les requérantes invoquent les faits déjà produits à l'appui du moyen de la violation du traité;

que, ce moyen ayant été ainsi présenté d'une manière vague et imprécise, la Cour doit se borner à constater que l'existence d'un détournement de pouvoir commis à l'égard des requérantes ne lui apparaît pas établi au vu des faits tels qu'ils ont été exposés;

que le moyen de détournement de pouvoir doit être rejeté.

Des dépens

Attendu que les requérantes ainsi que les parties intervenantes ont succombé en tous leurs moyens et doivent de ce fait supporter la totalité des dépens;

vu les actes de procédure;

le juge rapporteur entendu en son rapport;

les parties entendues en leurs plaidoiries;

l'avocat général entendu en ses conclusions;

vu les articles 2, 3, 4, 15, 33, 37, 60, 67, 70 et 88 du traité instituant la Communauté européenne du charbon et de l'acier, ainsi que les paragraphes 1, 10 et 23 de la convention relative aux dispositions transitoires annexée audit traité;

vu le protocole sur le statut de la Cour de justice de la Communauté européenne du charbon et de l'acier;

vu le règlement de la Cour de justice de la Communauté européenne du charbon et de l'acier, ainsi que le règlement de cette Cour sur les frais de justice;

LA COUR

rejetant toutes autres conclusions plus amples ou contraires,
déclare et arrête :

- 1^o Les recours sont rejetés comme non fondés;
- 2^o Les requérantes et les parties intervenantes sont condamnées aux dépens.

Ainsi fait et jugé par la Cour, Luxembourg, le 10 mai 1960.

DONNER

DELVAUX

ROSSI

RIESE

HAMMES

Lu en séance publique à Luxembourg le 10 mai 1960.

Le greffier

Le président

A. VAN HOUTTE

A. M. DONNER