

# ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

RESTRICTED

GPA/W/234

7 janvier 2003

(03-0018)

Comité des marchés publics

Original: anglais

## RÉPONSES DU JAPON AUX QUESTIONS DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE CONCERNANT LA NOTIFICATION DE CE PAYS (GPA/W/144-146)

### Communication du Japon

Veillez trouver ci-après les réponses du Japon aux questions de la Communauté européenne (GPA/W/205) concernant la notification de ce pays (GPA/W/144-146) relative à la Société des chemins de fer japonais de l'Est (JR Est), à la Société des chemins de fer japonais du Centre (JR Centre), et à la Société des chemins de fer japonais de l'Ouest (JR Ouest).

1. *Combien de sociétés disposent-elles d'une licence leur permettant d'utiliser l'infrastructure de chacune des trois sociétés de Honshu? Quelles sont les parts de marché respectives de ces sociétés?*

a) Au Japon, une société de chemins de fer qui ne possède pas ses infrastructures a la possibilité de se livrer à des activités ferroviaires en passant un contrat de leasing avec d'autres sociétés de chemins de fer. Ces arrangements reposent sur des contrats privés, et non sur des licences délivrées par l'État.

b) Les sociétés de chemins de fer qui utilisent l'infrastructure d'une société de Honshu sont les suivantes:

- JR Est: un locataire (Société japonaise de transport ferroviaire des marchandises du Japon (JR Marchandises))
- JR Centre: deux locataires (JR Marchandises et Tokai Transport Service Company)
- JR Ouest: quatre locataires (JR Marchandises; Sagano Scenic Railway Co., Ltd.; Ihara Railway Co., Ltd.; et Noto Railway Co., Ltd.)

c) La part de marché de JR Marchandises est indiquée ci-après. La part de marché de chacune des quatre autres sociétés ferroviaires de transport de voyageurs, exprimée en voyageurs et en voyageurs-kilomètres est inférieure à 0,1 pour cent.

(Parts du fret total (en volume))

JR Marchandises	Autres sociétés de chemins de fer privées	Navires de cabotage	Compagnies aériennes	Véhicules à moteur
0,6%	0,3%	8,1%	0,0%	91,0%

(Année fiscale 1999)

(Parts du fret total (en tonnes-kilomètres))

JR Marchandises	Autres sociétés de chemins de fer privées	Navires de cabotage	Compagnies aériennes	Véhicules à moteur
4,0%	0,0%	40,9%	0,2%	54,8%

(Année fiscale 1999)

2. *Pendant combien de temps est-il prévu d'appliquer les directives aux sociétés de Honshu?*

Les Directives resteront "pour le moment" applicables aux trois sociétés de Honshu, comme le stipulent l'article 2 de la Loi portant amendement de la Loi concernant les sociétés de transport ferroviaire des passagers et la Société japonaise de transport ferroviaire de marchandises (voir le document GPA/W/152, page 2) et le dernier paragraphe de leur section I (Objectifs) (GPA/W/179, page 3). Moins d'un an s'étant écoulé depuis que la Loi et les Directives sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2001, le Japon n'est pas en mesure d'indiquer précisément, à ce stade, à quel moment ces dispositions seront réexaminées, compte tenu des faits nouveaux qui interviendront dans le processus de réforme des chemins de fer nationaux du Japon.

3. *Nous croyons comprendre que les sociétés de Honshu et les autres sociétés ferroviaires japonaises vont acheter conjointement une infrastructure ferroviaire (rails, services, etc.). Veuillez préciser ce qui sera acheté conjointement et comment cela sera organisé. Veuillez également décrire le rôle du gouvernement, des agences du gouvernement ou de ses représentants dans le processus de passation des marchés.*

a) Les sociétés japonaises de transport ferroviaire des passagers n'achèteront conjointement que des rails. Il n'est pas envisagé d'acheter conjointement des biens et des services, à l'exception des rails.

b) L'achat conjoint de rails s'effectue comme suit:

Une des sociétés ferroviaires japonaises, faisant office de représentante des autres en ce qui concerne l'achat, commence par demander à chacune d'elles la quantité de rails nécessaire pour la prochaine passation de marché. Puis, un contrat d'achat est conclu avec le fabricant de rails le moins-disant pour la totalité du lot. La société coordonnant l'achat recueille les factures des autres sociétés et effectue le paiement.

c) La passation conjointe de marchés relatifs aux rails par les sociétés ferroviaires japonaises est organisée sur une base purement volontaire afin de réduire les coûts. Le gouvernement, ses agences ou ses représentants ne jouent aucun rôle dans ce processus.

(Dans ce contexte, le Japon souhaite faire observer que son gouvernement n'a jamais demandé ou conseillé à JR Est de coordonner des passations de marché conjointes relatives aux rails. En vertu de la Loi modificatrice (voir le document GPA/W/152), le gouvernement japonais n'a pas le droit d'exercer un contrôle ou une influence sur les marchés passés par les trois sociétés de Honshu. Le Japon ne voit donc pas la pertinence de cette question pour le contrôle ou l'influence exercés par le gouvernement sur l'entité au sens de l'article XXIV:6 b). En vue de favoriser le déroulement rapide des consultations, le Japon demande à la CE de faire état de préoccupations précises et d'indiquer pour quelles raisons cette question est pertinente au titre de cet article si elle souhaite des éclaircissements complémentaires.)

4. *Quels changements ont affecté les parts de marché respectives de chacune des trois sociétés de Honshu depuis leur privatisation?*

Voir l'Appendice 1 ci-après.

5. *Veillez décrire les subventions dont peut bénéficier chacune des sociétés de Honshu. Sur quel critère ces subventions sont-elles accordées et comment sont-elles distribuées aux sociétés?*

a) Depuis la division et la privatisation de la Société nationale des chemins de fer japonais, en 1987, aucune subvention n'a été accordée exclusivement aux trois sociétés de Honshu. Ces sociétés ont bénéficié de deux programmes de subventions dont l'application peut être demandée pour leur propre compte par toutes les sociétés de chemins de fer du Japon. Ces subventions se rapportent à la mise en place de dispositifs de protection des passages à niveau et à celle de matériels et d'installations libres d'obstacles pour les handicapés.

b) Le programme de subventions se rapportant à la mise en place de dispositifs de protection des passages à niveau vise à prévenir les accidents qui s'y produisent. Tous les exploitants de chemins de fer satisfaisant à certains critères (par exemple un bénéfice d'exploitation n'excédant pas 7 pour cent de la valeur totale des biens fixes utilisés par la société pour ses activités ferroviaires) peuvent être admis à en bénéficier. Le gouvernement central peut financer à ce titre, dans les limites imposées par les contraintes budgétaires, jusqu'à la moitié du coût par exploitant des opérations de construction nécessaires et les collectivités locales, jusqu'à un tiers de ce coût par exploitant.

c) Le programme de subventions se rapportant à la mise en place de matériels et d'installations libres d'obstacles vise à assurer aux personnes âgées et physiquement handicapées un meilleur accès aux moyens de transport. Tous les exploitants de chemins de fer, à l'exception de Teito Rapid Transit Authority et des collectivités locales assurant le fonctionnement d'un métro, sont admis à en bénéficier. Le gouvernement central et les collectivités locales peuvent octroyer des subventions à ce titre, dans les limites des contraintes budgétaires. Aucun plafond déterminé n'est fixé pour le montant de la subvention que les collectivités locales peuvent accorder par exploitant. Le montant de la subvention pouvant être accordée à un exploitant par le gouvernement central ne peut dépasser:

- i) le montant total des subventions que l'exploitant reçoit des collectivités locales; et
- ii) un tiers du coût des opérations de construction nécessaires pour que ces matériels et installations puissent être mis en place par l'exploitant.

d) Voir l'Appendice 2 pour l'allocation des deux subventions aux sociétés de chemins de fer, y compris les trois sociétés de Honshu.\*

6. *Veillez donner des détails sur le contrat de leasing entre la Société publique de construction des chemins de fer et les sociétés de Honshu relatif à la construction et à l'exploitation des lignes du Shinkansen. Veuillez expliquer le processus par lequel les sociétés de Honshu vont devenir propriétaires de l'infrastructure du Shinkansen et si cette possibilité sera offerte à n'importe quelle autre société. Au terme du contrat de leasing, qui est responsable de l'entretien des lignes et comment le processus de passation des marchés qui doit en résulter sera-t-il mené?*

---

\* Les trois sociétés de Honshu exploitant leurs chemins de fer dans une vaste région, le nombre des gares dont la construction, l'entretien et la gestion leur incombent est beaucoup plus important que ce n'est le cas pour les autres sociétés de chemins de fer. De ce fait, le montant total des subventions accordées à chaque société de Honshu est relativement élevé, mais la part des revenus provenant des subventions dans le revenu total de chaque société de Honshu est inférieure à 0,1 pour cent.

a) En septembre 2002, cinq systèmes de Shinkansen étaient exploités au Japon. Quatre d'entre eux étaient détenus et exploités par une des trois sociétés de Honshu, comme suit:

- Tokaido Shinkansen (par JR Centre), Sanyo Shinkansen (par JR Ouest), Tohoku Shinkansen (par JR Est) et Joetsu Shinkansen (par JR Est).
- Hokuriku Shinkansen (117,4 kilomètres entre Takasaki et Nagano, exploité par JR Est) est la seule société dont l'infrastructure est louée à la Société publique de construction des chemins de fer (JRCPC). La partie louée ne représente que 6 pour cent de la longueur totale des cinq systèmes de Shinkansen actuellement en exploitation.

b) Les détails suivants peuvent être donnés sur le contrat de leasing de Hokuriku Shinkansen:

- [i] Durée du contrat: 30 ans à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1997 (la cession des installations à la fin de la période de validité du contrat de leasing doit être déterminée en consultation par la JRCPC et JR Est).
- [ii] Montant du loyer: 17,5 milliards de yen par an plus les frais de gestion (y compris l'impôt sur les actifs fixes).  
(Ainsi, le loyer annuel moyen effectivement versé au titre de ce contrat s'est élevé de l'année fiscale 1998 à l'année fiscale 2002 à environ 20,2 milliards de yen.)
- [iii] Clause concernant l'entretien et la réparation:
  - JR Est est chargée d'effectuer les travaux ordinaires d'entretien et de réparation indispensables pour assurer aussi bien une exploitation sans à-coups que la sécurité et le confort des voyageurs.
  - La JRCPC est chargée des travaux d'entretien et de réparation qui ont un caractère extraordinaire et en supporte le coût.

c) La JRCPC peut, sous réserve de l'approbation du Ministre de l'aménagement du territoire, des infrastructures et des transports, transférer la propriété d'un système de Shinkansen à un exploitant de chemins de fer. Le transfert de propriété n'est pas limité aux trois sociétés de Honshu. Par conséquent, des sociétés JR (y compris celles qui appartiennent à une société étrangère) peuvent acheter un système de Shinkansen à la JRCPC.

d) Tant que JR Est et la JRCPC figurent à l'annexe 3 de l'Appendice I du Japon, ces entités passent les marchés relatifs aux travaux d'entretien et de réparation des systèmes de Shinkansen conformément à l'Accord sur les marchés publics.

APPENDICE 1

PARTS DE MARCHÉ DES TROIS SOCIÉTÉS JR DE HONSHU

<Voyageurs>

Année fiscale

	Chemins de fer	1987	1990	1995	1999
Société JR de Honshu	JR Est	25,2%	26,1%	26,7%	27,0%
	JR Centre	2,0%	2,2%	2,3%	2,3%
	JR Ouest	7,4%	7,7%	8,3%	8,4%
	Total partiel	34,6%	35,9%	37,3%	37,7%
Autres sociétés JR	JR Hokkaido	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%
	JR Shikoku	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%
	JR Kyushu	1,2%	1,3%	1,4%	1,4%
	Total partiel	2,0%	2,0%	2,3%	2,2%
Autres sociétés privées de chemins de fer	Total partiel	63,4%	62,1%	60,4%	60,1%

<Voyageur-kilomètres>

Année fiscale

	Chemins de fer	1987	1990	1995	1999
Société JR de Honshu	JR Est	30,3%	30,9%	32,1%	32,7%
	JR Centre	11,9%	13,2%	12,4%	12,4%
	JR Ouest	13,3%	13,5%	13,9%	13,7%
	Total partiel	55,5%	57,5%	58,4%	58,8%
Autres sociétés JR	JR Hokkaido	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%
	JR Shikoku	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
	JR Kyushu	2,2%	2,1%	2,2%	2,1%
	Total partiel	3,8%	3,8%	3,9%	3,7%
Autres sociétés privées de chemins de fer	Total partiel	40,6%	38,7%	37,8%	37,5%

**APPENDICE 2**

**ALLOCATION DE SUBVENTIONS**

**SUBVENTION POUR LA MISE EN PLACE DE DISPOSITIFS DE PROTECTION DES PASSAGES À NIVEAU**

(Unité: millions de yen)

			<b>Année fiscale 1996</b>	<b>Année fiscale 1997</b>	<b>Année fiscale 1998</b>	<b>Année fiscale 1999</b>	<b>Année fiscale 2000</b>	<b>Année fiscale 2001</b>
JR	Trois sociétés JR de Honshu	JR Est	0	0	0	0	13	7
		JR Centre	0	0	0	0	120	13
		JR Ouest	0	0	0	0	0	0
		Total partiel	0	0	0	0	133	20
	Autres sociétés JR	JR Hokkaido	0	12	8	4	0	26
		JR Shikoku	23	25	35	57	22	23
		JR Kyushu	58	92	35	28	51	32
		JR Fret	0	0	0	0	0	0
		Total partiel	81	130	78	89	73	81
	Total JR		81	130	78	89	206	101
Autres sociétés privées de chemin de fer	[1]*	30	35	28	15	11	13	
	[2]	27	23	15	10	8	8	
	[3]	23	21	15	10	7	7	
	[4]	14	14	14	7	7	6	
	[5]	11	8	13	6	6	6	
	Total autres sociétés		22	34	64	30	23	10
	Total sociétés privées		127	134	149	78	62	50
<b>Total général</b>		208	264	228	166	268	151	

\* Les chiffres correspondent au montant annuel reçu au titre de la subvention, 1 désignant le plus élevé et 5 le plus faible: le rang effectif de chaque société varie d'une année à l'autre. Ainsi, [1] pourrait désigner une société A pour l'année fiscale 1996, mais une société B pour l'année fiscale 1997.

**SUBVENTION POUR METTRE EN PLACE DES MATÉRIELS ET DES INSTALLATIONS LIBRES D'OBSTACLES  
POUR LES HANDICAPÉS**

(Unité: millions de yen)

			<b>Année fiscale 1996</b>	<b>Année fiscale 1997</b>	<b>Année fiscale 1998</b>	<b>Année fiscale 1999</b>	<b>Année fiscale 2000</b>	<b>Année fiscale 2001</b>	
JR	Trois sociétés JR de Honshu	JR Est	24	11	34	864	772	386	
		JR Centre	0	0	1	749	241	261	
		JR Ouest	8	3	16	203	554	862	
		Total partiel	31	14	50	1 815	1 568	1 510	
	Autres sociétés JR	JR Hokkaido	0	1	16	353	71	23	
		JR Shikoku	0	0	0	28	0	0	
		JR Kyushu	6	8	0	240	123	18	
		JR Fret	0	0	0	0	0	0	
		Total partiel	6	9	16	621	194	41	
	Total JR			37	23	66	2 436	1 761	1 550
Autres sociétés privées de chemin de fer	[1]*		14	35	18	331	249	441	
	[2]		10	16	14	330	248	369	
	[3]		9	11	14	245	190	365	
	[4]		8	8	12	167	167	302	
	[5]		7	6	9	158	131	296	
	Total autres sociétés			25	8	17	698	302	1 087
	Total sociétés privées			72	83	86	1 929	1 286	2 860
<b>Total général</b>			109	107	151	4 365	3 048	4 410	

\* Les chiffres correspondent au montant annuel reçu au titre de la subvention, 1 désignant le plus élevé et 5 le plus faible: le rang effectif de chaque société varie d'une année à l'autre. Ainsi, [1] pourrait désigner une société A pour l'année fiscale 1996, mais une société B pour l'année fiscale 1997.