

Pool des transports

Source: CVCE. European Navigator. Etienne Deschamps.

Copyright: (c) CVCE.EU by UNI.LU

Tous droits de reproduction, de communication au public, d'adaptation, de distribution ou de rediffusion, via Internet, un réseau interne ou tout autre moyen, strictement réservés pour tous pays.

Consultez l'avertissement juridique et les conditions d'utilisation du site.

URL: http://www.cvce.eu/obj/pool_des_transports-fr-8973bbdf-9664-4989-a164-ba8dd5848c2a.html

Date de dernière mise à jour: 08/07/2016



Le Pool des transports

Manifestement inspiré par le modèle du "pool noir" du charbon et de l'acier, le député français Edouard Bonnefous propose, le 16 août 1950, devant l'Assemblée consultative du Conseil de l'Europe la création d'une autorité européenne supranationale des transports dans un cadre plus large que celui du Plan Schuman. Concrètement, il envisage de créer, pour une durée de vingt-cinq ans, une Autorité dont la compétence s'étendrait à toutes les formes de transport par route, par fer et par air ainsi qu'aux installations portuaires. La mission assignée à l'institution envisagée est triple. Il s'agit d'assurer l'utilisation effective des moyens de transport existants, d'éviter toute concurrence antiéconomique et d'encourager des investissements selon des plans d'ensemble rationnels. Les institutions prévues pour cette Communauté européenne des transports sont, à peu de choses près, les mêmes que celles de la CECA.

Au même moment, la commission des affaires économiques de l'Assemblée de Strasbourg adopte un projet néerlandais tendant à la création d'une compagnie unique pour les transports aériens intraeuropéens. L'Assemblée du Conseil de l'Europe discute également de la création d'un office européen des transports, limité aux secteurs routier et ferroviaire, à caractère purement consultatif et simplement chargé d'assurer un rôle de coordination entre les divers organismes internationaux existants.

Mais ces plans, plus ou moins ambitieux, ne manquent pas de susciter de vives réactions de la part des gouvernements peu enclins à céder de nouvelles parcelles de souveraineté nationale. Les transports commandent en effet toute la vie économique et les pouvoirs délégués à l'autorité envisagée lui confèrent forcément une puissance stratégique très importante. En fait, le projet de pool des transports va rapidement se résumer à une Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), organisation internationale constituée en octobre 1953 au sein de l'Organisation européenne de coopération économique (OECE).

La Conférence européenne des ministres des transports

Le 9 décembre 1952, le Conseil de l'Organisation européenne de coopération économique (OECE) décide de convoquer une conférence d'experts qui se réunissent à Paris du 18 mars au 17 juin 1953. Parallèlement, le ministre français des Transports reçoit, du 19 au 31 janvier, à Paris ses homologues allemand, autrichien, belge, italien, luxembourgeois, néerlandais et suisse qui décident de se revoir à échéance régulière. Le 17 juin, les experts gouvernementaux remettent leur rapport dans lequel ils préconisent d'élargir et d'organiser sur une base permanente les réunions décidées en janvier à Paris. Le 24 juillet 1953, le Conseil de l'OECE invite le gouvernement belge à convoquer une conférence constituante chargée d'établir le statut d'une Conférence européenne des ministres des transports. Réunis à Bruxelles du 12 au 17 octobre 1953, les ministres des transports des pays membres de l'OECE, à l'exception de l'Irlande et de l'Islande mais en présence du ministre d'Espagne, signent le Protocole relatif à la CEMT. Organisation internationale permanente, la Conférence, dont le siège est fixé à Paris, se compose d'un Conseil des ministres, d'un Comité des Suppléants et d'un Secrétariat administratif directement rattaché au Secrétariat de l'OECE. Elle se réunit au moins une fois par an et ses objectifs sont surtout de veiller à développer et à mieux utiliser les transports européens d'importance internationale en collaboration avec les organisations internationales compétentes. Mais en pratique, la CEMT s'enlise rapidement et se réduit avant tout en un club de débats.