Arrêt de la Cour du 9 décembre 1965 [1]

Sommaire

Faute de service — Préjudice — Méthodes d'évaluation — Contrôle juridictionnel

(Traité C.E.C.A., art. 40)

Lorsqu'il est nécessaire, dans l'évaluation d'un préjudice du fait d'une faute de service, de considérer la situation qui se serait produite si la faute n'avait pas été commise, le juge doit, tout en exigeant le maximum de justifications, se contenter d'approximations sérieuses, telles que les moyennes établies par comparaison. Les méthodes de sondage habituellement utilisées dans les études économiques permettent de parvenir à des approximations acceptables en partant de bases suffisamment sérieuses.

Dans les affaires jointes

1) N° 29-63, SOCIÉTÉ ANONYME DES LAMINOIRS, HAUTS FOURNEAUX, FORGES, FONDERIES ET USINES DE LA PROVIDENCE,

ayant son siège à Marchienne-au-Pont (Belgique),

représentée par M. Max Nokin, président du conseil d'administration;

2) N° 31-63, SOCIÉTÉ ANONYME DE LA FABRIQUE DE FER DE MAUBEUGE,

ayant son siège à Louvroil (Nord),

représentée par M. J. A. de Beco, président-directeur général;

3) N° 36-63, HAUTS FOURNEAUX ET FORGES DE SAULNES ET GORCY (ANCIENNEMENT RATY ET C^IE^),

société anonyme ayant son siège à Paris (16^e^),

représentée par M. Roland Labbe, président-directeur général;

1 — Langue de procédure : le français.

4) N° 39-63, ACIÉRIES ET FORGES DE FIRMINY,
société anonyme ayant son siège à Paris (9e),
représentée par son liquidateur, M. Marcel Macaux;

5) N° 40-63, SOCIÉTÉ DES ACIÉRIES DE POMPEY,
société anonyme ayant son siège à Pompey (Meurthe-et-Moselle),
représentée par M. R. de Gunzbourg, président-directeur général;

6) N° 41-63, SOCIÉTÉ ANONYME DE L'ACIÉRIE ET DES LAMINOIRS DE BEAUTOR,
ayant son siège à Beautor (Aisne),
représentée par M. Georges Bureau, président-directeur général;

7) N° 42-63, SOCIÉTÉ DES HAUTS FOURNEAUX DE ROUEN,
société anonyme ayant son siège à Paris (9e),
représentée par M. Pierre Celier, président-directeur général;

8) N° 43-63 SOCIÉTÉ DES USINES SAINT-JACQUES,
société anonyme ayant son siège à Paris (9e),
représentée par M. André Guillanton, président-directeur général;

9) N° 44-63, COMPAGNIE DES FORGES DE CHÂTILLON, COMMENTRY ET NEUVES-MAISONS,
société anonyme ayant son siège à Paris (9e),
représentée par M. Léon Bureau, vice-président-directeur général;

10) N° 45-63, SOCIÉTÉ ANONYME H. K. PORTER-FRANCE,
ayant son siège à Paris (8e),
représentée par MM. Jean Pillard, directeur général des usines, et Joseph Versavel, secrétaire général;

11) N° 46-63, UNION DES CONSOMMATEURS DE PRODUITS MÉTALLURGIQUES ET INDUSTRIELS,
société anonyme ayant son siège à Paris (8e),
représentée par M. Marcel Petiet, président-directeur général;

12) N° 47-63, SOCIÉTÉ FIVES-LILLE-CAIL,
société anonyme ayant son siège à Paris (8e),
représentée par M. Jacques Thibault, président-directeur général;

13) N° 50-63, UNION SIDÉRURGIQUE DU NORD DE LA FRANCE « USINOR »,
société anonyme ayant son siège à Paris (9e),
représentée par M. Maurice Borgeaud, administrateur-directeur général;

14) N° 51-63, SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES FORGES D'HENNEBONT,
société anonyme ayant son siège à Paris (8e),
représentée par M. Félix Portal, président-directeur général;

parties requérantes,

assistées de Me Jean-Pierre Aron, avocat à la cour d'appel de Paris,
ayant fait élection de domicile à Luxembourg, auprès du bureau de la Chambre syndicale de la sidérurgie française, 49, boulevard Joseph-II,

contre

HAUTE AUTORITÉ DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER,
représentée par son conseiller juridique, Dr. Italo Telchini, en qualité d'agent, et par M. André de Laubadère, professeur à la faculté de droit de Paris, en qualité de co-agent,

partie défenderesse,

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

ayant pour objet des demandes en réparation, fondées sur l'article 40 du traité instituant la C.E.C.A., du préjudice subi du fait de faute de service de la Communauté dans le fonctionnement du mécanisme de péréquation des ferrailles importées et assimilées,

LA COUR

composée de

M. Ch. L. Hammes, président
M. L. Delvaux (rapporteur), président de chambre
MM. A. M. Donner, A. Trabucchi et R. Lecourt, juges
avocat général : M. M. Lagrange (jusqu'au 7 octobre 1964) et
M. K. Roemer (depuis le 8 octobre 1964)
greffier : M. A. Van Houtte

rend le présent

ARRÊT

POINTS DE FAIT ET DE DROIT

I — Exposé des faits

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

La ferraille admise à la péréquation appartient à deux catégories : la ferraille importée, provenant de pays tiers, et la ferraille navale, provenant de chantiers de démolition ou de récupération à l'intérieur de la Communauté.

Comme la Caisse de péréquation des ferrailles importées prenait à sa charge la différence entre, d'une part, le prix d'achat des ferrailles — qui était, soit le prix versé au fournisseur des pays tiers, majoré du coût de fret maritime, soit le prix versé à l'entreprise de démolition de navires — et, d'autre part, le prix de péréquation, il était du plus haut intérêt pour la Communauté d'acheter les ferrailles les plus avantageuses qui étaient les ferrailles navales. Les usines sidérurgiques situées à proximité des chantiers de démolition de navires avaient des besoins inférieurs aux tonnages à écouler. Le solde de ferrailles navales ne pouvait intéresser les usines sidérurgiques, comme celles des requérantes, qui étaient plus rapprochées des ports d'importation que des chantiers producteurs de ferrailles navales, qu'à la condition que les ferrailles navales, rendues à l'usine, ne leur reviennent pas à un prix supérieur à celui de la ferraille d'importation. L'Office commun des consommateurs de ferraille (O.C.C.F.), pour écouler la ferraille navale auprès des entreprises sidérurgiques éloignées des chantiers de démolition, s'est engagé à indemniser ces entreprises de la différence entre les frais de transport de la ferraille navale du chantier producteur à l'usine consommatrice, d'une part, et les frais de transport de la ferraille importée du port normal d'importation à l'usine consommatrice, d'autre part ; cette différence est désignée

sous le terme abrégé de « parité des frais de transport ». Selon les requérantes, les versements promis par l'O.C.C.F. ont été entièrement effectués.

La Haute Autorité, estimant ne pas pouvoir maintenir le bénéfice ainsi acquis par les requérantes, les a débitées des sommes reçues à ce titre, dans le décompte qu'elle leur a notifié par lettres datées du 8 avril 1963 (annexe 1 aux requêtes).

Les requérantes allèguent que cette situation dommageable résulte d'une faute de service imputable à la Haute Autorité, qui n'a pas contrôlé suffisamment le fonctionnement du mécanisme de péréquation. La responsabilité de la Haute Autorité découle, d'après les requérantes, de l'arrêt rendu par la Cour le 15 décembre 1961 dans les affaires jointes 19-60, 21-60, 2-61 et 3-61, en cause Fives-Lille-Cail et autres contre la Haute Autorité (*Recueil*, VII, p. 565 et s.), qui concernaient des faits tout à fait similaires, et elles affirment qu'il ne leur reste donc qu'à démontrer l'existence du dommage et à en fixer le montant.

II — Conclusions des parties

A — Attendu que les parties *requérantes* concluent qu'il plaise à la Cour :

« Sous réserve de tous mémoires, contre-mémoires, et, en général, de tous moyens et conclusions à présenter ultérieurement,
condamner la Haute Autorité, pour faute de service commise dans le fonctionnement du mécanisme de péréquation des ferrailles, à verser à la requérante la somme de (voir tableau ci-dessous) francs à titre de dommages-intérêts.
Et condamner la Haute Autorité aux dépens. »

	Affaire	Montant réclamé dans les requêtes (NF)	Montant rectifié dans la réplique (NF)
		—	—
1)	N° 29-63 Providence	200.369,71	211.264,14
2)	N° 31-63 Maubeuge	3.713,58	2.895,21
3)	N° 36-63 Saulnes et Gorcy . .	40.071,86	33.911,28
4)	N° 39-63 Firminy	121.230,51	114.953,38
5)	N° 40-63 Pompey	10.828,40	10.125,16
6)	N° 41-63 Beautor	5.720,51	5.474,05
7)	N° 42-63 Rouen	84.605,79	23.827,85
8)	N° 43-63 Saint-Jacques. . . .	3.609,18	3.359,75
9)	N° 44-63 Châtillon	134.562,46	129.739,39
10)	N° 45-63 Porter-France. . . .	5.819,81	5.318,34
11)	N° 46-63 Union des consommateurs	4.917,16	4.704,05
12)	N° 47-63 Fives-Lille-Cail . . .	59.519,66	39.392,02
13)	N° 50-63 Usinor	211.432,55	218.802,62
14)	N° 51-63 Hennebont	28.810,32	9.940,01

B — Attendu que la *défenderesse* conclut :

« Pour ces motifs et d'autres à déduire ou suppléer, la Haute Autorité conclut à ce qu'il plaise à la Cour de rejeter les recours déposés au greffe pour les 14 entreprises le 22 mai 1963, avec toutes conséquences de droit, notamment en ce qui concerne le règlement des honoraires, dépenses et tous autres frais éventuels. »

III — Moyens et arguments des parties

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

A — *De la recevabilité*

La *défenderesse* ne conclut pas formellement à l'irrecevabilité des recours.

1. Elle allègue cependant que, dans leurs recours, les requérantes ont bien indiqué les calculs sur la base desquels elles tentent de démontrer le montant de leur préjudice, mais que, tout en déclarant pouvoir fournir les données chiffrées à partir desquelles les calculs précités sont établis, elles ne l'ont pas fait : de ce fait, les requérantes ont enfreint les prescriptions des articles 38 à 42 du règlement de procédure.

Les parties *requérantes* répondent qu'il ne s'agit absolument pas d'une abstention délibérée dans la production des pièces justificatives : les données numériques varient considérablement d'un recours à l'autre, et l'abondance des pièces diverses à réunir a rendu matériellement impossible leur production à la date du dépôt des requêtes. Elles ajoutent que la documentation nécessaire est jointe à leur mémoire en réplique.

La *défenderesse* réplique que les requérantes, qui n'étaient pas, en l'espèce, tenues à faire diligence pour éviter une expiration du délai de recours, n'ont fourni aucune motivation valable du retard apporté à leurs offres de preuve et ont, de ce fait, enfreint l'article 42, paragraphe 1, du règlement de procédure.

2. La *défenderesse*, dans sa duplique, fait observer que les requérantes, dans leur réplique, ont adopté une nouvelle méthode de calcul du préjudice allégué, égal à la différence entre les prix de revient du tonnage de ferraille de démolition navale acquis par elles et les prix de revient du même tonnage de ferraille importée. Elles ont été obligées de procéder à ce changement de méthode parce que la défenderesse avait objecté que les calculs effectués dans les requêtes aboutissaient à réclamer le montant même de la « parité de transport » qu'elles avaient indûment perçu et dont la Haute Autorité leur avait réclamé le remboursement.

Le résultat de cette nouvelle méthode de calcul est que tous les chiffres d'indemnisation établis par les requêtes se trouvent

bouleversés de fond en comble et que neuf requérantes sur vingt-trois ont été amenées à se désister de leur action, le recours à la ferraille navale, loin de leur avoir fait subir un préjudice, leur ayant été au contraire profitable. Les changements apportés dans la réplique ne sont pas de simples rectifications de calculs, admissibles en cours de procédure, mais ils transforment la demande de remboursement des « parités de transport », contenue dans les requêtes, en une action en réparation basée sur l'existence d'un dommage subi.

La défenderesse en conclut que ce changement de méthode de calcul enfreint à la fois :

— le paragraphe 1 de l'article 38 du règlement de procédure, selon lequel la requête doit contenir l'objet du litige, l'exposé sommaire des moyens invoqués et les conclusions du requérant;

— le paragraphe 2 de l'article 42 du règlement de procédure, interdisant la production de moyens nouveaux en cours d'instance, à moins que ces moyens ne se fondent sur des éléments de droit et de fait qui se sont révélés pendant la procédure écrite.

La défenderesse invoque encore la violation du paragraphe 1 de l'article 38 du règlement de procédure, selon lequel la requête doit contenir les offres de preuves. En effet, dit-elle, si l'on considère les prétentions de la réplique comme n'étant pas nouvelles, l'on doit tenir la requête pour irrecevable comme n'ayant pas contenu les offres de preuves figurant dans la réplique.

La requête ne contient évidemment ni la preuve ni l'offre de preuve des éléments de calcul nouveaux, comme le montant des frais de transbordement.

En outre, certaines requérantes se réfèrent, dans la réplique, à des ports d'importation différents de ceux qu'elles avaient retenus dans leur requête.

3. La *défenderesse* résume comme suit son argumentation concernant la recevabilité des recours.

L'insuffisance des offres de preuves dans les requêtes n'a pas été causée par le manque de temps mais bien par un changement d'argumentation juridique qui a transformé la nomenclature même des preuves à apporter.

Selon la défenderesse, on a le choix entre deux solutions :

— ou bien déclarer les requêtes irrecevables, comme ne contenant ni les offres de preuves, ni les moyens et conclusions exigés par l'article 38 du règlement de procédure; dans ce cas, selon la défenderesse, la Cour ne ferait qu'appliquer la jurisprudence de l'arrêt du 15 décembre 1961 (affaires jointes 19-60, 21-60, 2-61 et 3-61, Fives-Lille-Cail et autres contre Haute Autorité, *Recueil*, VII, p. 589);

— ou bien déclarer tardif et partant irrecevable le nouveau système juridique introduit au stade de la réplique : dans ce cas seuls devraient être retenus le système juridique et les preuves ou offres de preuves contenus dans les requêtes.

B — *Au fond*

L'article 40 du traité exige, pour pouvoir accorder une réparation pécuniaire à la charge de la Communauté, la réunion de trois éléments :

— une faute de service de la Communauté;
— un préjudice causé dans l'exécution du traité;
— un lien de cause à effet entre la faute et le préjudice.

1. Quant à la faute de service de la Communauté

Les *requérantes* allèguent que l'intervention des promesses et des paiements de parité de transport, qui ont été la condition de leur acceptation des tonnages de ferraille navale, constitue une faute de service du fait d'un contrôle insuffisant du fonctionnement du mécanisme de péréquation. Cette faute de service a été formellement retenue par la Cour dans son arrêt du 15 décembre 1961, dans les affaires jointes 19-60, 21-60, 2-61 et 3-61, en cause Fives-Lille-Cail et autres contre la Haute Autorité (*Recueil*, VII, p. 565 et s.), qui concernait des faits tout à fait similaires aux espèces présentes.

La *défenderesse* répond que le prétendu préjudice allégué par les requérantes, à supposer qu'il soit établi, ne saurait être considéré comme leur ouvrant droit à réparation.

1. La Haute Autorité n'a pas commis de faute ouvrant droit à réparation

La défenderesse observe tout d'abord que les décisions de justice ne constituent pas des « arrêts de règlement » et que l'admission à un droit de réparation s'apprécie « in concreto », cas par cas.

Il est vrai que l'espèce jugée par l'arrêt du 15 décembre 1961 et les recours actuels présentent des analogies et que, dans l'arrêt précité, la Cour a jugé que la Haute Autorité avait commis une faute par défaut de surveillance des organismes chargés de faire fonctionner le mécanisme de péréquation. Mais, dans son arrêt, la Cour a fait état de ce que le défaut de surveillance s'était trouvé aggravé du fait que les assurances d'octroi de la parité de transport avaient été données à un moment où la Haute Autorité ne se bornait plus à l'exercice d'un simple contrôle, mais avait, par la décision n° 13-58, repris et assumé la gestion du mécanisme de péréquation. Comme les litiges actuels portent sur des faits antérieurs à la décision n° 13-58, on ne peut plus considérer la question

comme ayant été jugée et l'arrêt précité n'est même pas un précédent auquel il suffit de se reporter. Dans ces conditions, le fait que la Cour a jugé, dans l'arrêt précité, que, « par le fait même qu'elle avait autorisé le mécanisme de péréquation, la Haute Autorité devait le garder sous son contrôle » n'implique pas nécessairement qu'elle ait entendu dire par là que toute insuffisance quelconque de contrôle à un moment quelconque aurait constitué une faute suffisante pour donner lieu à responsabilité. Dans cette matière, seuls des manquements à un devoir de diligence moyenne sont suffisants pour engager la responsabilité de la Haute Autorité. La défenderesse rappelle à cet égard que dans son arrêt du 4 avril 1960 concernant les affaires 4 à 13-59, en cause Mannesmann et autres contre Haute Autorité, la Cour a relevé que « le mécanisme de péréquation auquel ont été obligatoirement soumises les nombreuses entreprises consommatrices de ferraille des six pays de la Communauté rend toujours possibles des erreurs dans le versement de montants de péréquation » (*Recueil*, VI/1; p. 281).

Les *requérantes* répliquent qu'elles n'ont pas invoqué l'arrêt du 15 décembre 1961 comme ayant autorité de chose jugée à l'égard des présents litiges. Mais elles affirment que cet arrêt constitue un précédent et que la simple lecture de plusieurs de ses attendus fournit la preuve que la Cour a expressément visé les comportements et manquements de la Haute Autorité à l'égard de tous les faits survenus antérieurement à la décision n° 13-58. L'arrêt précité fait état de « l'importance des versements effectués au titre de la parité de transport à des entreprises françaises (349.021 dollars) », chiffre qui correspond aux affaires faisant l'objet des présents recours, et l'arrêt se réfère aux décisions n^{os} 22-54 et 14-55, ce qui est bien la preuve que les faits visés dans l'arrêt se rapportent à la période antérieure à la décision n° 13-58. Quant à la gravité de la faute commise par la Haute Autorité, elle est établie par le nombre de contrats ayant prévu la compensation des « parités de transport » et par le montant des parités accordées et elle est soulignée par la sévérité avec laquelle l'arrêt du 15 décembre 1961 condamne le comportement de la Haute Autorité pendant la période antérieure à la décision n° 13-58.

La *défenderesse* répond que dans le cas d'affaires qui, en l'espèce, se situent à une époque antérieure à la décision n° 13-58 la Cour devra à nouveau rechercher si des fautes, de nature à engager une responsabilité, ont été commises par la Haute Autorité.

2. La reconnaissance d'un droit à réparation se heurte à un obstacle juridique insurmontable

La *défenderesse* expose que, par son arrêt du 22 mars 1961 dans les affaires jointes 42 et 49-59, en cause S.N.U.P.A.T. contre la Haute Autorité (*Recueil*, VII, p. 99 et s.), la Cour a jugé que, lorsque la Haute Autorité a commis des erreurs juridiques — il

s'agissait en l'espèce d'exonérations illégales du prélèvement de péréquation — qu'elle n'a pas elle-même reconnues et qui bénéficiaient à certaines entreprises, elle doit être condamnée à rectifier ces erreurs au détriment de ceux qui en étaient les bénéficiaires provisoires et doit en conséquence opérer, même avec effet rétroactif, le retrait des actes administratifs qui avaient consacré lesdites erreurs. Comment, dès lors, la Haute Autorité, lorsqu'elle s'aperçoit elle-même de ces erreurs et les rectifie spontanément, pourrait-elle être condamnée à détruire les effets mêmes de cette rectification en reversant aux intéressés les sommes mêmes dont le remboursement par les entreprises constituait l'objet de la rectification? Car c'est exactement à ce résultat paradoxal, et même absurde, que conduirait la prétention des requérantes. Dans ces conditions, un prétendu droit à réparation compensatoire ne pourrait être admis, sous peine de priver d'effets la rectification des erreurs juridiques, qui présente un caractère obligatoire.

Dans les affaires jointes 19-60, 21-60, 2-61 et 3-61, en cause Fives-Lille-Cail et autres contre la Haute Autorité, cette dernière a allégué que le remboursement des « parités de transport » constituait une infraction à des principes essentiels du traité C.E.C.A., à savoir l'égal accès aux sources de production et la non-discrimination, impliquant le respect des différenciations géographiques naturelles. Dans l'arrêt du 15 décembre 1961 statuant sur ces recours, la Cour a fait allusion aux « mérites » de l'argumentation ci-dessus (*Recueil*, VII, p. 592) et l'avocat général, dans ses conclusions (*Recueil*, VII, p. 605) l'a approuvée. Les requérantes, parmi lesquelles se trouvent deux des quatre entreprises qui avaient introduit les recours 19-60, 21-60, 2-61 et 3-61, ont interprété en ce sens l'arrêt de la Cour, puisqu'elles se bornent à présent à plaider la faute de service. Il apparaît donc que les remboursements des « parités de transport » étaient illégaux et que la Haute Autorité avait le devoir d'en réclamer la restitution.

Les *requérantes* répliquent que l'argumentation de la défenderesse est contredite par les termes mêmes de l'article 40 du traité. Selon ce texte, toute faute ouvre droit à réparation pécuniaire, mais la réparation est fonction du préjudice subi, et non pas des éléments générateurs de la faute. En dehors de la relation de cause à effet, à établir entre la faute, d'une part, et le préjudice à réparer, de l'autre, il n'y a pas nécessairement concordance entre les éléments chiffrés de l'une et de l'autre. Le montant de l'indemnisation peut être égal, supérieur ou inférieur aux données chiffrées se rapportant à la faute; on peut du reste concevoir bien des erreurs, irrégularités, carences, etc., non susceptibles de s'exprimer en chiffres, et qui peuvent cependant justifier une réparation pécuniaire.

Les requérantes ajoutent, à l'appui de ces considérations, que, contrairement à ce que prétend la défenderesse, l'objet des recours

n'est pas spécifiquement de réclamer le bénéfice des « parités de transport »; les requérantes n'ont qu'un seul souci : dans l'obligation où elles sont de demeurer dans le cadre fixé par le motif final de l'arrêt du 15 décembre 1961, elles ont à rassembler, pour les soumettre à la Cour, tous les éléments de l'étude entreprise en vue de répondre à la question posée. Bien entendu, si au cours de l'instruction devant la Cour, des rectifications peuvent apparaître nécessaires dans les données à utiliser pour l'évaluation du préjudice subi, les requérantes feront le nécessaire; le montant des indemnités pourra ainsi être différent des sommes représentant les « parités de transport », telles qu'elles figurent dans les requêtes présentées. Cette position des requérantes est la preuve la meilleure que leurs demandes ne visent pas spécifiquement le remboursement des parités.

2. Quant à l'existence et au montant du préjudice

1. L'existence d'un préjudice

Les *requérantes* allèguent que pendant la période où elles ont bénéficié des « parités de transport » elles avaient la faculté d'opter pour les ferrailles d'importation, de préférence aux ferrailles navales. Elles affirment, ensuite, qu'en l'absence de « parités de transport » elles auraient certainement choisi les ferrailles d'importation, car elles ont toujours été guidées par le souci prédominant du prix de revient le plus avantageux.

Elles tentent de démontrer, à l'appui de leurs allégations, qu'il existait des ressources suffisantes dans les domaines suivants :

a) Ressources en ferraille en provenance de pays tiers, et notamment des États-Unis;

b) Ressources en matière de fret maritime;

c) Capacité suffisante d'engins de manutention et de transbordement dans les ports normaux d'importation;

d) Ressources en devises pour les entreprises françaises.

ad a) Les chiffres produits par les requérantes tendent à établir que les stocks de ferrailles avaient augmenté de 1954 à 1958, que le tonnage de ferraille navale ayant bénéficié des « parités de transport » ne représente que 2,2 % des arrivages extérieurs et que la fourniture de ce tonnage supplémentaire ne pouvait présenter de difficulté.

ad b) Les requérantes produisent (pièce nº 1 des annexes communes à l'ensemble des requêtes) une attestation de la S.I.T.A.M., datée du 30 décembre 1962; elles en déduisent la possibilité d'affréter un supplément de 160.000 tonnes de ferraille d'importation pour l'ensemble des entreprises françaises.

ad c) Les requérantes produisent les attestations des directeurs des ports intéressés (pièces 8 à 19 des annexes communes à l'ensemble des requêtes).

ad d) Les requérantes invoquent que chaque tonne de ferraille d'importation aurait rendu disponible une tonne de ferraille navale qui aurait pu être exportée, occasionnant une rentrée équivalente de devises.

La *défenderesse* répond comme suit aux allégations des requérantes.

a) L'argument consistant dans l'accroissement des stocks n'est pas probant, puisque les tonnages de stocks correspondent à un certain délai de consommation prévue et, celle-ci s'étant élevée, l'accroissement proportionnel des stocks devait suivre ce mouvement.

b) La défenderesse invoque ensuite que, même si les ressources globales en ferraille d'importation avaient été suffisantes, comme l'allèguent les requérantes, celles-ci n'avaient cependant pas le choix d'opter entre la ferraille navale et la ferraille importée. Elle cite, à cet égard, les conclusions de M. l'avocat général Roemer dans les affaires jointes 19-60, 20-60, 2-61 et 3-61, en cause Fives-Lille-Cail et autres contre la Haute Autorité :

> « La Caisse de Bruxelles et, ultérieurement, la Haute Autorité, pouvaient déterminer quelle quantité de ferraille était admise à la péréquation; elle avait ainsi un instrument de direction entre les mains. Notamment, pour maintenir aussi bas que possible les taxes de péréquation, elle pouvait accorder à la ferraille navale un rang privilégié dans la péréquation. Elle était seulement tenue de veiller à ce que la distribution de la ferraille navale ne soit pas faite de façon discriminatoire » (*Recueil*, VII, p. 605).

Il apparaît ainsi que l'existence de ressources générales d'approvisionnement en ferraille d'importation ne suffit nullement à prouver que telle ou telle entreprise, à tel ou tel moment, eût été assurée de porter librement sa préférence sur cette source et de refuser en conséquence le contrat de ferraille navale qui lui était proposé. On ne peut manquer de relever à l'appui de cette observation le cas de certaines entreprises italiennes qui, ayant acheté directement de la ferraille d'importation sans passer par l'O.C.C.F. et ayant ensuite réclamé le paiement de la péréquation, ont essuyé un refus devant lequel elles ont dû s'incliner.

Il serait donc tout à fait erroné de penser que les entreprises disposaient d'un libre choix. Du reste, pour chaque période, le tonnage de la ferraille d'importation susceptible de bénéficier de la péréquation était fixé dans des limites maxima qui ne pouvaient être dépassées.

Ainsi, conclut la défenderesse, la certitude pour les requérantes d'obtenir de la ferraille importée à la place de la ferraille navale qui leur était proposée n'existant absolument pas, le prétendu préjudice n'est pas établi dans son existence même.

c) Concernant la non-certitude de préjudice, la défenderesse allègue encore que l'importation de ferrailles comporte des aléas qui n'existent pas dans l'achat de ferrailles navales.

Elle invoque la nécessité de procéder à des ouvertures de crédit irrévocables, les inconvénients en cas de litige avec des fournisseurs étrangers, les conflits possibles avec les armateurs, les surestaries éventuelles au déchargement.

Elle allègue, enfin, que la ferraille de démolition navale a toujours été considérée de meilleure qualité que la ferraille d'importation qui, à plusieurs reprises, a réservé de mauvaises surprises aux acheteurs.

Les *requérantes* répliquent comme suit :

a) En ce qui concerne les stocks, elles maintiennent qu'il résulte de la documentation publiée par la Haute Autorité, et notamment de son 10e rapport général d'activité, que les besoins de ferraille d'importation ont toujours été largement couverts. Les ferrailles navales consommées par les requérantes ont représenté 30.000 à 40.000 tonnes par an, soit 1 à 2 % seulement du montant des tonnages importés; le problème de leur remplacement éventuel par des ferrailles d'importation n'aurait donc jamais donné lieu à difficulté.

b) Quant à la thèse de la défenderesse, qui voudrait découvrir, dans les pouvoirs spéciaux des organismes de Bruxelles, un argument pour établir la non-certitude du préjudice subi, elle manque de fondement, en fait comme en droit. En fait, les organismes de Bruxelles étaient régulièrement informés par leurs bureaux régionaux (d'Allemagne, France, etc.) du montant global des besoins des différents pays. Pour les ressources, et sur la base de ses enquêtes périodiques, menées sur les grands marchés producteurs (U.S.A., Afrique du Nord, etc.), l'O.C.C.F. établissait et soumettait à l'approbation de la C.P.I.F. le bilan général des achats à négocier par l'O.C.C.F. sur les différents marchés. Tout ce travail s'effectuait, bien entendu, sous le contrôle de la Haute Autorité. Les tonnages disponibles étaient ensuite attribués globalement aux différents pays, et la distribution en était assurée dans chaque pays par le bureau régional, en conformité des besoins exprimés par les diverses entreprises. Aucune difficulté n'a jamais été soulevée à cette occasion entre telle ou telle entreprise et les organismes de Bruxelles. Les marchés passés avec les fournisseurs ont, en effet, constamment permis de couvrir les besoins exprimés; la question de procéder par voie autoritaire, sous forme d'attribution d'office, ne s'est donc en fait jamais posée.

Elle eût été d'ailleurs impossible en droit, à défaut de déclaration de « pénurie sérieuse », effectuée suivant la procédure impérative définie à l'article 59 du traité; on sait le peu d'empressement qu'a toujours montré la Haute Autorité à recourir à ces mesures exceptionnelles, qu'il s'agisse de charbon, de ferraille, d'acier, etc. En ce qui concerne le secteur de la ferraille, l'équilibre toujours réalisé des besoins et ressources n'a pas conduit à poser le problème.

Quant aux entreprises italiennes, auxquelles on a refusé le

bénéfice de la péréquation, il s'agissait d'achats effectués directement par les usines sans passer par l'O.C.C.F. donc en infraction évidente avec les règles fondamentales du régime de péréquation qui permettent exclusivement aux organismes de Bruxelles, sous le contrôle de la Haute Autorité, de négocier les achats à l'extérieur de la Communauté. L'exemple cité par la défenderesse est donc entièrement étranger au problème spécial dont il est ici question.

c) Les difficultés relatives à la qualité des ferrailles importées, auxquelles fait allusion la défenderesse, concernant spécialement les provenances non américaines; les livraisons des U.S.A., qui constituent 76 % des ferrailles reçues, de 1955 à 1958, contiennent une forte proportion de ferrailles de qualité; celles-ci comportent d'ailleurs une majoration de prix, qui n'a jamais donné lieu à litige.

Quant aux autres aléas mentionnés par la défenderesse, les requérantes observent qu'un courant commercial exposé à tant de risques aurait dû, en conséquence, occuper une place minime dans l'approvisionnement de la Communauté : or, en réalité, les livraisons de ferrailles importées se sont accrues de 2,6 millions de tonnes en 1955 à 3,9 millions de tonnes en 1959.

La *défenderesse* répond que pour prétendre avoir subi un préjudice il ne suffit pas d'alléguer qu'on aurait peut-être pu, à l'époque de l'achat des ferrailles navales, acheter moins cher des ferrailles importées, mais qu'il faut, en outre, prouver :

a) qu'à la même époque on n'a pas acheté des ferrailles sur le marché intérieur à des prix, rendu usine, égaux ou supérieurs à ceux des ferrailles de démolition navale incriminées;

b) qu'on n'a pas acheté d'autres ferrailles assimilées provenant de lieux aussi ou plus éloignés de l'usine que ceux dont proviennent les ferrailles de démolition navale incriminées;

c) qu'on n'a pas acheté d'autres ferrailles de démolition navale provenant de lieux aussi ou plus éloignés que ceux dont proviennent les ferrailles de démolition navale incriminées;

d) qu'on n'a pas réellement acheté des ferrailles importées à des prix rendu usine, après péréquation, égaux ou supérieurs à ceux des ferrailles de démolition navale incriminées;

e) qu'on n'a pas, puisqu'on se prévalait au départ uniquement d'une différence de frais de transport, acheté des ferrailles importées livrées dans les mêmes ports que ceux d'où proviennent les ferrailles de démolition navale incriminées.

ad a) Pour expliciter l'allégation de la défenderesse, il convient de noter ici que dans son mémoire en duplique (p. 39) la défenderesse a rappelé que le prix de péréquation était calculé sur la base des prix réellement pratiqués sur le marché intérieur, au cours du mois de livraison.

La défenderesse signale qu'elle possède les déclarations de prix moyen rendu usine de toutes les ferrailles achetées chaque mois, par chaque requérante, sur le marché intérieur. Ces déclarations, contrôlées en usine par la société Fiduciaire suisse, ont servi à établir les prix de péréquation.

Dans les annexes à la duplique portant les nos 3 (Providence), 17 (Firminy), 22 (Beautor), 25 (Rouen), 31 (Châtillon) et 44 (Usinor), la défenderesse compare le coût rendu usine des ferrailles intérieures et celui des ferrailles navales (sans paiement des « parités de transport ») achetées par les requérantes aux mêmes époques : d'après ces chiffres, le coût des ferrailles navales litigieuses est inférieur — et, dans le seul cas de la requérante no 41-63, Aciérie de Beautor, égal — au coût des ferrailles intérieures. La défenderesse fait observer que le prix moyen, qu'elle produit, des ferrailles intérieures peut être sensiblement inférieur à celui des achats les plus onéreux. Elle remarque encore qu'elle n'a pu, faute de temps, étendre la comparaison aux cas où la ferraille intérieure, acquise à des taux plus onéreux que la ferraille navale, l'a été à un écart de prix inférieur au montant du préjudice réclamé.

ad b) La défenderesse signale que des requérantes ont acheté des ferrailles de camps américains, sans formuler la moindre objection au sujet des frais de transport, qui équivalaient cependant à ceux des ferrailles navales litigieuses.

ad c) La défenderesse observe que la requérante no 51-63 (Forges d'Hennebont) a accepté, sans demander la « parité de transport », des tonnages considérables de ferraille navale en provenance des mêmes chantiers que ceux qui ont fourni les ferrailles navales litigieuses, et ce, chaque mois sans exception, de février 1955 à décembre 1958.

ad d) La défenderesse fait valoir que, selon les annexes 83 à 105 à la réplique, les requérantes admettent elles-mêmes avoir acheté des ferrailles importées à des coûts rendu usine supérieurs à ceux des ferrailles navales litigieuses.

ad e) La défenderesse allègue (annexe 50 à la duplique) que la requérante no 51-63 (Forges d'Hennebont) a reçu les ferrailles importées, qu'elle a achetées en 1956, exactement dans les mêmes ports que ceux dont provenaient les ferrailles navales litigieuses.

2. Le montant du préjudice

Les *requérantes* entreprennent de chiffrer le montant de l'écart entre le prix des ferrailles navales achetées, sans tenir compte de la « parité de transport », et le prix d'un même tonnage de ferrailles d'importation, supposé reçu à la même époque; d'après elles, cette différence prouve l'existence du préjudice et en définit le montant, puisque cette différence de prix représente la charge supplémentaire imposée finalement aux requérantes.

a) Le prix de revient des ferrailles importées, prises dans le navire au port d'arrivée, est égal au prix de péréquation, augmenté des frais de transbordement du navire sur wagon ou péniche et des frais de transport du port normal d'importation jusqu'à l'usine consommatrice. Les frais de transbordement sont estimés à 2 dollars par tonne, ainsi que le rappelle la décision n° 18-60.

Le prix de revient des ferrailles navales, prises sur wagon ou péniche au départ du chantier de récupération, est égal au même prix de péréquation, majoré de 2 dollars — pour tenir compte de l'absence de frais de transbordement — et des frais de transport du chantier de récupération jusqu'à l'usine consommatrice.

La différence entre le prix de revient des ferrailles navales et celui des ferrailles importées est donc égale à la différence entre, d'une part, les frais de transport des ferrailles navales du chantier de récupération jusqu'à l'usine consommatrice et, d'autre part, l'évaluation, compte tenu des tarifs de transport en vigueur à chaque époque, des frais de transport des ferrailles importées depuis le port normal d'importation jusqu'à l'usine consommatrice.

Appliquant cette méthode de calcul à chaque cas d'espèce, chacune des requérantes donne les chiffres des frais de transport des ferrailles navales litigieuses, dont elle soustrait les chiffres de l'évaluation, compte tenu des tarifs de transport en vigueur aux époques de livraison des ferrailles litigieuses, des frais de transport du tonnage équivalent de ferrailles importées, depuis le port normal d'importation jusqu'à l'usine consommatrice : la différence, d'après elle, constitue le montant du préjudice.

	1 Tonnage de ferrailles navales achetées (tonnes)	2 Frais de transport du chantier à l'usine (NF)
	—	—
1) N° 29-63 Providence	11.108	285.652,15
2) N° 31-63 Maubeuge	174	4.687,42
3) N° 36-63 Saulnes et Gorcy . .	3.160	104.095,81
4) N° 39-63 Firminy	7.172	159.389,32
5) N° 40-63 Pompey	590	17.950,37
6) N° 41-63 Beautor	542	9.229,90
7) N° 42-63 Rouen	6.265	89.554,79
8) N° 43-63 Saint-Jacques. . . .	1.738	56.274,91
9) N° 44-63 Châtillon	6.857	165.951,22
10) N° 45-63 Porter-France. . . .	770	17.519,45
11) N° 46-63 Union des consommateurs	246	7.839,08
12) N° 47-63 Fives-Lille-Cail . . .	5.075	121.724,06
13) N° 50-63 Usinor	13.905	355.647,47
14) N° 51-63 Hennebont	3.146	44.728,85

		3 Frais de transport du port normal d'importation à l'usine (NF)	4 Montant du préjudice (NF) colonne 2 — colonne 3)
		—	—
1)	N° 29-63 Providence	85.282,44	200.369,71
2)	N° 31-63 Maubeuge	973,84	3.713,58
3)	N° 36-63 Saulnes et Gorcy . .	64.023,95	40.071,86
4)	N° 39-63 Firminy	38.158,81	121.230,51
5)	N° 40-63 Pompey	7.121,97	10.828,40
6)	N° 41-63 Beautor	3.509,39	5.720,51
7)	N° 42-63 Rouen	4.948,91	84.605,79
8)	N° 43-63 Saint-Jacques. . . .	52.665,73	3.609,18
9)	N° 44-63 Châtillon	31.388,76	134.562,46
10)	N° 45-63 Porter-France. . . .	11.699,64	5.819,81
11)	N° 46-63 Union des consommateurs.	2.921,92	4.917,16
12)	N° 47-63 Fives-Lille-Cail . . .	62.222,40	59.519,66
13)	N° 50-63 Usinor	144.214,92	211.432,55
14)	N° 51-63 Hennebont	15.918,53	28.810,32

b) Les requérantes affirment qu'elles sont en mesure de fournir tous les documents justificatifs des éléments de calcul qui précèdent, à savoir :

— les promesses de l'O.C.C.F. préalables à la passation de chaque commande de ferrailles navales;

— les documents relatifs à la passation et à la livraison des commandes des tonnages de ferrailles navales, objet du recours;

— le règlement par la Caisse de péréquation, par l'intermédiaire de l'Union des consommateurs de ferrailles, des sommes faisant l'objet des engagements de l'O.C.C.F.;

— les frais payés par les requérants pour le transport des chantiers de récupération à l'usine des tonnages litigieux de ferraille navale;

— les frais que les requérantes auraient à supporter pour le transport d'un tonnage de ferrailles importées équivalent au tonnage litigieux de ferrailles navales, du port d'importation à l'usine; sur ce point, chacune des requérantes désigne, comme port normal d'importation, le ou les ports par lesquels elles ont reçu les ferrailles d'importation pendant la période de fonctionnement de la péréquation ainsi que la voie (fer et/ou eau) par laquelle ces ferrailles d'importation ont été réexpédiées à leurs usines.

c) Les requérantes concluent que les justifications qui précèdent, qui seront complétées dans la mesure où la Cour le jugera utile, démontrent entièrement, selon les termes de l'arrêt du 15 décembre 1961 (Fives-Lille-Cail), l'existence du dommage et en fixent le montant avec précision.

La *défenderesse* répond comme suit aux arguments exposés dans les requêtes.

a) Le calcul opéré par les requérantes consiste à soustraire le prix de revient de la ferraille importée (prix de péréquation + 2 dollars pour frais de transbordement + frais de transport du port à l'usine) du prix de revient de la ferraille navale (prix de péréquation, identique au précédent, + 2 dollars + frais de transport du chantier de récupération à l'usine), ce qui revient à réclamer comme indemnisation le montant même de la « parité de transport ». Or, l'arrêt du 15 décembre 1961 (Fives-Lille-Cail) a formellement établi que l'identification du préjudice subi au montant de la « parité de transport » promise ou versée ne pouvait être admise (*Recueil*, VII, p. 592). Les requérantes n'ont, par conséquent, nullement établi que « l'achat des ferrailles navales, non grevées de la bonification de la parité de transport, eût été... plus onéreux que l'achat pur et simple de ferrailles d'importation » (*Recueil*, VII, p. 593) ni de combien il eût été plus onéreux.

b) Les calculs précités sont établis à partir de données chiffrées qui ne sont pas démontrées, et si les requérantes ont déclaré pouvoir en fournir la preuve, elles ne l'ont pas fait pour autant.

c) La défenderesse allègue, ensuite, que le forfait de 2 dollars, accordé aux acheteurs de ferrailles importées pour les frais de transbordement du navire sur wagon ou péniche, ne représente pas une estimation desdits frais voisine de la réalité, mais a simplement le caractère d'une indemnité, destinée à compenser une partie des frais de transbordement. Ceux-ci étaient à la charge des acheteurs de ferraille importée, sous déduction du forfait de 2 dollars, puisque — sauf pendant la période de validité de la décision n° 34-56, où le prix de péréquation était calculé « rendu sur wagon ou péniche » — le prix de péréquation a toujours été calculé livraison cif port d'entrée, c'est-à-dire sur bateau à quai du port d'importation.

Autrement dit, les requérantes, dans leurs calculs des frais de transbordement des ferrailles importées, ont indiqué un montant uniforme de 2 dollars, alors qu'elles auraient dû indiquer les frais réels de transbordement, diminués des 2 dollars par tonne, remboursables par la péréquation.

La défenderesse illustre sa thèse de quelques exemples tirés de sa documentation, nécessairement incomplète, puisque les organismes de Bruxelles n'ont payé les frais de transbordement que pendant la période de validité de la décision n° 34-56 (*J.O.* 1956, p. 382).

Comme, dans les cas cités, les frais de déchargement des ferrailles importées, non remboursés par la péréquation, ont couvert la totalité des montants de « parités de transport » réclamés, et même dépassé ceux-ci, la défenderesse en conclut qu'il a dû en être de même pour les autres périodes pour lesquelles elle ne possède pas de documentation, puisque, pendant ces périodes, les frais de transbordement étaient payés par les consommateurs de ferrailles importées.

La défenderesse estime avoir ainsi, en tout cas, démontré l'inexactitude des calculs présentés par les requérantes.

Les *requérantes* répliquent comme suit :

a) Concernant les pièces de justification, elles allèguent que l'abondance et la diversité des pièces à réunir ont rendu impossible leur rassemblement à la date d'envoi des requêtes; elles déclarent que la documentation nécessaire est annexée à leur mémoire en réplique.

b) Concernant les modalités d'intervention des frais de transbordement dans les ports maritimes, elles allèguent que le problème du « forfait de 2 dollars » est beaucoup plus complexe que ne l'affirme la défenderesse. Elles renoncent à aborder la question de savoir si le « forfait de 2 dollars » a le caractère d'une indemnité, destinée à compenser une partie des frais de transbordement, ou s'il représente une estimation desdits frais, voisine de la réalité. Elles observent, simplement, que si les organismes de péréquation, en adoptant au départ le « forfait de 2 dollars » dans leurs négociations avec les entreprises comme dans tous leurs décomptes, pouvaient légitimement admettre que cette valeur représentait approximativement la moyenne des frais réels de transbordement, les entreprises, de leur côté, ne pouvaient dès lors que se conformer à une pratique établie, en dehors d'elles, par les organismes de la Communauté.

c) Les requérantes constatent que, suite aux objections de la défenderesse, le problème leur est posé sous un angle tout différent. La Haute Autorité estime que, dans la comparaison des prix « rendu » des ferrailles navales litigieuses et des ferrailles importées, il importe de faire intervenir, au lieu et place du « forfait de 2 dollars », le montant réel des frais de transbordement. Dès lors se pose la question du choix du port d'importation. Dans le mode de calcul adopté dans les requêtes, ce choix était indifférent, puisque le taux de 2 dollars avait été adopté uniformément pour tous les ports d'importation. Dans le nouveau mode de calcul imposé par l'objection de la défenderesse, le port à retenir, pour que la comparaison soit valable, doit être celui qui était le plus généralement utilisé par chacune des requérantes.

Les annexes à la réplique contiennent tous les éléments utilisés par les requérantes pour chiffrer leur préjudice par la nouvelle méthode. Le port d'importation retenu est celui par lequel chacune

des requérantes a reçu le tonnage le plus élevé de ferrailles d'importation (annexes 1 à 22 bis de la réplique).

La modification des calculs initiaux, suite à l'adoption du port unique d'importation et à la substitution du montant réel des frais de transbordement au « forfait de 2 dollars » retenu dans les requêtes, aboutit à la nouvelle détermination du préjudice pour chaque requérante, dont le chiffre est mentionné dans les conclusions du mémoire en réplique (voir supra, II, conclusions des parties, littera A).

Suite aux modifications susdites des calculs initiaux, 9 des 23 requérantes primitives ont bien dû constater que les ferrailles navales litigieuses avaient été, pour elles, moins onéreuses que les ferrailles d'importation. L'absence de préjudice a entraîné, ultérieurement, le désistement de ces 9 requérantes.

La *défenderesse* répond que la méthode choisie par les requérantes dans leur tentative d'établir un préjudice est subjective, partiale et incomplète. De plus, les calculs des requérantes sont entachés d'un nombre considérable d'erreurs et d'omissions. La défenderesse déclare qu'elle n'a pu redresser tous les calculs de toutes les requérantes, pour aboutir à une démonstration absolue de l'absence de préjudice dans la totalité des cas, parce qu'elle ne possède qu'une partie de la documentation nécessaire.

Elle affirme que le préjudice n'est prouvé dans aucun cas; elle pense que toutes les requérantes ont obtenu leurs ferrailles navales à des prix « rendu usine » égaux ou inférieurs aux prix moyens des ferrailles qu'elles ont, en général, achetées.

La défenderesse fait, tout d'abord, un exposé d'ensemble. Il lui a, en outre, paru nécessaire de résumer les objections qu'elle oppose à chaque requérante séparément, puisque le préjudice doit être établi pour chacune des requérantes à titre individuel.

a) *Critique générale de la démonstration des requérantes*

1° *Choix du port d'importation.* — La défenderesse observe, tout d'abord que, dans leur réplique, toutes les requérantes — à l'exception de la requérante 51-63, Forges d'Hennebont — tentent d'établir leur préjudice au départ de ports différents de ceux qui leur avaient été proposés par l'Union des consommateurs de ferraille de France, lors de la conclusion des contrats, ou même différents de ceux qu'elles avaient utilisés dans leurs requêtes.

Dans les annexes 1 à 22 bis à la réplique, les requérantes choisissent un « port principal d'importation ». La défenderesse conteste que le préjudice puisse être établi uniquement en fonction du port principal, qui est presque toujours celui pour lequel les frais sont les moins élevés. Elle allègue que les requérantes, pour prétendre établir un préjudice réel, ne devraient faire la comparaison qu'avec les ferrailles importées les plus chères reçues à cette époque; au minimum, elles pourraient faire état de la moyenne

des frais relatifs à leurs importations, et donc à partir de tous les ports par lesquels elles ont reçu des ferrailles importées. La défenderesse relève également que les requérantes choisissent souvent un port par lequel elles n'ont reçu aucune ferraille au cours de l'année pour laquelle elles allèguent un préjudice pour les ferrailles navales (voir annexes 17, 22 bis et 24 à la réplique).

Enfin, dans les annexes 8, 13, 26, 34, 41 et 49 à la duplique, la défenderesse relève une série d'erreurs ou d'omissions qu'elle a constatées dans les annexes 1 à 22 bis à la réplique, qui sont les tableaux indiquant, pour chaque requérante, les tonnages de ferrailles importées de 1954 à 1958 et les ports utilisés.

2° *Calcul des frais de déchargement dans les ports d'importation.* — Les tableaux constituant les annexes 23 à 36 à la réplique ainsi que l'annexe 64 bis, indiquent pour chaque port d'importation le détail des frais de manutention et autres, ainsi que le total des frais à la tonne. L'annexe 37 à la réplique est l'état récapitulatif par année des tonnages de ferraille d'importation débarqués dans chacun des ports. Les annexes 38 et 39 à la réplique sont les états récapitulatifs par port et par année de la moyenne arithmétique des frais nets à la tonne, en dollars (annexe 38) et en anciens francs (annexe 39).

La défenderesse relève que les annexes 45 à 64 bis à la réplique, qui seraient, selon les requérantes, « les relevés du Groupement d'importation de produits sidérurgiques (G.I.P.S.), justifiant, pour tous les tonnages de ferrailles importés par les requérantes, le port utilisé, les frais de transbordement et autres au port, et les frais de transport du port à l'usine », ne couvrent qu'une très faible partie des bateaux repris dans les annexes 23 à 36 à la réplique. Or, ces dernières annexes servent à déterminer les moyennes reprises aux annexes 38 et 39 à la réplique, qui sont utilisées à leur tour pour déterminer le préjudice de toutes les requérantes.

La défenderesse allègue, ensuite, que chacune des requérantes utilise, pour son cas particulier, les frais de déchargement de navires dont la cargaison était, en totalité, destinée à d'autres entreprises n'ayant aucun lien avec elle. Or, dit-elle, pour le calcul d'un préjudice, la comparaison ne peut être faite qu'entre les frais relatifs aux ferrailles navales reçues et ceux relatifs aux seules ferrailles d'importation reçues par la même entreprise.

La défenderesse fait observer que les requérantes utilisent des moyennes annuelles arithmétiques par port. A son avis, la méthode des moyennes pondérées s'impose, et elle indique dans les annexes à la duplique (annexes présentées séparément) la comparaison entre les moyennes pondérées et arithmétiques.

La défenderesse relève en outre (voir annexes à la duplique présentées séparément) une série d'erreurs arithmétiques et d'erreurs de parités de change dans les annexes 23 à 36 à la réplique.

La défenderesse, enfin, fait remarquer que, dans les annexes 23

à 36 à la réplique, les requérantes ont déduit des frais de déchargement des ferrailles importées la totalité des despatch (ristournes au déchargement) qui leur ont été bonifiés. Or, dit-elle, la lettre adressée le 16 janvier 1962 à la C.P.F.I. par l'Union des consommateurs de ferraille de France (annexe 1 à la duplique) prouve qu'en réalité les requérantes bonifiaient elles-mêmes au transitaire la moitié du despatch, pour l'inciter à faire diligence. Il en résulte que, seule, la moitié de ces bonifications peut être défalquée, et la défenderesse a opéré ce redressement dans les annexes à la duplique présentées séparément.

3° *Choix du mode de transport du port à l'usine.* — La défenderesse allègue que, dans leur comparaison, les requérantes d'une part, se tiennent strictement au mode de transport des ferrailles navales qu'elles ont réellement utilisé alors que, d'autre part, 9 des requérantes choisissent systématiquement, pour les ferrailles importées, le mode de transport intérieur (eau ou fer) qui leur est le plus favorable. C'est pourquoi la défenderesse a déterminé, dans les annexes à la duplique, le mode de transport réellement utilisé par les requérantes pour leurs ferrailles importées.

La défenderesse observe, ensuite, que la requérante n° 42-63 (Hauts fourneaux de Rouen) allègue un préjudice pour des ferrailles navales dont la provenance est Grand-Quevilly, qui est le lieu même où l'usine est située, et essaie de prouver que les frais de transport de ferrailles importées du port de Rouen à l'usine sont inférieurs à ceux du chantier de démolition à l'usine. En réalité, la requérante a fait expédier les ferrailles navales du chantier de Petit-Quevilly pour les faire préparer et les a ensuite réexpédiées à l'usine. Les ferrailles navales en cause étant, suivant le contrat, de la même qualité que les ferrailles importées, ces dernières auraient dû également faire l'objet de deux transports, avec rupture de charge, pour leur préparation.

4° *Calcul des frais de transport du port à l'usine.* — Ces calculs figurent dans les annexes 65 à 82 à la réplique.

La défenderesse allègue que si les annexes 65 à 68 à la réplique établissent les frais fluviaux pour certains contrats, les requérantes, par contre, ne donnent pas de renseignements sur les navires dont le chargement a été transporté par fer à l'usine, donnant ainsi l'impression que presque toutes les ferrailles importées furent transportées par voie fluviale. Tel n'est pas le cas, dit la défenderesse, qui indique dans les annexes à la duplique le mode de transport utilisé, tel qu'il résulte de sa documentation. Elle relève, ensuite, des omissions dans les annexes 65 à 68.

Selon la défenderesse, l'utilisation de frets moyens, pour le calcul du préjudice, est aussi contestable que celle du port principal d'importation et celle des frais moyens de déchargement. A l'aide des quelques copies de documents de transport dont elle dispose,

la défenderesse, dans les annexes à la duplique, a indiqué le montant des frais réels de transport intérieur, qui sont parfois de deux à trois fois plus élevés que ceux qui sont allégués par les requérantes.

La défenderesse observe, ensuite, que les barèmes de chemin de fer (annexes 73 à 82 à la réplique) produits par les requérantes n'indiquent pas les frais réels de transport. En effet, dit-elle, les requérantes ne précisent pas, pour les ferrailles qu'elles ont réellement importées, le type et la capacité des wagons utilisés et, en outre, les frais de mise à quai ne peuvent être déterminés sur base des barèmes. Dans les annexes à la duplique, la défenderesse indique les frais réels résultant des lettres de voiture, qui dépassent souvent ceux qui sont allégués par les requérantes.

La défenderesse, enfin, signale que dans l'annexe 96 à la réplique le chiffre indiqué par la requérante n° 42-63 (Hauts fourneaux de Rouen) pour le transport par fer du port de Rouen à l'usine n'est absolument pas conforme au chiffre indiqué dans le barème de chemin de fer produit par les requérantes (annexes 73 à 82 à la réplique).

5° *Le calcul final effectué par les requérantes.* — La défenderesse allègue que dans les annexes 83 à 105 à la réplique, qui fixent le préjudice, les requérantes combinent et multiplient forcément toutes les erreurs de principe et matérielles qu'elle a signalées ci-dessus.

En outre, dit la défenderesse, ces annexes contiennent de nombreuses erreurs de calcul qui leur sont propres. Ces erreurs sont signalées dans les annexes à la duplique. Elle observe, enfin, que, dans les colonnes 5 et 6 des annexes 83 à 105 à la réplique, les requérantes incluent dans le montant des frais de transport des ferrailles navales la taxe sur les prestations de service, qui leur a été cependant remboursée par l'administration française à partir du 1er janvier 1955.

b) *Critiques dirigées contre la démonstration de chaque requérante en particulier*

1° *Recours n° 29-63 (Forges de la Providence).* — La requérante allègue un préjudice pour des ferrailles navales dont le coût, rendu usine, est inférieur au prix moyen des ferrailles intérieures qu'elle a reçues le même mois (annexe 3 à la duplique).

La requérante utilise, pour ses calculs, le port de Gand, alors que les « parités de transport » portaient sur Anvers et Dunkerque, et qu'elle a reçu plus de 25 % de ses ferrailles importées par le port de Dunkerque, où les frais de déchargement étaient beaucoup plus élevés qu'à Gand (annexe 4 à la duplique).

La requérante utilise, pour ses calculs, le transport par eau, alors qu'elle a utilisé régulièrement le transport par fer qui coûtait à peu près le double (annexe 5 à la duplique).

2° *Recours n° 31-63 (Fabrique de fer de Maubeuge).* — Le préjudice allégué porte uniquement sur le contrat 302/DN, reçu en avril 1956. A cette époque, la requérante a reçu une quantité de ferraille importée sept fois supérieure par le port de Dunkerque, à des prix « rendu usine » équivalents à ceux des ferrailles navales litigieuses (annexe 6 à la duplique).

3° *Recours n° 36-63 (Saulnes et Gorcy).* — Les annexes 8 et 90 à la réplique contiennent des erreurs et des omissions (annexes 13 et 14 à la duplique).

La requérante utilise, pour ses calculs, le port de Gand, alors que les « parités de transport » furent promises sur Dunkerque et payées sur Anvers, et qu'elle a reçu des ferrailles importées par les ports de Dunkerque et de Calais, où les frais de déchargement étaient de deux à trois fois plus élevés qu'à Gand (annexe 15 à la duplique).

Les frais réels de transport par fer sont presque toujours supérieurs aux frais théoriques qu'elle invoque (annexe 16 à la duplique).

La requérante a accepté des ferrailles importées dont le coût « rendu usine » était supérieur à celui des ferrailles navales litigieuses.

4° *Recours n° 39-63 (Firminy).* — La requérante allègue un préjudice pour des ferrailles navales dont le coût, rendu usine, est inférieur au prix moyen des ferrailles intérieures qu'elle a reçues le même mois (annexe 17 à la duplique).

La requérante utilise, pour ses calculs, le port de Gand, alors que les « parités de transport » portaient sur Dunkerque et Anvers et qu'elle a reçu 30 % de ses ferrailles importées par Dunkerque où les frais de déchargement étaient deux fois plus élevés qu'à Gand (annexe 18 à la duplique).

La requérante utilise, pour ses calculs, le transport par eau, alors que ses ferrailles importées ont été transportées au moyen de 597 wagons et de 201 péniches (annexe 19 à la duplique).

La requérante a accepté des ferrailles importées par Gand et transportées par fer à un coût de transport trois fois supérieur à celui qu'elle indique (voir contrat 2/BER/1938 repris à l'annexe 19 à la duplique).

5° *Recours n° 40-63 (Aciéries de Pompey).* — La requérante utilise, pour ses calculs, le port de Gand, alors que les « parités de transport » portaient sur Dunkerque et Anvers. En outre, le préjudice allégué ne concerne que les années 1954 et 1955, et Anvers était, en 1954, son port unique et, en 1955, son port principal d'importation (annexe 20 à la duplique).

La requérante utilise, pour ses calculs, le transport par eau, alors qu'une part importante de ses importations fut transportée par fer, à des coûts beaucoup plus élevés (annexe 21 à la duplique).

La requérante pouvait, pour les ferrailles navales acquises à Rouen, utiliser la voie de transport fluvial.

6° *Recours n° 41-63 (Beautor).* — La requérante allègue un préjudice pour des ferrailles navales dont le coût, rendu usine, est égal au prix moyen des ferrailles intérieures qu'elle a reçues le même mois (annexe 22 à la duplique).

La requérante utilise, pour ses calculs, le port de Gand, alors que les « parités de transport » portaient sur Rouen, Dunkerque ou Anvers.

La requérante a accepté des ferrailles importées par le Havre, port plus éloigné de son usine que Rouen, d'où proviennent toutes les ferrailles navales litigieuses (annexe 23 à la duplique).

La requérante pouvait, pour le transport des ferrailles navales litigieuses, utiliser la voie fluviale.

7° *Recours n° 42-63 (Hauts fourneaux de Rouen).* — La requérante allègue un préjudice pour des ferrailles navales dont le coût, rendu usine, est inférieur au prix moyen des ferrailles intérieures qu'elle a reçues le même mois (annexe 25 à la duplique).

La requérante utilise, pour ses calculs, un port par lequel aucune ferraille ne fut importée pendant toute la durée du mécanisme de péréquation.

La requérante fait intervenir, dans son calcul, des frais de transport occasionnés par la préparation des ferrailles.

La requérante invoque des frais de transport par fer en discordance, d'abord, avec les barèmes de la S.N.C.F., et, ensuite, avec les frais réels sur le même parcours pour les ferrailles navales litigieuses, figurant à l'annexe 96 à la réplique.

8° *Recours n° 43-63 (Usines de Saint-Jacques).* — L'annexe 14 à la réplique contient des erreurs et des omissions (annexe 26 à la duplique).

La requérante utilise, pour ses calculs. le port de La Pallice, alors que les « parités de transport » portaient sur Marseille (annexe 27 à la duplique).

9° *Recours n° 44-63 (Forges de Châtillon, Commentry et Neuves-Maisons).* — Les annexes 15 et 98 à la réplique contiennent des erreurs et des omissions (annexes 29 et 30 à la duplique).

La requérante allègue un préjudice pour des ferrailles navales dont le coût, rendu usine, est inférieur au prix moyen des ferrailles intérieures qu'elle a reçues le même mois (annexe 31 à la duplique).

La requérante utilise, pour ses calculs, le port de Gand, alors que les « parités de transport » portaient sur Dunkerque et Anvers et que plus de 55 % de ses ferrailles importées ont été reçues par Dunkerque et Anvers (annexe 32 à la duplique).

La requérante utilise, pour ses calculs, le transport par eau, alors que, en particulier au départ du port de Gand, un gros pourcentage de ses ferrailles importées a été transporté par fer à des coûts doubles de ceux qu'elle indique (annexe 33 à la duplique).

La requérante aurait pu transporter ses ferrailles navales par voie fluviale.

10° *Recours n° 45-63 (H. K. Porter-France).* — L'annexe 16 à la réplique contient des erreurs ou des omissions (annexe 34 à la duplique).

La requérante utilise, pour ses calculs, le port de Gand, alors que les « parités de transport » portaient sur Dunkerque et Anvers. En outre, au cours des années 1955 et 1956, les seules pour lesquelles elle allègue un préjudice, elle a importé par Dunkerque un tonnage double de celui des ferrailles navales litigieuses, avec des coûts de déchargement nettement supérieurs à ceux de Gand (annexe 35 à la duplique).

La requérante a accepté des ferrailles, importées par Dunkerque à la même époque, avec un coût de transport aussi élevé que celui des ferrailles navales litigieuses (voir contrat 53/VAR/1287 repris à l'annexe 36 de la duplique).

11° *Recours n° 46-63 (Union des consommateurs).* — La requérante utilise, pour ses calculs, le port de Gand, alors que les « parités de transport » portaient sur Dunkerque ou Anvers et qu'en 1954, seule année pour laquelle elle allègue un préjudice, toutes ses ferrailles sont venues par Anvers (annexe 37 à la duplique).

La requérante utilise, pour ses calculs, le transport par eau, alors que ses ferrailles importées ont été transportées au moyen de 75 wagons et de 18 péniches (annexe 38 au mémoire en duplique).

12° *Recours n° 47-63 (Fives-Lille-Cail).* — La requérante utilise, pour ses calculs, le port de Gand, alors que les « parités de transport » portaient sur Dunkerque et Anvers, et qu'elle a reçu 24 % de ses ferrailles importées par le port de Dunkerque, où les coûts de déchargement étaient largement supérieurs à ceux de Gand.

13° *Recours n° 50-63 (Usinor).* — Les annexes 21 et 104 à la réplique contiennent des erreurs et des omissions (annexes 41, 42 et 43 à la duplique).

La requérante allègue un préjudice pour des ferrailles navales dont le coût, rendu usine, est inférieur au prix moyen des ferrailles intérieures qu'elle a reçues le même mois (annexe 44 à la duplique).

La requérante utilise, pour ses calculs, le port de Gand, alors que les parités « de transport » offertes portaient également sur Dunkerque et Anvers, que les « parités de transport » payées portaient également sur Dunkerque, qu'en 1954 toutes ses ferrailles importées sont venues par Dunkerque, et qu'elle a reçu, chaque année, un tonnage important de ferrailles importées par Dunkerque, avec des frais de déchargement et de transport nettement supérieurs à ceux de Gand (annexes 45 et 46 à la duplique).

La requérante utilise, pour ses calculs concernant son usine de Denain, le transport par eau pour les années 1954 et 1955, alors qu'en 1954, ses ferrailles importées furent transportées au moyen

de 194 wagons et 5 péniches, et qu'en 1955 elles le furent au moyen de 634 wagons et de 120 péniches; pour ses calculs concernant ses usines de Valenciennes — Louvroil — Hautmont, elle utilise exclusivement le transport par eau, alors que les ferrailles réellement importées furent transportées au moyen de 1.067 wagons et de 75 péniches (annexes 47 et 48 à la duplique).

Les frais réels de transport par fer, connus de la Haute Autorité, sont, sans exception, supérieurs aux frais théoriques invoqués par la requérante (annexes 47 et 48 à la duplique).

La requérante aurait pu faire transporter les ferrailles navales litigieuses, en provenance de Saint-Nazaire, par la voie fluviale.

14° *Recours n° 51-63 (Forges d'Hennebont).* — L'annexe 22 à la réplique contient des erreurs et des omissions (annexe 49 à la duplique).

La requérante utilise, pour ses calculs, le port de Lorient, alors que le préjudice allégué concerne uniquement les années 1954 et 1955, et qu'elle n'a pas reçu de ferrailles importées par Lorient avant 1957. En outre, de toutes les ferrailles importées qu'elle a reçues en 1956, la première année d'importation, 12.578 tonnes l'ont été par Saint-Nazaire, Nantes et La Pallice, qui sont précisément les endroits d'où provenaient les ferrailles navales litigieuses.

La requérante a reçu chaque mois, jusqu'en décembre 1958 inclus, sans réclamer de « parité de transport », des tonnages considérables de ferrailles navales provenant, soit des mêmes endroits, soit de ports plus éloignés de ses usines que les ferrailles navales litigieuses.

La défenderesse, en utilisant les données reprises à l'annexe 105 à la réplique, a comparé le prix de revient des ferrailles navales litigieuses avec le prix de revient, en premier lieu, de toutes les ferrailles importées reçues par la requérante, et, en deuxième lieu, de toutes les ferrailles importées en 1956, première année d'importation et année consécutive à l'achat des ferrailles navales litigieuses. Ces calculs ont donné comme résultat, dans le premier cas, un avantage de 7.036,42 NF, et, dans le deuxième cas, un avantage de 26.516,84 NF, au lieu d'un préjudice allégué de 9.940,01 NF.

3. Quant au lien de cause à effet entre la faute et le préjudice

Les *requérantes* allèguent que leurs usines étant plus proches des ports d'importation que des chantiers de démolition navale, elles devaient normalement utiliser les ferrailles importées. Dès lors, elles ont conditionné leur acceptation des ferrailles navales litigieuses à un engagement de l'O.C.C.F. que les ferrailles navales, rendues à l'usine, ne leur reviendraient pas à un prix supérieur à celui de la ferraille d'importation. Chaque passation de commande a ainsi été précédée de la promesse faite par l'O.C.C.F., que les requérantes seraient indemnisées de la différence entre les frais de

transport de la ferraille du chantier de démolition à l'usine, d'une part, et du port normal d'importation à l'usine, d'autre part.

La *défenderesse* répond que diverses considérations, par exemple le fait que la ferraille navale a toujours été considérée comme de meilleure qualité que la ferraille d'importation, rendaient à tout le moins incertaine l'affirmation selon laquelle la promesse du remboursement des « parités de transport » aurait été la seule raison pour laquelle les entreprises intéressées avaient pu accepter les contrats d'achat de ferraille navale.

Les *requérantes* répliquent que les ferrailles américaines, qui constituent les trois quarts des ferrailles importées, contiennent une forte proportion de ferrailles de qualité et que l'appel aux ferrailles navales a toujours été conditionné par l'assurance de pouvoir les obtenir à un prix égal au maximum à celui des ferrailles d'importation.

La *défenderesse* répond que l'affirmation des requérantes est rendue bien précaire, d'une part, par le désistement de 9 des 23 requérantes primitives, et, d'autre part, par certaines constatations concernant plusieurs des requérantes qui ont maintenu leur recours.

1. Neuf requérantes se sont désistées parce qu'elles se sont aperçues que les ferrailles navales, même sans remboursement des « parités de transport », leur avaient coûté moins cher que les ferrailles importées. Il en résulte, dit la défenderesse, que l'acceptation des contrats concernant les ferrailles navales litigieuses n'a pas été conditionnée, comme l'allèguent les requérants, par la certitude de payer un prix correspondant à celui des ferrailles d'importation, et qu'il n'est nullement établi qu'en l'absence de cette certitude les requérantes se seraient abstenues de conclure ces contrats.

La défenderesse ajoute qu'au moment de la conclusion des contrats les entreprises ne savaient jamais à combien la ferraille leur reviendrait finalement, puisque le prix de péréquation était calculé sur la base des prix réellement pratiqués sur le marché intérieur, au cours du mois de livraison.

2. La défenderesse observe, ensuite, que deux entreprises (Providence et Usinor) réclament, dans la réplique, une indemnisation de 430.066,76 NF et, par conséquent, estiment avoir subi un préjudice de ce montant, alors que le remboursement de la « parité de transport » (montant de leur réclamation dans les requêtes) s'élevait seulement à 411.802,26 NF.

La comparaison de ces deux chiffres prouve, dit la défenderesse, que le remboursement de la « parité de transport » ne compensait pas la perte que ces entreprises subissaient du fait de la préférence donnée à la ferraille navale sur la ferraille d'importation. Comment dès lors comprendre que ces entreprises aient cependant accepté de conclure lesdits contrats si, comme elles le prétendent, « l'appel aux ferrailles navales a toujours été conditionné par

l'assurance de pouvoir les obtenir à un prix au plus égal à celui des ferrailles d'importation »?

La défenderesse en déduit que la relation de cause à effet entre la promesse du remboursement des « parités de transport » et l'acceptation des contrats proposés n'est pas établie.

IV — Procédure

Attendu que les mémoires des parties ont été présentés dans les formes et délais requis et que la procédure s'est déroulée régulièrement;

que les affaires nos 29 à 51-63 ont été jointes, aux fins de la procédure et de l'arrêt, par ordonnance de la Cour en date du 12 juin 1963;

que, suite au désistement des requérantes intéressése, la Cour, par ordonnance du 5 novembre 1963, a disjoint les affaires 30, 33, 34, 35, 37, 38, 48 et 49-63 et a prononcé leur radiation du registre de la Cour;

qu'au cours de sa séance du 21 janvier 1964, et sur le rapport préalable du juge rapporteur, la Cour, l'avocat général entendu, a décidé d'ouvrir la procédure orale sans procéder à des mesures d'instruction;

que, le 6 mars 1964, les requérantes ont déposé une note, avec des tableaux en annexe, rectifiant comme suit le montant des préjudices allégués, en tenant compte des observations présentées par la défenderesse dans son mémoire en duplique :

		NF
29-63	Providence	174.926,10
31-63	Maubeuge	1.742,19
36-63	Saulnes et Gorcy	41.461,87
39-63	Firminy	93.950,85
40-63	Pompey	11.372,45
41-63	Beautor	5.851,26
42-63	Rouen	42.428,98
43-63	Saint-Jacques	4.942,41
44-63	Châtillon	99.442,74
45-63	Porter-France	3.542,00
46-63	Union des consommateurs	4.717,29
47-63	Fives-Lille-Cail	28.042,67
50-63	Usinor	161.593,69
51-63	Hennebont	6.020,86

qu'à la première audience publique du 12 mars 1964 la Cour a décidé que la note remise le 6 mars 1964 devait être considérée comme une note verbale, un aide-mémoire de plaidoirie; qu'elle a invité la défenderesse à prendre position par écrit avant le 20 mars

1964 sur la note susdite et a autorisé les parties à échanger des notes verbales jusqu'à la reprise des débats oraux, fixée au 21 avril 1964;

que la défenderesse a déposé le 19 mars 1964 sa réponse à la note des requérantes du 6 mars 1964;

que les requérantes ont déposé les 11 et 14 avril 1964 leur réponse à la note de la défenderesse, rectifiant comme suit les préjudices allégués dans leur note du 6 mars 1964 :

		NF
29-63	Providence	148.122,01
31-63	Maubeuge	1.646,06
36-63	Saulnes et Gorcy	40.711,75
39-63	Firminy	72.446,93
40-63	Pompey	9.284,55
41-63	Beautor	5.290,62
42-63	Rouen	42.428,98
43-63	Saint-Jacques	4.942,41
44-63	Châtillon	69.869,28
45-63	Porter-France	3.542,00
46-63	Union des consommateurs	4.205,24
47-63	Fives-Lille-Cail	28.042,67
50-63	Usinor	151.627,16
51-63	Hennebont	6.020,86

que la défenderesse a déposé le 20 avril 1964 sa réponse aux notes des 11 et 14 avril 1964;

que la deuxième audience publique s'est tenue le 21 avril 1964;

que l'avocat général M. Lagrange a présenté ses conclusions à l'audience du 12 mai 1964;

attendu que la Cour, par ordonnance en date du 6 octobre 1964, a décidé de nommer un expert ayant pour mission de concilier les parties et, à défaut, de donner un avis motivé sur les difficultés qui séparent les parties et de préciser les éléments et le montant du dommage éventuel, au cas où l'expert estimerait que les chiffres arrêtés par les requérantes doivent être rectifiés;

que, par ordonnance en date du 4 décembre 1964, la Cour, avec l'accord des parties, a désigné en qualité d'expert M. Philippe Le Mattre, vice-directeur de l'Office central des transports internationaux par chemin de fer à Berne, en indiquant comme date limite pour le dépôt du rapport d'expertise le 15 mars 1965;

que, par lettre enregistrée au greffe le 9 décembre 1964, l'expert a accepté la mission définie par la Cour en son ordonnance susdite du 6 octobre 1964;

qu'à la demande de l'expert la Cour, par ordonnance en date du 9 mars 1965, a prorogé jusqu'au 15 mai 1965 le délai imparti pour le dépôt du rapport d'expertise;

que ce rapport a été déposé le 28 avril 1965 et signifié aux parties;

que les parties requérantes, par lettre déposée le 14 juin 1965, ont informé la Cour que le rapport d'expertise n'appelait pas d'observations de leur part;

que la partie défenderesse a déposé le 14 juin 1965 ses observations relatives au rapport d'expertise;

attendu que, suite au désistement de la requérante intéressée, la Cour, par ordonnance du 24 septembre 1965, a disjoint l'affaire 32-63 et prononcé sa radiation du registre de la Cour;

attendu que la Cour a entendu l'expert et les parties à l'audience publique du 28 septembre 1965, en conformité de l'article 49, paragraphe 5, du règlement de procédure;

que l'expert a présenté son rapport oral sur les observations écrites de la défenderesse concernant le mémoire d'expertise;

que, par l'organe de son conseil, la partie requérante dans l'affaire 51-63 a fait connaître à la Cour que la législation française lui interdisait, dans sa structure sociale actuelle, de se désister et qu'elle s'en remettait sur ce point à la sagesse de la Cour;

que l'expert a prêté à l'audience le serment prescrit à l'article 49, paragraphe 6, du règlement de procédure;

que l'expert, par lettre enregistrée le 15 octobre 1965, a communiqué à la Cour les rectifications à apporter à son rapport d'expertise à la suite des débats oraux du 28 septembre 1965;

que l'avocat général K. Roemer a présenté ses conclusions à l'audience du 19 octobre 1965.

MOTIFS

A — Quant à la recevabilité

1. Attendu que la défenderesse invoque que les requérantes, en ne produisant pas, dans leurs requêtes, les données chiffrées à partir desquelles sont établis les calculs tendant à fixer le montant du préjudice allégué, auraient enfreint les prescriptions de l'article 38 du règlement de procédure;

que les requérantes ont répondu qu'il ne leur avait pas été possible de produire les pièces justificatives avant le dépôt de leur mémoire en réplique, du fait que les données numériques variaient considérablement d'un recours à l'autre et à cause de l'abondance des pièces diverses à rassembler;

attendu que cette première exception d'irrecevabilité doit être rejetée;

qu'en effet la réponse donnée par les requérantes doit être considérée comme valable;

qu'en outre l'absence des données chiffrées dans les requêtes n'a pu causer préjudice à la défenderesse, celle-ci ayant été à même de discuter les données numériques, produites par les requérantes dans leur mémoire en réplique, tant dans leur mémoire en duplique qu'au cours de la procédure orale;

2. Attendu que la défenderesse invoque, ensuite, que les requérantes auraient violé les articles 38 et 42 du règlement de procédure en substituant, dans leur mémoire en réplique, une méthode de calcul du préjudice allégué entièrement différente de celle qu'elles avaient utilisée dans leurs requêtes;

qu'en effet, selon la défenderesse, les calculs des requêtes aboutissaient à réclamer le montant même de la « parité de transport » indûment perçue, tandis que, dans le mémoire en réplique, la demande de remboursement de la « parité de transport » a été transformée en une action en réparation basée sur l'existence d'un préjudice égal à la différence entre le prix de revient du tonnage de ferraille navale acquis et le prix de revient du même tonnage de ferraille importée;

attendu que cette seconde exception d'irrecevabilité doit également être rejetée;

qu'en effet l'examen du texte des requêtes révèle que les requérantes ont entrepris d'y démontrer que, sans la bonification de la « parité de transport », les tonnages de ferraille achetés leur avaient coûté plus cher que le même tonnage de ferraille d'importation, supposé reçu à la même époque;

qu'il n'y a d'ailleurs dans le mémoire en réplique ni changement de l'objet du litige, ni production de moyens nouveaux;

que les requérantes n'y ont opéré qu'une rectification de leurs calculs, pour tenir compte des objections émises par la défenderesse dans son mémoire en défense;

3. Attendu que la défenderesse, dans ses observations écrites relatives au mémoire d'expertise, enregistrées au greffe le 14 juin 1965, allègue qu'il convient de tenir compte, dans l'évaluation du préjudice invoqué par les requérantes, de l'augmentation de la contribution de péréquation qui aurait résulté, pour les requérantes, du choix de ferrailles d'importation au lieu et place des ferrailles navales qu'elles ont effectivement reçues;

que les requérantes, au cours de l'audience publique du 28 septembre 1965, ont fait valoir que cette argumentation de la défenderesse devait être déclarée irrecevable aux termes de l'article 42, paragraphe 2, du règlement de procédure;

attendu que l'allégation susdite de la défenderesse doit être considérée comme recevable;

qu'il ne s'agit en effet que d'une simple argumentation selon laquelle il est nécessaire, pour calculer le dommage subi éventuellement par les requérantes, d'établir avec exactitude tous les avan-

tages et tous les inconvénients résultant de la substitution de ferrailles importées aux ferrailles navales effectivement consommées;

4. Attendu, dès lors, que les recours sont recevables.

B — Quant au fond

Attendu que les requérantes allèguent que le bénéfice des « parités de transport », qui leur avaient été accordées par les organismes dits « de Bruxelles », leur ayant été retiré ensuite par la Haute Autorité, elles ont subi un préjudice, pour autant que les promesses desdites « parités de transport » avaient été la condition de leur acceptation des livraisons de ferailles navales;

que les promesses litigieuses, qui ont été faites et exécutées régulièrement pendant une période s'étendant sur plusieurs années, n'auraient pu se produire que du fait d'un contrôle insuffisant par la défenderesse du fonctionnement du mécanisme de péréquation et constitueraient dès lors une faute de service de celle-ci;

que cette faute a engendré le préjudice allégué, dont le montant s'élèverait à la différence entre le prix d'achat des ferrailles navales effectivement reçues, non dégrevées de la bonification de la parité de transport, et le prix d'achat de ferrailles d'importation qu'elles auraient pu recevoir aux mêmes époques.

1. *Quant à la faute de service imputée à la défenderesse*

Attendu qu'il n'est pas contesté que les promesses de remboursement de la parité de transport ont été faites et exécutées;

qu'il est, d'ailleurs, constant que l'incompatibilité de l'octroi de la parité de transport avec le but du système de péréquation n'a été constaté, en termes clairs et formels, que par la décision nº 18-60, de sorte que les requérantes ont pu croire que lesdites promesses étaient légales et que les organismes dont elles émanaient agissaient dans les limites de leur compétence;

attendu que dans l'examen de la question de savoir si l'intervention de ces promesses est imputable à une faute de service de la défenderesse susceptible d'engager sa responsabilité au titre de l'article 40 du traité il convient de distinguer entre les périodes antérieure et postérieure à la décision nº 13-58, par laquelle la Haute Autorité a repris en main la gestion du mécanisme de péréquation;

attendu, en ce qui concerne la période antérieure à la décision nº 13-58, que la décision nº 14-55 a confié la gestion du mécanisme financier à l'O.C.C.F. et à la C.P.F.I. « sous la responsabilité de la Haute Autorité »;

que par les mots cités ci-dessus lesdits organismes étaient placés sous le contrôle de la Haute Autorité et celle-ci rendue responsable d'un contrôle adéquat du mécanisme;

que ce système, visant à laisser une certaine autonomie à l'O.C.C.F. et à la Caisse, à l'administration desquelles les entreprises requérantes n'étaient d'ailleurs pas étrangères, ne saurait être considéré comme un régime de substitution automatique et absolue de responsabilité, mais comme un mécanisme exigeant un contrôle normal de la Haute Autorité;

attendu qu'il n'est pas contesté que les promesses faites et exécutées par l'O.C.C.F., et notamment par certains de ses bureaux régionaux, sont intervenues sans aucune consultation ni autorisation du conseil d'administration auquel la défenderesse était représentée;

que les opérations du mécanisme de péréquation étaient d'ailleurs si nombreuses, diversifiées et décentralisées qu'elles ne pouvaient permettre un contrôle spécifique et immédiat de chaque opération;

que cependant, du fait que les promesses litigieuses se sont étendues sur plusieurs années, elles n'auraient pas dû à la longue pouvoir échapper à l'attention de la Haute Autorité;

qu'en effet le produit des versements effectués au titre de la parité de transport s'est, au cours des années, élevé à une somme considérable, excédant, pour toute la période du fonctionnement du mécanisme, tant antérieure que postérieure à la décision n° 13-58, la somme d'un demi-million de dollars;

qu'il y a lieu d'en conclure que, si l'intervention des premières promesses pouvait certainement encore s'expliquer par un autre motif que le manque de diligence de la défenderesse dans l'exercice de son contrôle, il faut cependant reconnaître que vers la fin de la période antérieure à la décision n° 13-58 le manque de diligence de la Haute Autorité est devenu progressivement manifeste;

attendu que la décision n° 13-58 attribue à la Haute Autorité les compétences antérieurement dévolues à l'O.C.C.F. et à la Caisse, et ne laisse à ces dernières, ou à tout autre organisme approprié, que le travail d'exécution;

qu'à partir du 1er août 1958, date d'entrée en vigueur de la décision n° 13-58, la Haute Autorité n'était plus chargée d'un simple contrôle du mécanisme de péréquation, mais devenait directement responsable des opérations de péréquation, y compris les promesses de remboursement des parités de transport;

attendu qu'il résulte des considérations ci-dessus, tant à l'égard de la période antérieure qu'à l'égard de la période postérieure à la décision n° 13-58, que les promesses d'octroi de parités de transport, intervenues à partir du 1er janvier 1957, sont imputables à des fautes de service de la Haute Autorité, de nature à engager sa responsabilité;

que, partant, la responsabilité de la Haute Autorité doit être

retenue pour les livraisons de ferrailles navales faites en exécution de commandes conclues à partir de cette date.

2. *Quant aux objections d'ordre général soulevées par la défenderesse*

a) Attendu que la défenderesse invoque que le préjudice allégué n'est pas susceptible d'évaluation;

attendu que, lorsqu'il est nécessaire de considérer une situation qui se serait produite si la faute n'avait pas été commise, le juge doit, tout en exigeant le maximum de justifications, se contenter d'approximations sérieuses, telles que les moyennes établies par comparaison;

b) Attendu que la défenderesse allègue que les entreprises, ne disposant pas d'un libre choix entre la ferraille navale et la ferraille d'exportation, n'auraient pu à coup sûr obtenir cette dernière au lieu et place de la première;

qu'en effet la Caisse de péréquation avait le pouvoir de déterminer les quantités de ferraille admise à la péréquation, et, notamment, d'accorder à la ferraille navale un rang privilégié à cet égard;

attendu qu'il résulte des explications fournies par les requérantes, non contredites par la défenderesse, que la question de procéder par voie autoritaire, sous forme d'attribution d'office, ne s'est en fait jamais posée au cours du fonctionnement du mécanisme de péréquation;

c) Attendu que la défenderesse allègue encore que, la ferraille navale ayant toujours été considérée comme étant de meilleure qualité que la ferraille d'importation, il en résulte que les sociétés requérantes se seraient approvisionnées en ferraille navale, même en l'absence de l'octroi de la parité de transport;

attendu que les requérantes ont répondu que les qualités de la ferraille d'importation, du moins celles de provenance américaine, sont comparables à celles de la ferraille navale, et que la défenderesse n'a pas contesté cette affirmation;

d) Attendu que la défenderesse a objecté, enfin, qu'au moment de la conclusion de leurs commandes de ferraille importée les utilisateurs se trouvaient dans l'incertitude quant au coût final de ces commandes, le prix de péréquation étant calculé sur la base des prix réellement pratiqués sur le marché intérieur au cours du mois de la livraison;

que, selon la défenderesse, la promesse de la parité de transport ne pouvait dès lors être, comme l'allèguent les requérantes, l'élément déterminant de leur choix entre les ferrailles navales et les ferrailles importées;

que l'incertitude où se trouvaient les entreprises quant au coût

final des ferrailles commandées se trouve confirmée par le fait que, dans leur mémoire en réplique, les requérantes dans les recours 29-63 (Providence) et 50-63 (Usinor) invoquaient respectivement un préjudice de 211.264,14 FF et 218.802,62 FF, alors que les sommes qu'elles ont reçues au titre de remboursement de la parité de transport ne s'élèvent respectivement qu'à 200.369,71 FF et 211.432,55 FF;

que, selon la défenderesse, ce calcul des requérantes démontre que la bonification de la parité de transport ne compensait pas la perte que ces entreprises subissaient du fait de la préférence donnée à la ferraille navale sur la ferraille d'importation;

attendu que l'on ne peut contester le fait que le prix de péréquation n'était connu qu'après la passation du contrat;

qu'il n'est néanmoins pas exclu que l'octroi de la parité de transport a été pour les requérantes, dont les usines étaient plus éloignées des chantiers de démolition navale que des ports d'importation, un élément déterminant de leur choix;

que le préjudice résulte de ce que la liberté de choix des sociétés requérantes a été faussée par les promesses d'octroi de la parité de transport, qui leur avaient été faites indûment;

qu'au demeurant, le fait que les sociétés requérantes, au moment de faire ce choix, n'étaient pas au courant des prix de péréquation, ne pouvait avoir d'influence sur leur décision;

qu'en effet, en dépit de cette incertitude, elles étaient assurées de payer le même prix, dit de péréquation, pour une même catégorie, de ferrailles, navales ou importées;

que, dès lors, la décision de faire appel à l'une ou à l'autre source d'approvisionnement dépendait, en définitive, d'une évaluation aussi précise que possible des frais de transbordement et de transport intérieur.

3. *Quant au préjudice allégué par les sociétés requérantes*

Attendu que, dans l'évaluation de leur préjudice, les requérantes ont employé la seule méthode possible, consistant à imaginer la situation qui se serait produite en matière d'achat de ferrailles pour chaque usine intéressée, si les promesses de parité de transport n'avaient pas été faites;

que s'il est exclu, en employant cette méthode, d'obtenir une évaluation rigoureuse du préjudice, les méthodes de sondages habituellement utilisées dans les études économiques permettent cependant de parvenir à des approximations acceptables en partant de bases suffisamment sérieuses;

attendu que l'expert désigné par la Cour a recherché, en exécution de la mission qui lui a été impartie, quelle est la valeur tant qualitative que quantitative qu'il convient d'attribuer aux divers documents justificatifs utilisés;

qu'il a estimé que les justifications produites sont suffisamment probantes, tant qualitativement que quantitativement, et qu'elles constituent une base ferme pour déterminer le niveau des frais de transport par fer et par eau réellement supportés par les sociétés requérantes pour leur trafic de ferrailles en provenance des pays tiers pendant les années où elles ont utilisé les ferrailles navales litigieuses;

que, dans la reconstitution de la situation dans laquelle les requérantes auraient pu librement choisir l'utilisation de ferrailles importées, l'expert a retenu les ports effectivement utilisés, y compris les ports secondaires, et a été ainsi amené à rectifier les calculs des requérantes;

qu'en ce qui concerne le transport par fer des ferrailles navales, au sujet duquel la défenderesse a observé que les requérantes avaient utilisé le mode de transport le plus onéreux, l'expert a observé à bon droit que, la Caisse de péréquation ayant autorisé dans les contrats ce mode de transport, les requérantes n'ont fait que s'en tenir aux termes de l'accord;

que la méthode des moyennes pondérées pour le calcul des prix de transport a été judicieusement utilisée par l'expert;

que la vérification des frais de transbordement dans les ports, effectuée par l'expert, l'a amené à approuver dans l'ensemble les chiffres avancés par les requérantes;

attendu que, dans ses observations écrites relatives au rapport d'expertise, la défenderesse a objecté que dans l'évaluation du préjudice il convenait de tenir compte, lors de la comparaison du prix de revient des ferrailles navales avec celui des ferrailles importées, non pas seulement du prix de péréquation et des frais de transport intérieur, mais de l'augmentation des contributions découlant de l'importation supplémentaire de ferrailles que les requérantes auraient dû supporter proportionnellement à leur assiette de contribution;

attendu qu'il y a lieu de tenir compte de cette objection dans la fixation du préjudice subi;

qu'il n'est pas contestable en effet que, pendant la période litigieuse, les entreprises assujetties à la péréquation auraient supporté une charge accrue du fait de l'achat supplémentaire de ferrailles d'importation substituées aux ferrailles navales;

que c'est en vain que les requérantes, au cours de l'audience du 28 septembre 1965, ont fait valoir que les chiffres avancés par la défenderesse se basaient sur le total du tonnage de ferrailles importées qui aurait été consommé en remplacement des ferrailles navales effectivement utilisées, et qu'elles ne sauraient être désavantagées du fait de la jonction de leurs recours;

que la Cour estime, en effet, que l'appréciation globale des quantités de ferrailles d'importation qui auraient été consommées par les requérantes au lieu et place des ferrailles navales découle,

non de la jonction des affaires, mais de la structure du mécanisme de péréquation, reposant essentiellement sur l'idée de solidarité entre toutes les entreprises intéressées;

attendu que, pour l'évaluation du préjudice allégué par les entreprises requérantes, il y a lieu de tenir compte des éléments retenus par l'expert, avec les rectifications résultant du présent arrêt;

que, notamment, les entreprises lésées ont employé, pour établir les frais afférents aux ferrailles importées, des documents justificatifs ayant une valeur suffisante;

attendu, comme il a été dit ci-dessus, que l'évaluation ne peut porter sur la totalité des ferrailles retenues par l'expert, mais sur les seules livraisons de ferrailles faites à chacune des requérantes sur commandes passées postérieurement au 31 décembre 1956;

qu'il y a donc lieu, pour la fixation du préjudice éventuel, de procéder à de nouveaux calculs prenant comme point de départ les seules ferrailles navales, primitivement assorties de la parité de transport, qui ont été livrées aux requérantes en exécution de commandes passées à partir du 1er janvier 1957;

qu'il convient, dès lors, d'accorder aux parties un délai de trois mois pour faire connaître les chiffres auxquels elles se seront arrêtées d'un commun accord, ou, à défaut d'accord, pour faire parvenir à la Cour leurs conclusions chiffrées;

par ces motifs,

vu les actes de procédure;

le juge rapporteur entendu en son rapport;

les parties entendues en leurs plaidoiries;

les avocats généraux M. Lagrange et K. Roemer entendus successivement en leurs conclusions;

vu les articles 40 et 53 du traité instituant la C.E.C.A.;

vu le protocole sur le statut de la Cour de justice de la C.E.C.A.;

vu le règlement de procédure de la Cour, et notamment ses articles 38, 42, 43, 49 à 54, 60 et 69,

LA COUR

statuant avant faire droit et sous réserve de tous droits des parties, déclare et arrête :

1° Les parties transmettront à la Cour, dans un délai de trois mois à compter du prononcé du présent arrêt, les chiffres concernant l'évaluation du dommage éventuel auxquels elles se seront arrêtées d'un commun accord;

2° A défaut d'accord, les parties feront parvenir à la Cour, dans le même délai de trois mois, leurs conclusions chiffrées;

3° Les dépens sont réservés.

Ainsi fait et jugé à Luxembourg le 9 décembre 1965.

Hammes Delvaux Donner

Trabucchi Lecourt

Lu en séance publique à Luxembourg le 9 décembre 1965.

Le greffier Le président

A. Van Houtte Ch. L. Hammes

Conclusions de l'avocat général M. Maurice Lagrange du 12 mai 1964

Monsieur le Président, Messieurs les juges,

Dans ces affaires, plus que dans aucune de celles dont la Cour a eu à connaître jusqu'à présent, la procédure orale est apparue bien plutôt comme la suite et le développement de la procédure écrite que comme une simple ampliation de l'exposé des moyens et arguments des parties. Cela n'a, d'ailleurs, rien d'étonnant dans un litige qui a trait essentiellement à la preuve d'un dommage résultant d'une faute de service dont l'existence ne peut que difficilement être contestée en raison d'un précédent arrêt, disons plus précisément d'un arrêt antérieur formant précédent, à savoir l'arrêt Fives-Lille-Cail et autres du 15 décembre 1961. Or, cette preuve, dont l'absence avait seule motivé le rejet des premiers recours, est apparue difficile et l'effort des requérants pour l'administrer s'est poursuivi sans désemparer jusques et y compris la dernière audience. Cette prolongation, à travers la procédure orale, d'une discussion essentiellement technique, plus propre par sa nature à des échanges de mémoires et à la production de documents qu'à des effets oratoires, s'est en fait révélée fort utile en permettant de préciser et de limiter les points en discussion, et cela dans des conditions telles qu'à notre avis la Cour est aujourd'hui en état de se prononcer sans avoir recours à une expertise qui pouvait sembler difficile à éviter dans les premiers stades de la procédure.

Cependant, tout en s'efforçant de discuter jusqu'à la fin la valeur et la pertinence des éléments de preuve fournis par les sociétés requérantes, la Haute Autorité n'a pas renoncé aux positions de principe qu'elle a prises dès le début de la procédure écrite, dans le mémoire en défense; elle a même déclaré les maintenir