

**2014/2228(INI)**

9.1.2015

## **PROJET D'AVIS**

de la commission des transports et du tourisme

à l'intention de la commission du commerce international

sur le rapport contenant des recommandations à la Commission européenne  
concernant les négociations du partenariat transatlantique de commerce et  
d'investissement (TTIP)  
(2014/2228(INI))

Rapporteur pour avis: Wim van de Camp

PA\_NonLeg

## SUGGESTIONS

La commission des transports et du tourisme invite la commission du commerce international, compétente au fond, à incorporer dans la proposition de résolution qu'elle adoptera les suggestions suivantes:

- A. considérant que dans sa résolution du 23 mai 2013 sur les négociations en vue d'un accord en matière de commerce et d'investissement entre l'Union européenne et les États-Unis<sup>1</sup>, le Parlement a souligné l'importance de traiter et d'intégrer plusieurs questions majeures relevant du domaine des transports dans le partenariat transatlantique de commerce et d'investissement (TTIP);
- B. considérant que pour l'heure, aucune question ayant trait au transport n'a été incluse dans les négociations sur le TTIP, partiellement en raison du fait que cela serait incompatible avec la politique commerciale des États-Unis;
  1. considère qu'il est regrettable qu'aucune question relative aux transports ne figure dans le mandat de négociation de la Commission sur le TTIP;
  2. rappelle que le secteur du transport transatlantique revêt une importance majeure pour les échanges commerciaux ainsi que pour la croissance économique et l'emploi; demande à nouveau que les négociations couvrent véritablement et dans un esprit de réciprocité toutes les questions pertinentes, dans le respect des normes européennes existantes;
  3. déplore les restrictions sévères en vigueur dans le secteur américain du transport aérien, qui s'appliquent à la participation étrangère dans le capital des compagnies aériennes et dans la gestion de ces dernières; déplore, en outre, le déséquilibre qui existe entre les restrictions imposées par les États-Unis sur les droits de cabotage et la liberté dont jouissent les compagnies aériennes américaines dans les États membres de l'Union; met sérieusement en doute, à cet égard, la validité du raisonnement avancé par les États-Unis selon lequel lesdites restrictions se justifieraient par des considérations de sécurité nationale;
  4. relève que les lois américaines relatives au cabotage maritime sont soumises au "Jones Act" (loi sur la marine marchande de 1920), conformément auquel les navires des États-Unis: (i) ne peuvent subir que des réparations ou des transformations limitées en dehors des États-Unis, et (ii) sont soumis à une obligation de déclaration, d'enregistrement et de paiement d'une taxe à l'importation de 50 % à leur retour aux États-Unis, s'ils ont subis des réparations ou l'installation de certains équipements dans un chantier naval situé à l'étranger; souligne qu'aux États-Unis, aucun autre mode de transport n'est soumis à de telles exigences de construction américaine et que ces dernières ont pour effet d'exclure le secteur européen de la construction navale du marché des navires destinés à une utilisation dans les eaux territoriales américaines, y compris en ce qui concerne leur réparation et leur entretien; note que l'Union européenne n'exclue pas les constructeurs navals américains ni ceux d'aucun autre pays; demande à la Commission d'aborder dans le cadre des négociations sur le TTIP la question du protectionnisme extrême dont font preuve

---

<sup>1</sup> Textes adoptés de cette date, P7\_TA(2013)0227.

les États-Unis;

5. note que l'accès des entreprises de l'Union au marché des investissements dans les infrastructures de transport de grande envergure (comme les projets ferroviaires) est entravé par: (i) des barrières réglementaires et des obstacles normatifs, ainsi que (ii) les dispositions "achetez américain"<sup>1</sup>; souligne que cette situation désavantage fortement les biens et les services de l'Union européenne; invite la Commission à traiter dans le cadre du TTIP la question des pratiques protectionnistes utilisées par les États-Unis, en prônant la mise en place de conditions égales et en modifiant le niveau de transparence exigé pour les procédures de passation de marchés, avec des règles de procédures ouvertes et prévisibles.

---

<sup>1</sup> Voir "Buy America Act", "American Recovery and Reinvestment Act" et "Surface Transportation Assistance Act".