

réglementation des transporteurs dominants (le fournisseur de services étendus NTT Communications, NTT West et NTT East sur le marché des communications locales, et NTT DoCoMo sur le marché des télécommunications sans fil); et capacité des nouveaux venus de bâtir de nouveaux réseaux. Cette situation pourrait être améliorée par la garantie d'un accès équitable (y compris les droits de passage) aux terrains et aux installations possédés et gérés par les services publics, et par des mesures visant à faciliter la construction et l'expansion de l'infrastructure sur des propriétés immobilières et foncières du domaine public. Le Canada se préoccupe également de l'autonomie de l'organisme de réglementation et suit de près toute modification apportée à son rôle du fait de l'intégration de l'ancien ministère des Postes et Télécommunications au grand ministère responsable des affaires générales, par suite de la réforme administrative mise en œuvre le 6 janvier 2001.

Transport aérien

Dans le contexte de sa longue et fructueuse relation bilatérale en matière de transport aérien avec le Japon, le Canada essaie depuis deux ans d'obtenir pour le Canada une capacité accrue, un accès à certains nouveaux créneaux horaires disponibles à l'aéroport de Narita sur la seconde piste depuis son ouverture au printemps 2002 ainsi que des droits de partage de codes pour les vols au-delà du Japon. Air Canada et All Nippon Airways travaillent de concert pour élaborer leurs plans commerciaux, surtout en ce qui concerne le partage des codes de vol au-delà du Japon, que les négociateurs japonais refusent d'accorder. Néanmoins, il est évident que les deux compagnies aériennes profiteraient d'une intensification de leur collaboration commerciale.

Le Canada demeure préoccupé par le fait que les autorités japonaises aient refusé d'accéder à sa demande de nouvelles capacités et de nouveaux créneaux horaires à l'aéroport de Narita malgré les nombreuses discussions qui ont eu lieu entre les négociateurs des transporteurs aériens des deux pays et le recours à la voie diplomatique. Ce refus compromet l'expansion des services aériens à Tokyo dans les années à venir. Le Canada continuera d'exhorter le Japon à revoir sa position à ce sujet puisqu'un accord entre les deux pays se traduirait par une amélioration des services aux voyageurs et des avantages commerciaux pour les compagnies aériennes des deux pays.

Services financiers

Ces dernières années, le Japon a accompli des progrès notables dans la déréglementation du secteur des services financiers. Le paysage des services financiers a connu d'énormes changements depuis le lancement des réformes dites « Big Bang » en 1995. L'arrivée de nombreux fournisseurs étrangers de services financiers, bien que ceux-ci ne détiennent qu'une faible part du marché, est le signe d'une transformation en profondeur du secteur japonais des services financiers, ce qui se manifeste par une concurrence accrue, un choix plus vaste pour le consommateur et un renforcement du système financier. Le Japon peut toutefois faire plus pour favoriser la mise en place d'un secteur financier dynamique et efficace.

Le meilleur moyen d'entreprendre une véritable réforme transparente de la réglementation consiste à mettre en place un système de réglementation axé sur la supervision financière à un micro-niveau. Malgré les progrès réalisés, les superviseurs financiers du Japon continuent d'utiliser une méthodologie de réglementation et de supervision qui se situe à un micro-niveau, notamment en ce qui concerne l'approbation des produits. Le virage culturel visant à délaissier la méthodologie d'orientation administrative n'est pas terminé. La mise en œuvre d'une méthodologie de supervision *ex poste* qui favoriserait l'efficacité et la concurrence et qui remplacerait la méthodologie *a priori* de réglementation et de supervision utilisée actuellement améliorerait l'efficacité du système financier japonais sans nuire à sa sécurité ni à sa solidité.

De façon générale, le Canada continue de s'inquiéter du fait qu'une grande partie des services offerts par la plupart des institutions financières gouvernementales du Japon peuvent être offerts de façon efficace par des institutions du secteur privé. La participation des entreprises publiques dans le secteur financier et la part de marché très importante accaparée par certaines d'entre elles (par exemple le régime d'épargne postale ou *yucho* et le régime d'assurance-vie de la poste ou *kampo*) faussent considérablement la concurrence. Les institutions publiques devraient concurrencer les sociétés privées sans toutefois placer celles-ci dans une situation désavantageuse. Le Canada appuie donc les efforts déployés par le gouvernement du premier ministre Koizumi en vue de rationaliser et de privatiser les institutions financières gouvernementales. Toutefois, les réformes économiques et financières annoncées le 30 octobre 2002 accordent une grande importance à la prestation de programmes de prêt fiscal et de garantie d'emprunt par des institutions financières gouvernementales actuelles.