Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/2138

7.8.2024

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2024/2138 DE LA COMMISSION

du 18 juillet 2024

sur l'applicabilité de l'article 34 de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil aux services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs en Suède

[notifiée sous le numéro C(2024) 4998]

(Le texte en langue suédoise est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE ([1]), et notamment son article 35, paragraphe 3,

après consultation du comité consultatif pour les marchés publics,

considérant ce qui suit:

1. FAITS

1.1. La demande

(1) Le 13 décembre 2019, SJ AB (ci-après la «demanderesse» ou «SJ») a soumis à la Commission une demande en vertu de l'article 35, paragraphe 1, de la directive 2014/25/UE (ci-après la «demande initiale»). La demande est conforme aux dispositions de l'article 1er, paragraphe 1, de la décision d'exécution (UE) 2016/1804 de la Commission ([2]).

(2) Le 2 juillet 2020, la Commission a adopté la décision d'exécution (UE) 2020/1193 ([3]) conformément à l'article 35, paragraphe 3, de la directive 2014/25/UE. Aux termes de l'article 1er de la décision, la directive 2014/25/UE ne s'applique pas aux marchés attribués par des entités adjudicatrices et destinés à permettre l'exécution, sur le territoire suédois, d'activités liées à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs dans le cadre d'un contrat d'obligation de service public (OSP). Aux termes de l'article 2 de la décision, la directive 2014/25/UE continue à s'appliquer aux marchés attribués par des entités adjudicatrices et destinés à permettre l'exécution, sur le territoire suédois, d'activités liées à la fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs.

([1]) JO L 94 du 28.3.2014, p. 243.
([2]) Décision d'exécution (UE) 2016/1804 de la Commission du 10 octobre 2016 relative aux modalités d'application des articles 34 et 35 de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux (JO L 275 du 12.10.2016, p. 39).
([3]) Décision d'exécution (UE) 2020/1193 de la Commission du 2 juillet 2020 sur l'applicabilité de l'article 34 de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil au transport ferroviaire de voyageurs en Suède (JO L 262 du 12.8.2020, p. 18).

(3) La demanderesse a demandé l'annulation de l'article 2 de la décision d'exécution (UE) 2020/1193 au Tribunal. Le 1er février 2023, le Tribunal a annulé l'article 2 de la décision d'exécution (UE) 2020/1193 dans l'affaire T-659/20 pour non-respect du droit d'être entendu. Le 22 décembre 2023, SJ a présenté une demande modifiée et actualisée, que la Commission traite conformément à l'article 35, paragraphe 4, de la directive 2014/25/UE ([4]).

(4) La demande modifiée et actualisée concerne les marchés passés par un fournisseur de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs en Suède. Elle n'est pas destinée à couvrir la passation de marchés par des autorités régionales de transport public, des autorités nationales de transport public ou d'autres autorités ([5]).

(5) L'article 24 du chapitre 3 de la loi suédoise relative à la passation de marchés publics dans les secteurs des services d'utilité publique ([6]) permet aux entités adjudicatrices de soumettre des demandes en vertu de l'article 34 de la directive 2014/25/UE. La demanderesse est une entité adjudicatrice conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la directive 2014/25/UE et elle exerce une activité visant l'exploitation de réseaux destinés à fournir un service au public dans le domaine du transport par chemin de fer, au sens de l'article 11 de ladite directive.

(6) La demande n'est pas assortie d'une position motivée et justifiée adoptée par une autorité nationale indépendante compétente pour les activités concernées.

(7) Conformément à l'annexe IV, point 1, de la directive 2014/25/UE, la Commission dispose de 105 jours ouvrables pour adopter une décision d'exécution concernant la demande [c'est-à-dire un délai de 90 jours ouvrables (lorsque le libre accès à un marché donné est supposé exister sur la base de l'article 34, paragraphe 3, premier alinéa), prorogé de 15 jours ouvrables lorsque la demande n'est pas assortie d'une position motivée et justifiée adoptée par une autorité nationale indépendante compétente pour l'action concernée]. Le délai initial pour la demande modifiée et actualisée a expiré le 6 juin 2024 ([7]).

(8) La Commission a tenu une conférence téléphonique avec les représentants de la demanderesse le 7 février 2024. La Commission a envoyé une demande de renseignements aux autorités suédoises le 1er mars 2024, dont le délai de réponse était fixé au 15 mars 2024. La réponse a été reçue le 22 mars 2024. La Commission a envoyé une demande de renseignements à SJ le 15 avril 2024, dont le délai de réponse était fixé au 17 avril 2024. La réponse a été reçue le 14 mai 2024. La Commission a envoyé une demande de renseignements complémentaire à AJ le 3 juin 2024, dont

([4]) Dans l'affaire T-427/23, SJ conteste actuellement la position de la Commission expliquée dans sa lettre du 20 mars 2023 à la demanderesse, selon laquelle une nouvelle demande mise à jour comportant des données de marché récentes, qui remplacerait la demande précédente, était nécessaire pour que la Commission soit en mesure d'adopter une nouvelle décision d'exécution sur l'applicabilité de l'article 34 de la directive 2014/25/UE à la suite de l'arrêt rendu par le Tribunal dans l'affaire T-659/20. Le 30 mars 2023, la demanderesse a répondu que l'annulation de l'article 2 de la décision d'exécution (UE) 2020/1193 n'entraînait pas l'annulation de sa demande d'exemption ni de l'ensemble de la procédure antérieure à l'adoption de la décision annulée. Selon la demanderesse, pour donner effet à l'arrêt rendu dans l'affaire T-659/20, la Commission devait adopter une nouvelle décision d'exécution modifiant la décision annulée en ce qui concerne les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs soit sans tenir compte des données collectées par la Commission (à propos desquelles la demanderesse n'avait pas été entendue, ce qui a conduit à l'annulation dans l'affaire T-659/20) soit, à titre subsidiaire, en tenant dûment compte des observations présentées par la demanderesse à la suite de la communication des données tarifaires. Le 10 mai 2023, la Commission a répondu à la lettre de la demanderesse en rappelant, entre autres, qu'une exemption accordée en vertu de l'article 34 de la directive 2014/25/UE s'applique à tous les appels d'offres futurs après son adoption et que, par conséquent, le principe *tempus regit actum* s'applique et que la nouvelle décision doit tenir compte de la situation actuelle sur le ou les marché(s) des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs en Suède et se fonder sur les informations disponibles les plus récentes pour les dernières années (c'est-à-dire de 2019 à 2022). Enfin, la Commission a invité la demanderesse à compléter sa demande antérieure et ses observations ultérieures en fournissant des mises à jour des éléments qu'elles contiennent. La demanderesse était également invitée à présenter toute observation et tout point de vue qu'elle estimait pertinents pour l'évaluation de ces données ainsi qu'un avis actualisé de l'Autorité nationale suédoise de la concurrence (ANC) ou du régulateur national, si elle le jugeait nécessaire. Dans la lettre du 10 mai 2023, il était indiqué qu'après réception de tous ces éléments supplémentaires, la Commission entamerait la procédure dans les mêmes délais que ceux prévus pour une nouvelle demande.

([5]) Voir point 30 de la demande.

([6]) Lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna.

([7]) JO C, C/2024/2795, 19.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2795/oj.

le délai de réponse était fixé au 7 juin 2024. La réponse a été reçue le 24 juin 2024. Conformément à l'annexe IV, point 2, de la directive 2014/25/UE, en cas de retard dans les réponses ou si celles-ci sont incomplètes, les délais de réexamen sont suspendus pour une durée égale à la période allant de l'expiration du délai fixé dans la demande de renseignements à la réception des informations complètes et correctes. Par conséquent, le délai imparti à la Commission pour adopter sa décision expire le 22 juillet 2024.

1.2. **La demanderesse**

(9) La demanderesse est une entreprise publique, détenue à 100 % par l'État suédois, qui a été créée en 2001 en tant que l'une des six divisions formées par la séparation et la privatisation de l'ancienne société publique des chemins de fer, Affärsverket Statens Järnvägar. La demanderesse est active dans le secteur du transport ferroviaire de voyageurs.

(10) Le modèle d'entreprise de SJ repose sur deux piliers: la fourniture de services ferroviaires commerciaux sous sa propre marque (couverte par la présente décision) et la fourniture de services ferroviaires acquis par des autorités régionales et nationales de transport public sous sa propre marque ou celle du pouvoir adjudicateur [couverte par la décision d'exécution (UE) 2020/1193] ([8]).

2. **CADRE JURIDIQUE**

(11) La directive 2014/25/UE s'applique à la passation de marchés destinés à l'exercice d'activités visant la mise à disposition ou l'exploitation de réseaux destinés à fournir un service au public dans le domaine du transport par chemin de fer, systèmes automatiques, tramway, trolleybus, autobus ou câble, sauf si l'activité est exemptée en vertu de l'article 34 de cette directive.

(12) Conformément à l'article 34 de la directive 2014/25/UE, les marchés destinés à permettre la prestation d'une activité visée par la directive ne sont pas soumis à ladite directive, si l'État membre ou l'entité adjudicatrice concernés peut démontrer que, dans l'État membre où l'activité est exercée, elle est directement exposée à la concurrence sur des marchés dont l'accès n'est pas limité. L'exposition directe à la concurrence est évaluée sur la base de critères objectifs prenant en considération les caractéristiques spécifiques du secteur concerné ([9]). Cette évaluation est toutefois limitée par la brièveté des délais applicables et par la nécessité de se fonder sur les informations dont dispose la Commission, qu'elles proviennent de sources déjà disponibles ou qu'elles soient obtenues dans le cadre de l'application de l'article 35, et qui ne peuvent être complétées en recourant à des méthodes exigeant plus de temps, y compris, en particulier, des enquêtes publiques auprès des opérateurs économiques concernés ([10]). L'évaluation de l'exposition directe à la concurrence susceptible d'être effectuée dans le cadre de la directive 2014/25/UE est par conséquent sans préjudice de l'application intégrale du droit de la concurrence ([11]).

(13) L'accès au marché est réputé non limité dès lors que l'État membre a transposé et appliqué la législation pertinente de l'Union européenne concernant l'ouverture totale ou partielle du secteur en cause. Cette législation est mentionnée à l'annexe III de la directive 2014/25/UE.

(14) L'exposition directe à la concurrence devrait être évaluée sur la base de différents indicateurs dont aucun n'est, nécessairement, déterminant en soi. En ce qui concerne le marché concerné par la présente décision, les parts de marché constituent un critère qui devrait être pris en considération, au même titre que d'autres critères, comme les obstacles à l'entrée ou la concurrence intermodale ([12]).

([8]) Rapport annuel 2018 de la demanderesse, p. 22.
([9]) Considérant 44 de la directive 2014/25/UE.
([10]) Ibid.
([11]) Ibid.
([12]) La concurrence de modes de transport autres que le train, en l'espèce, notamment le transport par autobus et le transport aérien.

(15) La présente décision est sans préjudice de l'application des règles en matière de concurrence et d'autres dispositions du droit de l'Union. En particulier, les critères et la méthode utilisés pour évaluer l'exposition directe à la concurrence en vertu de l'article 34 de la directive 2014/25/UE ne sont pas nécessairement identiques à ceux utilisés pour effectuer une évaluation conformément à l'article 101 ou 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou du règlement (CE) nº 139/2004 du Conseil ([13]), comme l'a confirmé le Tribunal ([14]).

(16) La présente décision a pour objectif de déterminer si les services concernés par la demande sont exposés (sur des marchés dont l'accès n'est pas limité au sens de l'article 34 de la directive 2014/25/UE) à un niveau de concurrence tel qu'il permettra que, même en l'absence de la discipline apportée par les règles détaillées de passation des marchés énoncées dans la directive 2014/25/UE, les marchés destinés à l'exercice des activités concernées soient passés de manière transparente et non discriminatoire et reposent sur des critères permettant aux acheteurs de déterminer la solution qui, dans l'ensemble, est économiquement la plus avantageuse.

3. ÉVALUATION

3.1. Accès non limité au marché

(17) L'accès au marché est réputé non limité dès lors que l'État membre concerné a transposé et appliqué la législation pertinente de l'Union concernant l'ouverture d'un secteur donné ou d'une partie de celui-ci. Cette législation est mentionnée à l'annexe III de la directive 2014/25/UE. En ce qui concerne les services ferroviaires, cette annexe mentionne la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ([15]) relative au transport ferroviaire de fret et au transport ferroviaire international de voyageurs, mais ne contient pas d'entrée pour le transport national de voyageurs. Toutefois, la directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil ([16]) étend la libéralisation du secteur ferroviaire aux chemins de fer nationaux.

(18) La Suède a entièrement transposé les deux directives dans son droit national [la loi sur les chemins de fer ([17])]. Par conséquent, l'accès au marché en cause est réputé non limité conformément à l'article 34, paragraphe 3, de la directive 2014/25/UE.

3.2. Évaluation sous l'angle de la concurrence

3.2.1. *Définition du marché de produits*

(19) La présente décision ne concerne que la passation de marchés pour la fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs. La passation de marchés pour la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs dans le cadre d'une OSP était soumise à la décision d'exécution (UE) 2020/1193, qui exemptait de l'application de la directive 2014/25/UE les marchés attribués par des entités adjudicatrices et destinés à permettre l'exécution, sur le territoire suédois, d'activités liées à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs dans le cadre d'un contrat d'OSP.

Distinction entre les services commerciaux et les services fournis dans le cadre de contrats d'OSP

(20) Dans des décisions antérieures en matière de concentrations et d'ententes ([18]), la Commission a estimé qu'il pouvait être approprié de faire une distinction entre le marché de la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs dans le cadre d'une obligation de service public (OSP) et la fourniture de services commerciaux de

([13]) Règlement (CE) nº 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises («le règlement CE sur les concentrations») (JO L 24 du 29.1.2004, p. 1).

([14]) Arrêt du 27 avril 2016, *Österreichische Post AG/Commission*, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, point 28. Voir également le considérant 44 de la directive 2014/25/UE.

([15]) Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

([16]) Directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (JO L 352 du 23.12.2016, p. 1).

([17]) Loi sur les chemins de fer (2004:519).

([18]) Affaires M.7897, *Arriva Rail North/Northen Franchise*, points 15 à 18; M.5855 — *DB/Arriva*, points 64 à 69 et 131 à 133; M.5557 — *SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA*, point 17; M.7146 — *Govia/Thameslink, Southern and Great Northern Passenger Rail Franchise*, points 16 à 19; M.4797 — *Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise*, point 13.

transport ferroviaire de voyageurs. Cette distinction se justifie principalement par des considérations relatives à l'offre, notamment les différents régimes réglementaires applicables à ces services. Cette distinction tient au fait que les services de transport fournis dans le cadre de contrats d'OSP se caractérisent par une concurrence pour le marché, ce qui signifie que les entreprises ferroviaires se font concurrence afin d'obtenir le droit d'offrir des services de transport sur une liaison donnée, tandis que les services commerciaux de transport se caractérisent par une concurrence sur le marché, ce qui signifie que les entreprises ferroviaires se font concurrence pour attirer les voyageurs.

(21) Selon la demanderesse, «le marché de produits en cause pour la fourniture de services de transport de voyageurs destinés aux clients finaux (voyageurs) comprend au moins des services de transport ferroviaire de voyageurs comportant des liaisons directes, incluant à la fois des services commerciaux et des services fournis dans le cadre de contrats d'OSP» ([19]).

(22) L'Autorité nationale suédoise de la concurrence (ANC) indique que, «sur plusieurs liaisons dans le pays, les services commerciaux de SJ coexistent avec des services fournis dans le cadre d'une OSP, lesquels concernent souvent des services de transports régionaux et des déplacements pendulaires et non des services de transport ferroviaire longue distance. Ces services peuvent constituer une contrainte concurrentielle sur l'offre commerciale de SJ. Ce constat est particulièrement vrai pour les liaisons pour lesquelles les différences de durée de trajet sont limitées et peuvent être compensées par de meilleurs créneaux horaires et des prix plus bas. Une pression concurrentielle peut exister sur l'ensemble de la liaison ou sur des tronçons spécifiques» ([20]).

(23) Toutefois, la Commission note que les services fournis dans le cadre d'une OSP peuvent également constituer un service complémentaire plutôt qu'un service concurrent en fonction de la liaison. Dans sa réponse à la demande de renseignements de la Commission, l'ANC indique que, «dans de nombreux cas, le trafic relevant d'une OSP remplace le trafic commercial de SJ si cette dernière exploite la même liaison. Sur certaines liaisons, on pourrait considérer qu'il s'agit d'un service complémentaire, par exemple si les voyageurs sont transportés vers des gares non exploitées par SJ. […] Le rapport de 2023 de l'Agence des transports indique que le trafic relevant d'une OSP s'est récemment développé et qu'il peut à la fois concurrencer et compléter le trafic commercial sur différentes liaisons. Le degré de concurrence ou de complémentarité du trafic relevant d'une OSP avec le trafic commercial dépend du segment de la liaison concerné» ([21]).

(24) Aux fins de l'évaluation au titre de la présente décision, compte tenu de l'analyse qui en découle et sans préjudice de l'application du droit de la concurrence, il n'est pas nécessaire de déterminer si les services commerciaux forment un marché distinct ou appartiennent au même marché que les services fournis dans le cadre d'une OSP, étant donné que la Commission parvient à la même conclusion, quelle que soit la définition du marché de produits retenue.

Distinction entre le transport ferroviaire et les autres modes de transport

(25) Dans des décisions antérieures en matière de concentrations et d'ententes ([22]), la Commission a considéré que d'autres modes de transport tels que la voiture, l'autobus, l'avion ou le ferry n'appartenaient pas au même marché de produits que le rail en raison de différences réglementaires et d'une substituabilité limitée de la demande (différences liées, par exemple, au confort, à la vitesse, à la connectivité et aux prix).

(26) La demanderesse affirme que «le marché de produits en cause peut également comprendre d'autres modes de transport sur certaines liaisons (ou certains tronçons), comme les services de transport par autobus sur la liaison Göteborg-Malmö et les services de transport aérien sur le tronçon Stockholm-Göteborg de bout en bout. Il est important de noter que même si les services fournis dans le cadre de contrats d'OSP et/ou d'autres modes de transport ne sont pas considérés comme suffisamment substituables pour être inclus dans le même marché de produits en cause que les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs, ils exercent néanmoins une pression concurrentielle» ([23]).

([19]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 29. Aux fins de la présente décision, on entend par «liaison» tous les trajets effectués entre toutes gares situées sur cette liaison (c'est-à-dire toutes les combinaisons d'un point à un autre sur cette liaison). On entend par «tronçon» un segment d'une liaison englobant toutes les combinaisons possibles d'un point à un autre entre deux gares situées sur une liaison.

([20]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 11, dernier point.

([21]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 12, deuxième point.

([22]) Affaires AT.39678 — *Deutsche Bahn I* et AT.39731 — *Deutsche Bahn II*, point 33; M.2446 — *Govia/Connex South Central*, point 13; M.5855 — *DB/Arriva*, points 137 à 140; M.5557 — *SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA*, points 32 à 36.

([23]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 29.

(27) L'ANC indique qu'«en ce qui concerne les services de transport ferroviaire de voyageurs, il est de pratique courante de définir le marché de produits sur la base de la liaison. En fonction des caractéristiques de la liaison, le marché de produits peut également comprendre d'autres moyens de transport (train, bus, voiture, par exemple) ou être plus étroit et n'inclure que les trains» ([24]).

(28) À la lumière de ce qui précède, la Commission évaluera la pression concurrentielle exercée par d'autres modes de transport liaison par liaison (ou tronçon par tronçon), en tenant compte des caractéristiques et des spécificités du service, telles que la durée du trajet, les niveaux de prix, les modèles tarifaires, le confort et la disponibilité.

3.2.2. *Définition géographique du marché*

(29) Dans des décisions antérieures en matière d'ententes et de concentrations concernant les services de transport ferroviaire de voyageurs, la Commission a défini le marché géographique en se référant à l'ensemble d'un réseau ferroviaire national ([25]), à des liaisons ([26]) ou à un trajet d'un point à un autre (point d'origine et point de destination) ([27]), en fonction des spécificités de chaque cas.

(30) Selon la demanderesse, «le marché géographique en cause pour la fourniture de services de transport de voyageurs destinés aux clients finaux (voyageurs) doit être limité au niveau d'un trajet d'un point à un autre» ([28]).

(31) La demanderesse soutient que le marché doit être délimité sur la base d'un point d'origine à un point de destination, car les conditions de concurrence peuvent varier considérablement selon ces tracés d'un point à un autre. La demanderesse affirme que, «[p]ar conséquent, la méthode utilisée pour évaluer si une liaison donnée est directement exposée à la concurrence est exactement la même que celle utilisée au niveau national. En réalité, l'évaluation de la concurrence au niveau de chaque liaison constitue un élément de base pour l'évaluation de la concurrence au niveau national» ([29]).

(32) La demanderesse propose également de laisser la définition du marché ouverte, car l'exposition à la concurrence doit être évaluée sur une base plus large, étant donné que les coûts des entreprises ferroviaires ne sont pas déterminés sur la base d'un trajet d'un point à un autre, mais à un niveau plus large. Étant donné le nombre très élevé de marchés «point à point» et l'impossibilité d'analyser chacun de ces marchés, la demanderesse propose de procéder à une analyse des cinq liaisons les plus importantes en Suède [à savoir: Stockholm-Malmö(-Copenhague), Stockholm-Göteborg, Göteborg-Malmö, Stockholm-Sundsvall-Umeå et Stockholm-Karlstad(-Oslo)]. La demanderesse fait valoir qu'une exemption s'appliquant à l'ensemble de la Suède pourrait être accordée sur la base des données de marché pour ces liaisons les plus importantes. «Étant donné que ces liaisons revêtaient une grande importance économique pour SJ, les conditions de concurrence globales sur ces liaisons exerceraient une influence déterminante sur la stratégie de SJ relative aux marchés publics» ([30]).

(33) Ces liaisons sont les plus importantes pour la demanderesse, puisqu'elles représentent plus de [confidentiel] % de ses recettes et près de [confidentiel] % de ses bénéfices ([31]). En outre, ces liaisons représentent ([32]) près de [confidentiel] % des recettes de l'ensemble des liaisons, tous exploitants confondus, et [confidentiel] % mesurés en voyageurs-kilomètres.

(34) L'ANC indique que «le marché géographique en cause est défini sur la base de chaque liaison point à point (sans tenir compte des tronçons, qui constituent des marchés géographiques supplémentaires), à moins que la substitution de l'offre par des tronçons ou liaisons plus longues ne constitue une menace crédible» ([33]). Néanmoins, dans son avis, l'ANC indique qu'il est plus approprié de procéder à une évaluation concurrentielle globale des liaisons les plus importantes sur le plan commercial aux fins de l'évaluation au titre de l'article 34 de la directive 2014/25/UE, étant donné que «de nombreux intrants et services achetés constituent des coûts communs» ([34]): «En outre, ainsi qu'il a déjà été précisé dans le rapport précédent, il n'est ni possible ni approprié d'évaluer la pression concurrentielle sur chacune des liaisons potentiellement susceptibles d'être définies. En revanche, il semble plus approprié de procéder à une évaluation globale des liaisons les plus importantes sur le plan commercial. De plus, cette approche semble

([24]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 9, dernier point.
([25]) Affaires COMP AT.39678 et AT.39731, points 34 et 35; affaire M.5855, points 159 et 160.
([26]) Affaire M.7011, *SNCF/SNCB/Thalys JV*, points 41 à 46.
([27]) Affaire M.7897, *Arriva/Rail North/Northern Francise*, points 19 à 23.
([28]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 30.
([29]) Observations présentées par la demanderesse le 4.6.2020, point 15.
([30]) Observations présentées par la demanderesse le 4.6.2020, point 17.
([31]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableau 6, p. 13, et tableau 7, p. 14.
([32]) Annexe 1 de la réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024.
([33]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 11, point 1.
([34]) Position de l'ANC, p. 11.

d'autant plus raisonnable au regard de la finalité de l'examen visé à l'article 34 de la directive et du fait que de nombreux intrants et services achetés constituent des coûts communs. Conformément au rapport précédent, cela signifie qu'il faut pondérer l'importance économique globale de marchés suffisamment concurrentiels avec l'importance de marchés non concurrentiels» ([35]).

(35) La Commission estime que la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs en Suède relève du niveau national. Premièrement, le cadre réglementaire (comme l'obligation d'opérer en tant qu'entreprise ferroviaire) s'applique à l'échelle nationale. Deuxièmement, certains fournisseurs (tels que SJ, MTR, Transdev, etc.) exploitent différentes liaisons en Suède. Il ne peut être exclu que ces fournisseurs puissent exploiter d'autres liaisons en fonction de l'évolution des conditions du marché. Troisièmement, les caractéristiques inhérentes au réseau ferroviaire doivent être prises en considération. En particulier, l'existence d'économies d'échelle et d'effets de réseau, c'est-à-dire la génération d'un trafic supplémentaire par la jonction entre diverses liaisons ([36]), est également un élément qui indique l'existence d'un marché à l'échelle nationale.

(36) Il est également plus approprié de définir le marché en cause comme étant de portée nationale (c'est-à-dire comprenant l'ensemble des liaisons) aux fins de l'évaluation de la demande au titre de l'article 34 de la directive, étant donné que la demanderesse, selon ses déclarations, achète «la plupart de ses intrants destinés à des services commerciaux sur une base commune» ([37]). En outre, la demanderesse précise que: «[l]es investissements de SJ sont principalement liés à l'achat de nouvelles flottes de trains ainsi qu'à la rénovation/modernisation de flottes existantes. Ces flottes ne sont pas pré-affectées à des liaisons (ou tronçons) spécifiques, mais sont réparties continuellement en fonction de différentes caractéristiques du marché. Ces caractéristiques, telles que les modèles de demande des consommateurs, peuvent évoluer au fil du temps et entraîner ainsi une nouvelle répartition des trains» ([38]). La demanderesse affirme en outre que «la part la plus importante des achats de SJ ne correspond pas aux marchés des liaisons d'un point à un autre et n'est donc pas directement liée aux tracés des marchés des liaisons d'un point à un autre, qui reposent sur des considérations relatives à la concurrence en matière de recettes. Au contraire, les achats de SJ portent sur une ou plusieurs liaisons» ([39]). En outre, la demanderesse explique ([40]) que l'ANC partage son point de vue selon lequel l'évaluation de l'exposition du marché à la concurrence devrait se fonder sur une évaluation concurrentielle globale compte tenu de la part importante d'achats communs effectués par la demanderesse. La demanderesse explique que les achats communs sont particulièrement pertinents pour trois liaisons (Stockholm-Malmö, Stockholm-Göteborg et Göteborg-Malmö) et qu'il convient de les évaluer conjointement pour déterminer si ces liaisons sont exposées à la concurrence.

(37) Compte tenu de ce qui précède, aux fins de l'évaluation au titre de la présente décision et sans préjudice de l'application du droit de la concurrence, la Commission considère que le marché géographique en cause est de dimension nationale. Toutefois, par souci d'exhaustivité et conformément à l'approche proposée par la demanderesse et l'ANC, la Commission procédera également à une évaluation globale du degré de concurrence auquel la demanderesse est exposée sur les cinq liaisons les plus importantes sur le plan commercial en Suède (prises ensemble).

3.2.3. *Analyse du marché*

Au niveau national

(38) Sur le marché des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs et des services de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre de contrats d'OSP (comprenant les services régionaux/courte distance et longue distance de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre d'une OSP), la demanderesse estime sa part de

([35]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 11, point 2.
([36]) À la page 18 de son avis de 2019, l'ANC indique: «en raison des «effets de réseau», SJ pourrait être incitée à maintenir le trafic: on peut supposer que son offre de trajets de correspondance complémentaires aux liaisons principales renforce l'attractivité de ces dernières».
([37]) Demande, point 465.
([38]) Demande, point 467.
([39]) Observations présentées par la demanderesse le 4.5.2020, point 29.
([40]) Observations présentées par la demanderesse le 4.5.2020, points 31 et 32.

marché à [50 à 60] % en 2023 ([41]) sur le plan des recettes ([42]). La même année, le deuxième opérateur sur le marché était MTR, avec une part de marché de [20 à 30] %, suivi par Transdev avec une part de [10 à 20] % et VR (ex-Arriva) avec une part de [5 à 10] %. Comme le montrent ces parts de marché, la part de marché de SJ est 2,5 fois plus importante que celle de son concurrent le plus direct et près de 5 et 7 fois plus importante que celle des troisième et quatrième concurrents, respectivement. La part de marché de la demanderesse donne une indication préliminaire d'un pouvoir de marché significatif.

(39) Sur le marché de la fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs uniquement, la part de SJ, s'agissant de recettes, devrait être de [70 et 80] % dans les estimations pour 2023, alors qu'elle était de [70 et 80] % en 2019 ([43]) et de [70 et 80] % en 2016 ([44]). De même, sa part pour les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs par voyageurs-kilomètres devrait être d'environ [80 à 90] % en 2023 (estimations fournies par la demanderesse), soit un peu plus que les [80 à 90] % enregistrés en 2019 ([45]) et nettement plus que les [80 à 90] % de 2016 ([46]).

(40) Selon SJ, la taille de l'ensemble du marché suédois des services commerciaux de transport de voyageurs en 2023 devrait rester inférieure de plus de 10 % à celle de 2019 ([47]), en raison de la baisse des voyages d'affaires et de l'expansion des services fournis dans le cadre d'une OSP. SJ et A-Train sont les seuls opérateurs commerciaux qui devraient augmenter leur part de marché. A-Train devrait atteindre une part de [0 à 5] % selon les estimations pour 2023, contre une part de [0 à 5] % en 2019. Dans le cas de FlixTrain, la comparaison est faite par rapport à 2021, date à laquelle l'entreprise a lancé son activité ([48]).

(41) La stabilité et la pérennité des parts de marché globales très importantes de la demanderesse semblent indiquer que son pouvoir de marché significatif n'a aucune chance d'être contesté par d'autres opérateurs ferroviaires au niveau national.

(42) La Commission note également l'existence d'obstacles importants à l'entrée sur le marché pour les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs en Suède. Ces obstacles concernent notamment les coûts d'investissement élevés nécessaires et les risques économiques associés pour l'acquisition du matériel roulant, ainsi que les exigences techniques et réglementaires, telles que l'homologation du matériel roulant dans un pays. En 2019, l'ANC et l'Agence suédoise des transports ont également souligné ([49]) l'existence d'un obstacle à l'entrée lié aux canaux de distribution des billets, qui entraîne des coûts élevés susceptibles de décourager une nouvelle entrée et une expansion. Dans sa réponse à la demande de renseignements de la Commission, l'ANC indique ([50]) que certaines mesures ont été prises pour remédier à la situation. Toutefois, aucune mesure n'a été prise pour mettre au point d'autres systèmes de billetterie pour les services ferroviaires commerciaux, afin de remédier au fait que, à l'exception de la plateforme de billetterie de la demanderesse, les autres plateformes sont peu connues des voyageurs et peu utilisées.

(43) Outre son analyse des parts de marché et des obstacles à l'entrée, la Commission procédera également, par souci d'exhaustivité, à une analyse des recettes par voyageur-kilomètre, dont elle tiendra compte à titre subsidiaire pour déterminer le degré de concurrence auquel la demanderesse est exposée. Selon le tableau 1, sur une base agrégée, les recettes par voyageur-kilomètre (définies comme le rapport entre les recettes et le nombre de voyageurs-kilomètres) depuis 2016 sont nettement plus élevées pour la demanderesse que celles de ses concurrents présumés.

([41]) Données provisoires pour 2023 fondées sur les données relatives aux recettes internes de la demanderesse pour le premier semestre de 2023.
([42]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableau 1.
([43]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 40, tableau 4.
([44]) Demande du 13.12.2019, point 101, tableau 4.
([45]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 41, tableau 5.
([46]) Demande du 13.12.2019, point 101, tableau 5.
([47]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 41.
([48]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 41, tableau 5.
([49]) Position de l'ANC, p. 5, et position de l'Agence suédoise des transports, p. 7.
([50]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 8, points 2 et 3.

Tableau 1

Ratio des recettes de SJ par voyageur-kilomètre pour les services ferroviaires commerciaux fournis à d'autres opérateurs ([51]) ([52]) **[confidentiel]**

(44) Le tableau 1 montre que, par rapport aux recettes de MTR, celles de la demanderesse par voyageur-kilomètre étaient supérieures de [confidentiel] % en 2019 et de [confidentiel] % en 2023 (selon les estimations pour cette année). Les recettes de Transdev par voyageur-kilomètre sont systématiquement inférieures de [confidentiel] % à celles de la demanderesse depuis 2016. La tendance est identique pour tous les autres, à l'exception de A-Train. A-Train est l'opérateur commercial d'Arlanda Express, un service de train express qui exploite la liaison Stockholm-Ville (gare centrale)-aéroport Stockholm Arlanda ([53]). Il s'agit manifestement d'un marché très spécifique (un «marché de niche») dont les particularités ne justifient pas une comparaison avec d'autres services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs en Suède. Pour A-Train, les recettes par voyageur-kilomètre sont systématiquement [confidentiel] fois supérieures à celles de la demanderesse. À l'opposé, FlixTrain cible principalement les voyageurs attentifs aux prix et qui se déplacent à des fins de loisirs en utilisant des billets à bas prix ([54]). C'est ce qui ressort clairement des données, puisque les recettes par voyageur-kilomètre de la demanderesse sont plus de deux fois supérieures à celles de FlixTrain dans les estimations pour 2023.

(45) Le fait que la demanderesse soit en mesure de conserver des recettes par voyageur-kilomètre plus élevées d'année en année et vis-à-vis de ses concurrents (sauf dans le cas particulier d'A-Train) indique qu'elle n'est probablement pas soumise à une pression concurrentielle suffisante. Si elle l'était, on pourrait naturellement s'attendre à ce que les concurrents soient en mesure de gagner une part de marché importante (étant donné que leurs recettes par voyageur-kilomètre, et donc le prix moyen, sont plus faibles) ou de pratiquer des prix plus élevés en dépit du fait que cela les prive potentiellement de parts plus importantes de voyageurs-kilomètres (mais pour de meilleurs bénéfices en raison de l'augmentation des recettes par voyageur-kilomètre). Comme aucune de ces deux situations ne se produit, on peut penser que la demanderesse agit indépendamment de ses concurrents, qui semblent n'attirer que les consommateurs qui ne présentent pas d'intérêt commercial pour la demanderesse.

(46) Les données d'enquête fournies par la demanderesse donnent à penser qu'il peut y avoir un certain degré de segmentation du marché en fonction des paramètres de prix et de qualité. Par exemple, «l'enquête menée auprès des concurrents de SJ en décembre 2022 montre que les clients de FlixTrain considèrent le prix du billet comme un facteur plus déterminant dans le choix de l'opérateur que les clients de SJ. En outre, FlixTrain fait mieux que SJ en ce qui concerne la tarification des billets, tandis que SJ surclasse FlixTrain pour ce qui est des paramètres tels que la "facilité du voyage", un élément important qui motive le choix de l'opérateur pour les clients de SJ» ([55]). De plus, il semble que «les voyageurs de loisirs représentent le principal groupe cible pour FlixTrain et Snälltåget ainsi qu'un groupe de clients important pour MTR» ([56]), de sorte qu'il semblerait que, dans le meilleur des cas, certains opérateurs commerciaux ne soient en mesure de rivaliser que pour une fraction limitée de la clientèle de la demanderesse.

(47) L'analyse ci-dessus repose sur des données agrégées. Les spécificités de certaines liaisons peuvent indiquer une situation différente si une approche désagrégée est adoptée. Cette question est examinée dans la section suivante.

(48) Au vu des facteurs analysés ci-dessus, la Commission ne peut conclure que la fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs au niveau national en Suède, quelle que soit la définition du marché de produits, est directement exposée à la concurrence au sens de l'article 34, paragraphe 1, de la directive 2014/25/UE.

Niveau des liaisons globales

(49) La part des recettes de la demanderesse pour ses cinq liaisons commerciales les plus importantes [à savoir Stockholm-Malmö(-Copenhague), Stockholm-Göteborg, Göteborg-Malmö, Stockholm-Sundsvall-Umeå et Stockholm-Karlstad(-Oslo)] prises ensemble devrait passer de [confidentiel] % en 2019 à [confidentiel] % en 2023 (selon les estimations pour cette année). Göteborg-Malmö constitue la seule liaison parmi les cinq pour laquelle la

([51]) Calculs fondés sur l'annexe 2 de la réponse de la demanderesse du 26.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 15.4.2024.

([52]) Le tableau se lit comme suit: 1,200 signifie que les recettes de SJ par voyageur-kilomètre sont supérieures de 20 %; 0,19 signifie que les recettes de SJ par voyageur-kilomètre sont inférieures de 81 %.

([53]) Demande du 13.12.2019, point 91.

([54]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 13.

([55]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 98.

([56]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 99.

part des recettes de la demanderesse devrait diminuer, passant de [confidentiel] % en 2019 à [confidentiel] % en 2023 (selon les estimations pour cette année). Les recettes de la demanderesse sur les quatre autres principales liaisons commerciales devraient augmenter ([57]). La comparaison avec 2022 permet d'aboutir à des conclusions similaires, sauf pour la liaison Göteborg-Malmö, pour laquelle la part des recettes reste inchangée ([58]).

(50) La demanderesse estime que l'ensemble de son activité est directement exposé à la concurrence ([59]), notamment chacune des cinq liaisons énumérées ci-dessus. Les facteurs qui permettent d'expliquer cette conclusion sont la concurrence exercée par les fournisseurs de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs, les fournisseurs de services de transport ferroviaire de voyageurs dans le cadre de contrats d'OSP et la concurrence intermodale.

(51) La Commission procédera à une évaluation du degré de concurrence auquel la demanderesse est exposée sur chacune des cinq liaisons susmentionnées, avant de parvenir à une conclusion au niveau des liaisons globales (pour l'ensemble des cinq liaisons susmentionnées).

(52) Pour chacune des cinq liaisons susmentionnées, la Commission examinera tout d'abord la situation concurrentielle sur le marché des services de transport ferroviaire de voyageurs au regard des deux définitions possibles du marché de produits (c'est-à-dire les services commerciaux et ceux fournis dans le cadre d'une OSP pris ensemble et les services commerciaux uniquement). Dans son évaluation de la situation concurrentielle sur le marché des services de transport ferroviaire de voyageurs, la Commission se fondera sur les parts de marché de la demanderesse et de ses concurrents et sur l'existence d'importants obstacles à l'entrée, comme expliqué au considérant 42 ([60]). Par souci d'exhaustivité, à titre subsidiaire, la Commission se fondera également sur une comparaison des recettes par voyageur-kilomètre pour la demanderesse et ses concurrents.

(53) Pour chacune des cinq liaisons susmentionnées, la Commission déterminera, en second lieu, le degré de pression concurrentielle exercée par d'autres modes de transport (le cas échéant), en tenant compte des considérations générales suivantes sur la concurrence intermodale.

(54) Les voyages en autobus et en avion ont repris beaucoup plus lentement que les voyages en train à la suite de la pandémie de COVID-19. Le rapport de KTH de 2022 indique que la fourniture de services d'autobus ne s'est pas redressée après les effets de la pandémie ([61]). En ce qui concerne le transport aérien, la demanderesse indique que: «par rapport au nombre de voyageurs en 2019, le nombre de voyageurs attendus pour les services aériens en 2023 est inférieur sur les quatre liaisons principales. En outre, en 2023, les services aériens devraient perdre des parts de marché sur les quatre liaisons par rapport à 2019. Les baisses les plus importantes pour ce qui concerne les voyageurs sont observées sur les liaisons Stockholm-Malmö-Copenhague et Stockholm-Göteborg. À la suite de la pandémie de COVID-19, la demande de voyages de loisirs s'est bien redressée, tandis que la demande de voyages d'affaires ne s'est pas relevée dans la même mesure, ce qui a eu une incidence plus importante sur le transport aérien que sur le transport ferroviaire, étant donné que les services aériens sont traditionnellement davantage axés sur les voyages d'affaires» ([62]).

(55) La Commission note que la concurrence du transport aérien n'est pertinente que pour l'évaluation des tronçons de bout en bout (STO-GOT, STO-MAL-COP, STO-UME et STO-OSL).

(56) En règle générale, la Commission évaluera les liaisons et les tronçons sur la base de leur importance économique relative pour la demanderesse.

([57]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 42, tableau 6.
([58]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 43, tableau 7.
([59]) Observations présentées par la demanderesse le 13.12.2019, point 23.
([60]) La Commission constate que le marché de la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs en Suède se caractérise par d'importants obstacles à l'entrée, qui limitent de la même manière l'entrée d'entreprises ferroviaires sur chacune des liaisons susmentionnées. Étant donné que l'existence d'obstacles significatifs à l'entrée constitue une caractéristique commune aux cinq liaisons évaluées, elle ne sera pas répétée dans chaque évaluation individuelle.
([61]) Rapport de KTH de 2022, p. 29, tableau 13.
([62]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, points 206 et 207.

3.2.3.1. Stockholm-Öresund (STO-ORE) ([63])

(57) Cette liaison, empruntée par les trains qui circulent entre Stockholm, Malmö et Copenhague, représentait [confidentiel] % des recettes provenant des services ferroviaires commerciaux de SJ en 2016, avant de passer à [confidentiel] % en 2022 et à [confidentiel] % en 2023 (selon les estimations pour cette année) ([64]). Il s'agit de l'une des deux liaisons les plus importantes pour la demanderesse, puisqu'elle représente [confidentiel] % des bénéfices ([65]). Sur cette liaison, le concurrent de la demanderesse (exploitant des trains commerciaux de bout en bout) est Transdev (Snälltåget). Des services régionaux sont fournis dans le cadre d'une OSP sur différents tronçons.

(58) Sur un marché qui englobe à la fois des services de transport ferroviaire de voyageurs commerciaux et des services de transport fournis dans le cadre d'une OSP, la situation est décrite dans les considérants suivants.

(59) En 2019, il était prévu que FlixTrain fasse son entrée sur la liaison avec deux départs quotidiens de trains commerciaux. Toutefois, le projet ne s'est pas concrétisé et, en mars 2024, FlixTrain a annulé toutes ses demandes de sillons pour une durée indéterminée.

(60) La part de marché de la demanderesse sur le marché global sur le plan des recettes était de [60 à 70] % en 2016 et elle devrait augmenter pour atteindre [60 à 70] % en 2023 (selon les estimations pour cette année). En voyageurs-kilomètres, elle devrait passer de [50 à 60] % en 2016 à [50 à 60] % en 2023 (selon les estimations pour cette année) ([66]). L'autre service commercial (Snälltåget) a conservé une part stable au cours de cette période. Öresundståg (détenue par Transdev), qui opère dans le cadre d'une OSP sur certains tronçons, a gagné certaines parts de marché sur le plan des voyageurs-kilomètres, mais sa part de marché a diminué plus fortement s'agissant des recettes. Le rapport de KTH de 2022 ([67]) indique que le train rapide de la demanderesse assure près de 80 % des départs sur la liaison Malmö-Stockholm et offre la durée de trajet moyenne la plus courte. La comparaison des prix dans le rapport montre que les prix des billets des trains rapides de la demanderesse étaient deux fois plus élevés que ceux d'autres trains interurbains entre 2019 et 2022.

(61) Les recettes par voyageur-kilomètre de la demanderesse sur l'ensemble de la liaison sont [confidentiel] que celles des autres concurrents (entre 2016 et 2021, la demanderesse exploitait Mälardalstrafik). Le tableau 2 montre, pour chaque année, le ratio des recettes de la demanderesse par voyageur-kilomètre par rapport à celui de chacun des autres opérateurs. Par exemple, dans les estimations pour 2023, les recettes par voyageur-kilomètre de la demanderesse sont de [confidentiel] % à celles de Snälltåget (recettes SJ/recettes Snälltåget = [confidentiel]). Par rapport aux autres opérateurs, les recettes de la demanderesse par voyageur-kilomètres sont entre [confidentiel] et presque [confidentiel] dans les estimations pour 2023.

Tableau 2

Écart relatif entre les recettes de SJ par voyageur-kilomètre et celles des autres opérateurs sur la liaison STO-MAL-COP ([68]) [confidentiel]

(62) Les prix des billets de Snälltåget sont généralement [confidentiel] à ceux de la demanderesse. La comparaison des prix des billets transmise par la demanderesse indique que Snälltåget se trouve en concurrence principalement pour des clients [confidentiel] ([69]). [confidentiel] ([70]).

([63]) Stockholm-Öresund représente la liaison entre Stockholm et la région de l'Öresund.
([64]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 42, tableau 6, et demande du 13.12.2019, point 129, tableau 8.
([65]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableau 7, p. 14, et calculs de la Commission en pourcentage des quatre liaisons principales sur lesquelles la demanderesse réalise des bénéfices.
([66]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 46, réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024, annexe 2, tableaux 10 et 11, et demande du 13.12.2019, point 135, tableaux 12 et 13.
([67]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 290, tableau 173.
([68]) Calculs fondés sur l'annexe 2 de la réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024 et sur l'annexe 50 de la demande.
([69]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 87.
([70]) Les billets «economy» de Snälltåget et les billets «economy plus» de SJ constituent les catégories de billets les plus proches, celle de SJ étant légèrement plus confortable (observations présentées par la demanderesse le 14.5.2024, annexe 11).

(63) Sur un marché qui concerne uniquement les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs, la Commission constate que la demanderesse n'a qu'un seul concurrent, Transdev. La demanderesse jouit d'une position encore plus forte que sur un marché comprenant également des services fournis dans le cadre d'une OSP et affiche une part de marché de près de [80 à 90] % ([71]) sur le plan des voyageurs-kilomètres.

(64) La part du transport par autobus ([72]) est très faible par rapport à celle des services ferroviaires ([73]). En outre, les différences de prix (les billets d'autobus coûtent environ la moitié du prix des billets de train) et de durée de trajet (8 heures contre 5 heures ou moins) par rapport aux services ferroviaires sont si importantes ([74]) que les services d'autobus exercent une pression concurrentielle très limitée sur les services ferroviaires.

3.2.3.1.1. Tronçon Stockholm-Öresund (STO-ORE) (de bout en bout)

(65) Ce tronçon devrait représenter plus de [confidentiel] % des recettes de la demanderesse sur l'ensemble de la liaison en 2023 ([75]). Sur la base des recettes totales de toutes les entreprises de transport ferroviaire de voyageurs, les voyages de bout en bout devraient représenter environ [confidentiel] % des recettes de l'ensemble de la liaison. Il s'agit du tronçon le plus important de cette liaison. La part de marché de la demanderesse pour les services commerciaux est restée stable, à un niveau extrêmement élevé: [80 à 90] % des recettes et [80 à 90] % des voyageurs-kilomètres en 2016, contre [80 à 90] % des recettes en 2022 ([80 à 90] % en 2023 — selon les estimations pour cette année) et [80 à 90] % des voyageurs-kilomètres en 2022 ([80 à 90] % en 2023 — selon les estimations pour cette année). Cette augmentation pour la demanderesse se fait au détriment du seul autre opérateur commercial (Snälltåget) ([76]).

(66) Dans les estimations pour 2023, les recettes de SJ par voyageur-kilomètre étaient [confidentiel] % à celles de Snälltåget.

Tableau 3

Écart relatif entre les recettes de SJ par voyageur-kilomètre et celles des autres opérateurs sur la liaison STO-MAL-COP de bout en bout ([77]) **[confidentiel]**

(67) La part du transport par autobus est très faible [[0 à 5] % des voyageurs ([78])] par rapport aux services ferroviaires ([79]). En outre, les différences de prix et de durée de trajet par rapport aux services ferroviaires sont si importantes ([80]) (les billets d'autobus coûtent environ la moitié des billets de train; la durée de trajet en bus est de 8 heures contre 5 heures ou moins en train) que les services de bus exercent une pression concurrentielle très limitée sur les services ferroviaires.

(68) Sur cette liaison, l'ANC indique ([81]) qu'il est probable que le transport aérien exerce une certaine pression concurrentielle et que la pression concurrentielle des vols à bas prix puisse augmenter.

(69) Trois compagnies aériennes proposent des vols directs entre les aéroports de Stockholm Arlanda ou Stockholm Bromma et les aéroports de la région de l'Öresund: Copenhague et Malmö. Ryanair, qui est entrée sur le marché en 2021 en proposant des trajets de Stockholm (Arlanda et Bromma) à Malmö et Copenhague, a quitté le marché. Dans l'ensemble, le transport aérien a perdu des parts de marché sur cette liaison depuis 2019, tandis que celles de la demanderesse ont augmenté ([82]).

(70) Sur un marché intermodal comprenant les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs, les services de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre d'une OSP, le transport aérien et le transport par autobus, la Commission note que la demanderesse détient une part de marché de [40 à 50] % en termes de voyageurs ([83]).

([71]) Calculs fondés sur les observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableau 11.
([72]) La demanderesse a présenté des estimations de parts de marché en termes de recettes et a fait valoir que les parts de marché en nombre de voyageurs (que la Commission considère comme un indicateur plus précis) n'étaient pas disponibles.
([73]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 184, tableau 109.
([74]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, points 154 et 155, tableau 88.
([75]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 47.
([76]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 47, tableaux 12 et 13, et demande du 13.12.2019, point 135, tableaux 14 et 15.
([77]) Calculs fondés sur l'annexe 2 de la réponse de la demanderesse du 26.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 15.4.2024 et sur l'annexe 50 de la demande.
([78]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableau 157.
([79]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 184, tableau 109.
([80]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, points 154 et 155, tableau 88.
([81]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 14, point 3.
([82]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 14, point 2.
([83]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 210, tableau 119.

(71) La durée totale du trajet ([84]) est d'une heure et demie plus courte en train qu'en avion, ce qui donne un léger avantage au rail.

(72) En ce qui concerne le transport aérien, les prix des billets de SAS ([85]) sont [confidentiel] au prix des billets comparables de la demanderesse (en ce qui concerne la classe et la flexibilité) et augmentent fortement à mesure que la date d'achat se rapproche de la date de départ, [confidentiel] ([86]). Des conclusions similaires peuvent être tirées de la comparaison avec Braathens (BRA) ([87]) (tableaux 23 et 24 de l'annexe 32 présentée le 21.12.2023). Une comparaison des prix avec Ryanair n'est plus pertinente puisque Ryanair n'offre plus de services sur cette liaison.

(73) Le rapport de KTH de 2022 montre également que les prix moyens des billets pour les vols entre Stockholm et Malmö coûtent généralement plus du double du prix des billets de train ([88]).

(74) Environ [confidentiel] % des billets de la demanderesse sur la liaison sont vendus dans les 15 jours précédant le départ ([89]). C'est précisément la période pendant laquelle les prix des vols et des trains divergent considérablement. Les modèles tarifaires de SAS et de BRA sont très similaires, tout comme le sont ceux de la demanderesse et de Snälltåget (mais leurs niveaux de prix diffèrent). Les entreprises aériennes disposent d'un modèle tarifaire et de niveaux de prix différents de ceux des opérateurs ferroviaires. [confidentiel] ([90]). Il existe donc des différences manifestes dans les prix des billets de train et d'avion. En raison de leurs prix [confidentiel], les services aériens ne devraient exercer qu'une pression concurrentielle limitée sur les services ferroviaires de la demanderesse.

3.2.3.1.2. Tronçon Stockholm-Östergötland (STO-OST)

(75) Ce tronçon devrait représenter un peu moins de [confidentiel] % des recettes de la demanderesse sur l'ensemble de la liaison en 2023. Sur la base des recettes globales de tous les opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs sur cette liaison, ce tronçon devrait représenter environ [confidentiel] % en 2023 ([91]).

(76) La part de marché de la demanderesse s'agissant des recettes était de [90 à 100] % en 2016 ([92]). La part de la demanderesse sur le plan des recettes était de [80 à 90] % en 2023 (selon les estimations pour cette année), contre [70 à 80] % en 2019 (lorsque les recettes de Mälardalstrafik représentaient [5 à 10] %). La situation est similaire s'agissant des voyageurs-kilomètres: la demanderesse détient une part de marché très élevée, de [80 à 90] % ([93]).

(77) Entre 2019 et 2023 (selon les estimations pour cette année), les recettes de SJ par voyageur-kilomètre étaient supérieures chaque année de [confidentiel] % à celles de Snälltåget.

([84]) La durée totale du trajet comprend la durée du trajet de centre-ville à centre-ville et, par conséquent, pour les voyages aériens, les trajets à destination et en provenance de l'aéroport.

([85]) Tout au long de la décision, la comparaison entre les prix des services aériens et ferroviaires inclut les coûts de transfert entre et depuis l'aéroport car, comme indiqué dans le rapport de KTH de 2023: «[s]i le coût de la correspondance entre la ville (gare) et l'aéroport est ajouté au prix du billet d'avion (voir tableau 18), on obtient un prix qui correspond plus clairement au prix du trajet entre des nœuds très accessibles, c'est-à-dire de ville à ville» (page 34 de l'annexe 12a des observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023). La demanderesse fournit, pour cette liaison ainsi que d'autres, des comparaisons de prix avec d'autres opérateurs de transport (comme SAS dans les tableaux 17 et 18 de l'annexe 32 des observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023) dans lesquelles la moyenne des prix de SJ comprenait uniquement des départs représentant, par exemple, plus de 40 % de billets achetés dans le cadre d'accords d'entreprise. Il en résulte que les départs de SJ à des créneaux horaires ne remplissant pas cette condition ne sont pas inclus dans la moyenne de SJ. Toutefois, les moyennes pour les opérateurs avec lesquels SJ est comparée ne semblent pas être ajustées de manière similaire. Par conséquent, il est difficile de savoir si de telles comparaisons sont appropriées.

([86]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, annexe 32, tableaux 15, 16, 21 et 22.

([87]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, annexe 32, tableaux 23 et 24.

([88]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 292, tableaux 176, 177, 178 et 179.

([89]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 238, tableau 137.

([90]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableaux 132 à 136.

([91]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 49.

([92]) Toutefois, il est difficile de savoir si cette part comprenait également les recettes de Mälardalstrafik, qui était exploitée par la demanderesse en qualité de concessionnaire.

([93]) Observations présentées par la demanderesse le 23.12.2023, point 50, tableaux 14 et 15, demande du 13.12.2019, point 140, tableaux 16 et 17, et réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024, annexe 2.

Tableau 4

Écart relatif entre les recettes de SJ par voyageur-kilomètre et celles des autres opérateurs sur la liaison STO-OST ([94]) **[confidentiel]**

3.2.3.1.3. Tronçon Hässleholm-Malmö (HAS-MAL)

(78) Ce tronçon devrait représenter [confidentiel] % des recettes de l'ensemble de la liaison, sur la base des recettes de tous les opérateurs ([95]). Sur le plan des recettes, la part de marché de SJ est très faible (de 0 à 5 % dans les estimations pour 2023). Öresundståg détient de loin la part de marché la plus importante ([60 à 70] % dans les estimations pour 2023) et Pågatåg arrive en deuxième position avec [20 à 30] % dans les estimations pour 2023. Les parts de marché de tous les opérateurs sont restées relativement stables entre 2019 et 2023 (selon les estimations pour cette année). En ce qui concerne les voyageurs-kilomètres, les parts de SJ sont plus faibles (0,3 % dans les estimations pour 2023), mais la situation globale est comparable sur le plan qualitatif.

(79) Les recettes par voyageur-kilomètre de SJ sur ce tronçon sont supérieures de [confidentiel] % à celles de Snälltåget pour chaque année entre 2019 et 2023 (selon les estimations pour cette année). Elles sont près de [confidentiel] supérieures aux recettes par voyageur-kilomètre d'Öresundståg et de Pågatåg en 2023 (selon les estimations pour cette année), comme le montre le tableau 5.

Tableau 5

Écart relatif entre les recettes de SJ par voyageur-kilomètre et celles des autres opérateurs sur la liaison HAS-MAL ([96]) **[confidentiel]**

(80) Le tronçon Hässleholm-Malmö constitue la dernière portion (78 km) de la liaison Stockholm-Malmö (513 km). La Commission prend également note des observations formulées par la demanderesse concernant la toute dernière portion de ce tronçon (Lund/Malmö-Copenhague): «se livrer à une concurrence pour les navetteurs sur ce tronçon ne constitue pas un objectif premier pour SJ, étant donné qu'elle ne peut proposer une offre de départs efficace pour faire face aux volumes de voyageurs. En outre, si SJ devait se positionner comme un concurrent solide pour les navetteurs, les trajets des navetteurs risqueraient de résorber les trajets sur les tronçons à plus longue distance, qui sont d'importants générateurs de recettes pour SJ sur la liaison Stockholm-Malmö/Copenhague» ([97]).

3.2.3.1.4. Tronçon Alvesta-Malmö (ALV-MAL)

(81) Ce tronçon devrait représenter près de [confidentiel] % des recettes totales de l'ensemble de la liaison en 2023 (selon les estimations pour cette année) et près de [confidentiel] % des recettes de la demanderesse ([98]).

(82) La part de marché de la demanderesse, sur le plan des recettes, lorsqu'on inclut Öresundståg — qui fournit des services dans le cadre d'une OSP — a légèrement augmenté, passant de [40 à 50] % en 2019 à [40 à 50] % en 2023 (selon les estimations pour cette année). S'agissant de voyageurs-kilomètres, la part de SJ a baissé, passant de [20 à 30] % à [20 à 30] % pendant cette période. Si Öresundståg est exclu du calcul de la part de marché, la part des recettes de la demanderesse dans les activités commerciales est de [80 à 90] % chaque année entre 2019 et 2023 (selon les estimations pour cette année) (la part de la demanderesse en ce qui concerne les voyageurs-kilomètres atteint [70 à 80] %, avec un minimum de [70 à 80] % en 2020). Öresundståg et Snälltåget sont toutes deux exploitées par Transdev.

(83) Les recettes par voyageur de SJ sont également supérieures de [confidentiel] % à celles de l'autre opérateur commercial (Snälltåget) et entre [confidentiel] fois supérieures à celles de l'entreprise opérant dans le cadre d'une OSP (Öresundståg).

([94]) Calculs fondés sur l'annexe 2 de la réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024 et sur l'annexe 50 de la demande.
([95]) Observations présentées par la demanderesse le 23.12.2023, point 51.
([96]) Calculs fondés sur l'annexe 2 de la réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024 et sur l'annexe 3 de la réponse de la demanderesse du 24.6.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 3.6.2024.
([97]) Demande, point 348.
([98]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 53.

Tableau 6

Écart relatif entre les recettes de SJ par voyageur-kilomètre et celles des autres opérateurs sur la liaison ALV-MAL ([99]) [confidentiel]

3.2.3.1.5. Tronçon Lund-Malmö/Copenhague (LUN/MAL-COP)

(84) La demanderesse est très peu présente sur ce tronçon ([0 à 5] % en ce qui concerne les recettes et les voyageurs) ([100]).

(85) Néanmoins, dans les estimations pour 2023, les recettes par voyageur pour les services commerciaux de la demanderesse (c'est-à-dire sans tenir compte du trafic de SJ lorsqu'elle détenait le contrat d'OSP pour Öresundståg) étaient [confidentiel] qu'en 2016 et elles ont [confidentiel] depuis 2019, [confidentiel] ([101]).

3.2.3.1.6. Tronçon Linköping-Norrköping (LIN-NOR)

(86) Les parts de la demanderesse sur ce tronçon sont inférieures [0 à 5] %, sur le plan tant des recettes que des voyageurs. L'entreprise Östgötatrafiken, qui fournit des services dans le cadre d'une OSP, détient entre [90 % et 100] % des parts de voyageurs et de recettes sur ce tronçon ([102]).

(87) Östgötatrafiken détient des contrats d'OSP qui, s'agissant de contrats de production ([103]), comprennent une rémunération pour les activités, tandis que les ventes de billets, y compris la détermination du prix des billets, sont gérées par l'entité adjudicatrice ([104]).

(88) La capacité d'une entreprise opérant dans le cadre d'une OSP à exercer une pression concurrentielle sur les services commerciaux est liée au degré de similitude des services respectifs. Par exemple, le modèle d'entreprise d'Östgötatrafiken, qui fournit des services dans le cadre d'une OSP, porte sur les déplacements domicile-travail courte distance et interurbains dans la région de l'Östergötland, avec la possibilité d'obtenir des billets combinant train, autobus et tramway urbains ([105]). À titre subsidiaire, le modèle d'entreprise d'Öresundståg repose sur un système ferroviaire régional commun avec des trains circulant en Suède et au Danemark, notamment le trafic entre Malmö et Copenhague via le pont de l'Öresund ([106]). Par rapport à un opérateur commercial proposant des liaisons ferroviaires entre les villes, le modèle d'entreprise d'Öresundståg est susceptible d'être perçu comme une option plus proche que celui d'Östgötatrafiken (dans leurs zones géographiques respectives), dont le modèle d'entreprise peut paraître plus complémentaire.

(89) Les recettes par passager de la requérante ([107]) sont [confidentiel] que les autres opérateurs entre 2016 et 2023, (selon les estimations pour cette année), [confidentiel] ([108]).

Conclusions sur la liaison STO-ORE

(90) Comme dans son avis de 2019 ([109]), dans sa réponse à la demande de renseignements de la Commission, l'ANC conclut que «la pression concurrentielle sur la liaison en question continue d'exister dans une mesure telle que SJ ne peut pas agir en toute indépendance dans ses pratiques tarifaires, mais l'Autorité de la concurrence ne considère pas que la pression concurrentielle, si elle n'est pas plus faible qu'auparavant, suffise à conclure que la liaison est directement exposée à la concurrence» ([110]).

([99]) Calculs fondés sur l'annexe 2 de la réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024 et sur l'annexe 3 de la réponse de la demanderesse du 24.6.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 3.6.2024.

([100]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 137, tableaux 75 et 76.

([101]) Calculs fondés sur l'annexe 23 de la réponse de la demanderesse du 22.12.2023 à la demande de renseignements de la Commission du 10.5.2023 et sur l'annexe 51 de la demande.

([102]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 143, tableaux 82 et 83.

([103]) Réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024, annexe 1.

([104]) Réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024, point 38.

([105]) https://www.ostgotatrafiken.se/.

([106]) https://www.oresundstag.se/en/about-oresundstag/who-are-we/.

([107]) Calculs fondés sur l'annexe 23 présentée le 22.12.2023 et sur l'annexe 51 à la demande.

([108]) Cela pourrait résulter en partie de la méthode utilisée pour estimer le nombre de voyageurs de Snälltåget, par rapport à celle utilisée pour estimer les recettes, qui «réduit le nombre supposé de voyageurs pour Snälltåget», (réponse de la demanderesse du 23.6.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 3.6.2024, page 37).

([109]) Position de l'ANC, p. 14.

([110]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 14, point 4.

(91) Sur un marché qui englobe à la fois des services de transport ferroviaire de voyageurs commerciaux et des services de transport fournis dans le cadre d'une OSP, la demanderesse détient des parts de marché élevées, représentant [50 à 60] % en termes de voyageurs-kilomètres sur l'ensemble de la liaison ainsi que des parts de marché conséquentes sur les tronçons les plus importants. Les trois tronçons sur lesquels SJ détient des parts de marché de peu d'importance (HAS-MAL, LUN-MAL-COP et LIN-NOR) ne revêtent qu'une importance économique très limitée pour la demanderesse. Les parts de marché de la demanderesse sont encore plus élevées sur le marché du transport ferroviaire commercial de voyageurs.

(92) En outre, les entreprises de transport par autobus et par avion disposent de parts de marché limitées et leurs offres présentent des caractéristiques différentes. Par conséquent, elles n'imposent pas une pression concurrentielle suffisante à la demanderesse. Même si le niveau de pression concurrentielle n'est pas identique d'un tronçon à l'autre, si l'on considère l'importance de chaque tronçon, la demanderesse est en mesure d'agir suffisamment indépendamment des autres opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs pour que son activité ne soit pas considérée comme soumise à une pression concurrentielle suffisante.

(93) Au vu des facteurs examinés ci-dessus et étant donné que la concurrence intermodale exerce une pression limitée sur la demanderesse, la Commission ne peut conclure que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire sur la liaison Stockholm-Öresund est directement exposée à la concurrence.

3.2.3.2. Stockholm-Göteborg (STO-GOT)

(94) Cette liaison globale représentait [confidentiel] % des recettes des services ferroviaires commerciaux de la demanderesse en 2016, une part qui diminue légèrement pour s'établir à [confidentiel] % en 2023 (selon les estimations pour cette année) ([111]). Avec Stockholm-Öresund, elle est l'une des deux liaisons les plus importantes pour la demanderesse, dont elle représente [confidentiel] % ([112]) des bénéfices.

(95) Les opérateurs commerciaux sur cette liaison étaient la demanderesse, MTR et FlixTrain (train de bout en bout). FlixTrain a cessé d'exploiter des trains entre Stockholm et Göteborg en janvier 2024. Des services ferroviaires de transport de voyageurs sont fournis dans le cadre d'une OSP sur différents tronçons.

(96) Sur un marché qui englobe à la fois des services de transport ferroviaire de voyageurs commerciaux et des services de transports fournis dans le cadre d'une OSP, la situation est décrite dans les considérants suivants.

(97) Dans l'ensemble, la part de marché de la demanderesse sur le plan des recettes a baissé pour passer de [80 à 90] % en 2019 à [80 à 90] % en 2023 (selon les estimations pour cette année). S'agissant des voyageurs-kilomètres, la part est passée de [70 à 80] % à [70 à 80] % au cours de la même période ([113]). À titre de comparaison, le deuxième opérateur principal sur cette liaison, MTR, détenait en 2023 (selon les estimations pour cette année) une part de marché de [10 à 20] %, tant en matière de recettes que de voyageurs-kilomètres ([114]).

(98) Le rapport de KTH de 2022 ([115]) indique que le train rapide de SJ a toujours assuré environ la moitié des départs sur la liaison Stockholm-Göteborg (dans les deux sens), avec la durée de trajet moyenne la plus courte. Si l'on inclut le train régional de SJ, la demanderesse représente environ 70 % des départs sur cette liaison.

(99) Les recettes de SJ par voyageur-kilomètre sont supérieures de plus de [confidentiel] % à celles de MTR, deuxième opérateur commercial principal, et nettement plus élevées que celles de Västtrafik et de FlixTrain [confidentiel]. [confidentiel]

([111]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 42, tableau 6, et demande du 13.12.2019, point 129, tableau 8.
([112]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableau 7, p. 14, et calcul de la Commission exprimé en pourcentage des quatre principales liaisons sur lesquelles la demanderesse réalise des bénéfices.
([113]) Réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024, annexe 2.
([114]) Ibid.
([115]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 290, tableau 173.

Tableau 7

Écart relatif entre les recettes de SJ par voyageur-kilomètre et celles des autres opérateurs sur l'ensemble de la liaison STO-GOT ([116]) **[confidentiel]**

(100) Les prix des billets de MTR en deuxième et première classes sont inférieurs aux prix des billets de SJ dans les classes correspondantes. [confidentiel]

(101) La répartition des billets vendus par la demanderesse pour un trajet de bout en bout sur la liaison STO-GOT jusqu'au départ ([117]) montre que, 60 jours avant le départ, un peu plus de [confidentiel] % des billets sont vendus par la demanderesse et que dans la période comprise entre 22 jours avant le départ et le départ, environ [confidentiel] % des billets sont vendus. Par conséquent, pendant la période de 22 à 60 jours précédant le départ, la demanderesse vend environ [confidentiel] % de ses billets. Sur ce pourcentage [confidentiel], la demanderesse prend en considération les prix de MTR, à moins qu'elle ne s'attende à vendre tous les billets. En outre, les billets prolongés en classe affaires et en classe économique semblent plus fréquemment vendus au cours de la période allant jusqu'à 22 jours avant le départ (par rapport aux billets en classe économique) ([118]). Compte tenu de l'écart de prix relativement stable entre la demanderesse et MTR décrit ci-dessus, il est difficile de savoir si le comportement de la demanderesse est réellement influencé par les prix de MTR.

(102) Une comparaison des prix supplémentaire figure dans la demande ([119]), où les prix moyens des billets pour SJ, MTR et les compagnies aériennes sont présentés en fonction des créneaux horaires de départ. [confidentiel]

(103) La demanderesse souligne qu'elle examine les stratégies tarifaires de MTR afin d'adapter sa propre stratégie ([120]). [confidentiel].

(104) En revanche, pour les billets achetés plus tôt ([121]), la demanderesse semble être en mesure de fixer ses prix de manière très indépendante des compagnies aériennes, en se rapprochant des prix de MTR, mais en restant [confidentiel] % dans la plupart des créneaux horaires.

(105) Sur la liaison Stockholm-Göteborg, la demanderesse enregistre en moyenne 15 départs quotidiens de son train à grande vitesse entre les semaines 16 et 19 ([122]), contre neuf pour MTR. En outre, la demanderesse exploite en moyenne huit trains régionaux sur cette liaison. MTR propose le même nombre moyen de départs de Stockholm à Göteborg, mais la demanderesse exploite en moyenne 16 trains à grande vitesse et 10 trains régionaux. Par conséquent, l'offre de la demanderesse est beaucoup plus large et couvre un plus grand nombre de créneaux horaires que MTR.

(106) D'autres modes de transport, tels que les bus ou les trains régionaux, peuvent proposer des départs relativement proches des trains à grande vitesse de la demanderesse, mais leurs caractéristiques et leur durée de trajet ne les rendent pas comparables à un service de train à grande vitesse. Pour les vols, le voyageur doit partir bien plus tôt afin de se présenter à l'heure au départ du vol que pour les trains ou les bus. Ce n'est donc pas directement comparable.

(107) Dans l'ensemble, l'étendue des activités et la capacité à exploiter davantage de créneaux horaires limitent la pression concurrentielle exercée par MTR sur cette liaison.

(108) Les prix de FlixTrain sont nettement inférieurs à ceux de SJ. [confidentiel] ([123]). Avec de très faibles fréquences ([124]) et un niveau de confort sommaire ([125]), FlixTrain cible un ensemble très spécifique de clients, différents de ceux de la demanderesse. Par exemple, les clients de FlixTrain considèrent, davantage que les clients de la demanderesse ([126]), que le prix du billet est un facteur déterminant plus important pour le choix de l'opérateur, ce qui indique une segmentation du marché qui protégerait la demanderesse de la pression concurrentielle directe.

([116]) Calculs fondés sur l'annexe 2 de la réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024.
([117]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 244, tableau 144.
([118]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 244, tableau 145.
([119]) Demande du 13.12.2019, point 309, tableaux 78 et 80.
([120]) Demande du 13.12.2019, point 144.
([121]) Demande du 13.12.2019, tableaux 80 et 81.
([122]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, annexe 27c.
([123]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 94, figure 49.
([124]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, annexe 27c.
([125]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 96.
([126]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 98.

(109) En ce qui concerne les entrées et les sorties, le marché STO-GOT a connu une certaine activité ces dernières années. Blå Tåget a quitté le marché au cours de l'été 2019 en raison d'un manque de rentabilité ([127]). L'ANC considère cette sortie du marché comme une possible réduction de la concurrence sur cette liaison ([128]). MTR était entré sur le marché en 2015 ([129]), mais quitte le marché en 2024, à la suite d'une opération de vente de l'entreprise à l'entreprise publique finlandaise VR Group. Selon la base de données Orbis de Moody's, MTR Express (Sweden) AB, la filiale du groupe MTR opérant sur cette liaison, a fait état de pertes chaque année entre 2015 et 2022 (dernière année disponible dans la base de données au moment de la consultation).

(110) FlixTrain s'est vu attribuer des créneaux horaires pour trois départs quotidiens à partir du printemps 2020 sur cette liaison, mais n'est entré sur le marché qu'en mai 2021. Sa part de marché était très faible. FlixTrain ciblait principalement les voyageurs attentifs aux prix et qui se déplacent à des fins de loisirs en utilisant des billets à bas prix ([130]). Début 2024, FlixTrain a annulé tous ses départs sur cette liaison pour une durée indéterminée ([131]).

(111) L'autre opérateur, Västtrafik AB, appartient à la région de Västra Götaland. Sa part de marché est restée très faible et a même diminué au fil du temps.

(112) Sur un marché qui concerne uniquement les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs, la Commission constate que la situation est très semblable à celle décrite au considérant 95, étant donné que les services fournis dans le cadre d'une OSP représentent [0 à 5] % des recettes et [0 à 5] % du nombre de voyageurs-kilomètres.

(113) La part du transport par autobus est très faible ([0 à 5] %) par rapport aux services ferroviaires ([132]). En outre, les différences de durées de trajet (6 à 7 heures contre 3 heures environ) par rapport aux trains sont si importantes ([133]) que le transport par autobus ne semble pas exercer de pression concurrentielle importante sur les services ferroviaires.

3.2.3.2.1. Tronçon Stockholm-Göteborg (STO-GOT) de bout en bout

(114) La liaison de bout en bout STO-GOT est de loin le tronçon le plus important du marché, puisqu'il représente plus de [confidentiel] % des recettes de la liaison pour la demanderesse et de manière globale ([134]). Cela signifie que l'analyse globale livrée ci-dessus donne également une image précise de ce tronçon. Néanmoins, la demanderesse a présenté d'autres données ventilées concernant spécifiquement le trafic de bout en bout. Selon ces données, la part des recettes de la demanderesse sur le tronçon est passée de [70 à 80] % en 2016 à [80 à 90] % en 2023 (selon les estimations pour cette année) (et de [70 à 80] % à [70 à 80] % s'agissant des voyageurs-kilomètres). La part de MTR reste relativement stable, à un niveau nettement inférieur [part de marché de [10 à 20] % sur le plan des recettes et de [20 à 30] % sur le plan des voyageurs-kilomètres dans les estimations pour 2023 ([135])] et FlixTrain a acquis une part de marché très faible, qui a diminué dans les estimations pour 2023 par rapport à 2021. Västtrafik n'est pas présent sur ce tronçon.

(115) Trois compagnies aériennes proposent des vols entre les aéroports de Stockholm (Arlanda et Bromma) et l'aéroport de Göteborg. La durée totale du trajet est similaire en train et en avion.

(116) Sur un marché intermodal comprenant les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs, les services de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre d'une OSP, le transport aérien et le transport par autobus, la Commission note que la demanderesse détient une part de marché de [60 à 70] % en termes de voyageurs ([136]).

([127]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 4, point 4.
([128]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 15, point 2.
([129]) Demande du 13.12.2019, point 144.
([130]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 13.
([131]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 4, point 2.
([132]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 185, tableau 110.
([133]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, points 159 et 160, tableau 91.
([134]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 58.
([135]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 59, tableaux 22 et 23.
([136]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 211, tableau 120.

(117) En ce qui concerne le transport aérien, les prix de SAS sont supérieurs d'environ [confidentiel] % aux billets comparables de la demanderesse (en termes de classe et de flexibilité) [confidentiel] ([137]). Des conclusions similaires peuvent être tirées de la comparaison avec BRA ([138]). En ce qui concerne la comparaison des prix avec Ryanair, il est difficile de savoir dans quelle mesure une telle comparaison est appropriée étant donné que la liaison ne semble être disponible que pendant la saison estivale.

(118) Le rapport de KTH de 2022 indique également que les prix moyens des billets pour les vols entre Stockholm et Göteborg coûtent en général plus du double des billets de train ([139]).

(119) Environ [confidentiel] % des billets de la demanderesse sur la liaison sont vendus dans les 15 jours précédant le départ ([140]). C'est précisément la période pendant laquelle les prix des vols et des trains divergent. Les modèles tarifaires de SAS et de BRA sont très similaires, tout comme le sont ceux de la demanderesse et de MTR (mais leurs niveaux de prix diffèrent). Toutefois, le modèle tarifaire et les niveaux de prix des entreprises aériennes sont très différents de ceux des entreprises ferroviaires. En outre, il existe de nettes différences en ce qui concerne l'expérience des voyageurs et les caractéristiques de chaque mode de transport. Dans l'ensemble, cela indique que les vols n'exercent pas de pression concurrentielle importante sur le transport ferroviaire entre Stockholm et Göteborg.

3.2.3.2.2. Tronçon Stockholm-Skövde (STO-SKO)

(120) Le tronçon STO-SKO représente environ [confidentiel] % des recettes de SJ ainsi que des recettes globales sur l'ensemble de la liaison en 2023 ([141]).

(121) La demanderesse a gagné des parts de marché sur le plan des recettes entre 2016 ([70 à 80] %) et 2023 ([80 à 90] % selon les estimations pour cette année) au détriment des deux autres opérateurs (MTR et FlixTrain). Västtrafik n'est pas présent sur ce tronçon. La part de la demanderesse sur le plan des voyageurs-kilomètres a également augmenté, passant de [70 à 80] % en 2016 à [80 à 90] % en 2023 (selon les estimations pour cette année) ([142]).

3.2.3.2.3. Tronçon Skövde-Göteborg (SKO-GOT)

(122) Le troisième tronçon le plus important est Skövde-Göteborg, qui représente près de [confidentiel] % des recettes totales sur cette liaison. Sur ce tronçon, la demanderesse détient des parts de marché de [70 à 80] % en matière de recettes et de [60 à 70] % en matière de voyageurs-kilomètres ([143]).

Conclusions relatives à la liaison Stockholm-Göteborg

(123) L'ANC considère ([144]) que la pression concurrentielle n'a pas diminué depuis la date à laquelle elle a rendu son avis de 2019. Selon elle, il est probable que les arrivées de FlixTrain et de Ryanair, en plus de la concurrence exercée par MTR, augmentent la pression concurrentielle sur la liaison. L'ANC conclut ([145]) que la liaison continue d'être considérée comme directement exposée à la concurrence malgré les parts de marché élevées de la demanderesse.

(124) La Commission relève que la demanderesse détient des parts de marché très élevées et plutôt stables sur l'ensemble de la liaison et sur les tronçons les plus importants. Elle constate également que les parts de marché de la demanderesse sont quatre fois plus élevées que celles de son plus proche concurrent, MTR. La Commission note également les faibles parts de marché de FlixTrain et l'annulation récente de tous les départs, suivie d'une sortie du marché, de Bla Taget.

(125) En outre, l'analyse des éléments de preuve relatifs aux tronçons et à l'ensemble de la liaison Stockholm-Göteborg montre que, qu'il faille ou non tenir compte des entreprises opérant dans le cadre d'une OSP, la demanderesse est en mesure d'appliquer des modèles tarifaires et de maintenir une marge de prix considérable par rapport aux autres opérateurs commerciaux et entreprises opérant dans le cadre d'une OSP au fil du temps, et ce sans gravement compromettre sa part de marché.

([137]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, annexe 32, tableaux 57, 58, 65 et 66.
([138]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, annexe 32, tableaux 67 et 68.
([139]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 292, tableaux 176, 177, 178 et 179.
([140]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableau 144.
([141]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 60.
([142]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 61, tableaux 24 et 25, et demande du 13.12.2019, point 151, tableaux 22 et 23.
([143]) Annexe 1 de la réponse de l'ANC du 22.3.2023 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024.
([144]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 4, point 4.
([145]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 4, point 5.

(126) Les entreprises de transport par autobus et par avion ont des parts de marché limitées et des spécificités différentes en ce qui concerne les caractéristiques de leur offre, ce qui indique qu'elles n'imposent pas une pression concurrentielle suffisante à la demanderesse. La sortie de Ryanair de la liaison Stockholm-Göteborg soulève d'autres doutes quant à la pression concurrentielle exercée par les compagnies aériennes sur la demanderesse. Même si le niveau de pression concurrentielle n'est pas identique d'un tronçon à l'autre, si l'on considère l'importance de chaque tronçon, la demanderesse est en mesure d'agir suffisamment indépendamment des autres opérateurs de transport ferroviaire pour que son activité ne soit pas considérée comme soumise à une pression concurrentielle suffisante.

(127) Compte tenu de ces facteurs et du fait que la concurrence intermodale n'exerce pas de pression concurrentielle sur SJ, la Commission ne peut pas conclure que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire sur la liaison Stockholm-Göteborg est directement exposée à la concurrence.

3.2.3.3. Göteborg-Malmö

(128) Il s'agit de la troisième liaison la plus importante en Suède. Pour SJ, cette liaison est nettement moins importante que les deux liaisons principales précédentes du point de vue des recettes et de la rentabilité, puisqu'elle représente [confidentiel] % ([146]) des recettes totales de la demanderesse et [confidentiel] % de ses bénéfices ([147]).

(129) Sur l'ensemble de la liaison, la part de marché de la demanderesse a clairement diminué sur le plan tant des recettes ([10 à 20] % dans les estimations pour 2023) que du nombre de voyageurs-kilomètres ([10 à 20] % dans les estimations pour 2023). En ce qui concerne les deux autres prestataires de services dans le cadre d'une OSP, Pågatåg a également connu une diminution de sa part de marché, tandis que Öresundståg a nettement augmenté sa présence sur cette liaison. MTR n'avait qu'une présence anecdotique sur ce marché. La demanderesse s'était retirée de cette liaison en avril 2012, mais a repris ses activités en décembre 2013 avec un service renforcé grâce à une réduction de la durée des trajets. La demanderesse a géré le contrat d'OSP Öresundstagen en 2021 et en 2022. Le contrat d'OSP devait expirer en 2030, mais il a été résilié prématurément en décembre 2022, avec l'accord des deux parties, en raison de modifications des conditions d'exploitation. Au cours des années 2021 et 2022, la demanderesse n'a fait face à aucune concurrence sur les deux principaux tronçons et dans l'ensemble, elle n'a été confrontée qu'à une concurrence réduite. La demanderesse détenait une part de marché de près de [60 à 70] % en 2021 et de [60 à 70] % en 2022 en matière de recettes et d'environ [50 à 60] % en 2021 et de [60 à 70] % en 2022 en termes de voyageurs-kilomètres. Transdev a repris ce contrat d'OSP, pour lequel le prix des billets et le nombre de départs sont fortement réglementés.

(130) Le rapport de KTH de 2022 indique ([148]) que le train rapide de SJ représentait près d'un tiers des départs sur le tronçon MAL-GOT (dans les deux sens) en 2019, puis est tombé à un cinquième des départs en 2022. Le nombre de départs d'Öresundståg est resté constant au cours de la période. Le train rapide de SJ affichait la durée de trajet moyenne la plus courte.

(131) Comme l'illustre le tableau 8, les recettes par voyageur-kilomètre de la demanderesse sont plus importantes que celles des autres opérateurs.

Tableau 8

Écart relatif entre les recettes de SJ par voyageur-kilomètre et celles des autres opérateurs sur l'ensemble de la liaison GOT-MAL ([149]) **[confidentiel]**

(132) Sur un marché qui concerne uniquement les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs, la Commission constate que la demanderesse n'a aucun concurrent.

([146]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableau 6, p. 13.
([147]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableau 7, p. 14, et calcul de la Commission exprimé en pourcentage des quatre principales liaisons sur lesquelles la demanderesse réalise des bénéfices.
([148]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 290, tableau 173.
([149]) Calculs fondés sur l'annexe 2 de la réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024.

(133) Quant au transport par autobus, sa part est faible ([10 à 20] %) par rapport aux services ferroviaires ([150]). Le prix et la durée de trajet sont comparables aux services de train fournis dans le cadre d'une OSP, mais le service de la demanderesse reste nettement plus rapide (2 h 35 contre 3 heures à 3 h 25) et plus coûteux (entre 30 % et 100 % environ) que les services de bus pour les billets achetés entre 0 et 14 jours avant le départ ([151]). Par conséquent, les services de bus peuvent exercer une certaine pression concurrentielle sur cette liaison.

3.2.3.3.1. Tronçon Göteborg-Malmö (GOT-MAL) de bout en bout

(134) Le trajet de bout en bout devrait représenter environ [confidentiel] % des recettes sur l'ensemble de cette liaison en 2023.

(135) Sur le trajet de bout en bout [qui représente [confidentiel] % des recettes de la demanderesse et [confidentiel] % des recettes globales ([152])], la demanderesse détenait en 2023 [20 à 30] % des parts de marché sur la base des recettes et des voyageurs-kilomètres ([153]).

(136) Öresundståg fixe des prix constants indépendamment de l'anticipation de l'achat par rapport à la date de départ ([154]). Son contrat d'OSP est un contrat de production qui comprend une rémunération pour les activités, tandis que les ventes de billets, y compris la détermination du prix des billets, sont gérées par le pouvoir adjudicateur ([155]). Par conséquent, Öresundståg n'a pas le droit d'appliquer des régimes de prix plus complexes ni de prendre d'autres mesures qui lui permettraient d'exercer une concurrence plus efficace sur le marché en tant qu'opérateur commercial. [confidentiel].

3.2.3.3.2. Tronçon Göteborg-Halmstad (GOT-HAL)

(137) Ce tronçon devrait représenter environ [confidentiel] % des recettes de la demanderesse sur l'ensemble de la liaison et environ [confidentiel] % des recettes totales. La demanderesse détient des parts de marché de près de [10 à 20] % sur le plan des recettes et de [5 à 10] % en termes de voyageurs-kilomètres ([156]).

3.2.3.3.3. Tronçon Göteborg-Boras (GOT-BOR)

(138) La part de SJ a légèrement diminué, en nombre de voyageurs, passant de [20 à 30] % en 2019 à [20 à 30] % en 2023 (selon les estimations pour cette année). Toutefois, au cours de la même période, sa part de recettes est passée de [30 à 40] % à [30 à 40] % ([157]).

(139) Les recettes par voyageur de SJ sont [confidentiel] à celles de Västtåg [confidentiel].

Tableau 9

Écart relatif entre les recettes de SJ par voyageur et celles des autres opérateurs sur l'ensemble du tronçon GOT-BOR ([158]) **[confidentiel]**

(140) Compte tenu des facteurs examinés ci-dessus, la Commission considère qu'à l'heure actuelle, l'activité de fourniture de services ferroviaires commerciaux sur la liaison Göteborg-Malmö ne peut être considérée comme directement exposée à la concurrence que sur un marché englobant des services de transport ferroviaire de voyageurs à la fois commerciaux et fournis dans le cadre d'une OSP.

([150]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 163, tableaux 92 et 93.
([151]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, points 164 et 165, tableaux 94 et 95.
([152]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 64.
([153]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableaux 27 et 29, p. 20.
([154]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 120, tableaux 62 et 63.
([155]) Réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024, point 38.
([156]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableaux 30 et 31.
([157]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableaux 70, 71, 89 et 90 de la demande d'exemption.
([158]) Calculs fondés sur l'annexe 2 de la réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024.

Conclusion relative à la liaison Göteborg-Malmö

(141) L'Autorité de la concurrence considère ([159]) que cette liaison peut continuer à être considérée comme directement exposée à la concurrence compte tenu de la pression concurrentielle ascendante et descendante ainsi que de la diminution de la part de marché de la demanderesse au fil du temps.

(142) Compte tenu des facteurs examinés ci-dessus, la Commission considère qu'à l'heure actuelle, l'activité de fourniture de services ferroviaires commerciaux sur la liaison Göteborg-Malmö ne peut être considérée comme directement exposée à la concurrence que sur un marché englobant des services de transport ferroviaire de voyageurs à la fois commerciaux et fournis dans le cadre d'une OSP.

3.2.3.4. Stockholm-Sundsvall-Umeå (STO-SUN-UME)

(143) Il s'agit de la quatrième liaison la plus importante en Suède et elle représente globalement environ [confidentiel] % ([160]) des recettes totales et du nombre total de voyageurs-kilomètres sur les cinq liaisons principales, tous opérateurs confondus. Il s'agit de la troisième liaison la plus importante pour SJ, puisqu'elle représente [confidentiel] % de ses recettes ([161]) et près de [confidentiel] % de ses bénéfices ([162]). Cette liaison est actuellement exploitée (train de bout en bout) par la demanderesse et par Vy dans le cadre d'un contrat d'OSP pour un train de nuit. Les fournisseurs de services ferroviaires dans le cadre d'une OSP exploitent différents tronçons.

(144) Sur un marché qui englobe à la fois des services de transport ferroviaire de voyageurs commerciaux et des services de transports fournis dans le cadre d'une OSP, la situation est décrite dans les considérants suivants.

(145) De manière globale, sur le plan des recettes, la part de marché de la demanderesse est passée de [70 à 80] % en 2016 à [70 à 80] % en 2023 (selon les estimations pour cette année). Sur le plan des voyageurs-kilomètres, elle a augmenté de [60 à 70] % à [60 à 70] % ([163]).

(146) Le rapport de KTH de 2022 ([164]) indique que le train rapide de SJ assure la grande majorité des départs sur la liaison SUN-STO (dans les deux sens) et offre la durée moyenne de trajet la plus courte. Le train rapide de SJ assure près de la moitié des départs sur la liaison UME-STO (dans les deux sens) et offre la durée moyenne de trajet la plus courte.

(147) Les recettes de SJ par voyageur-kilomètre sont nettement supérieures à celles de tous les autres opérateurs ([confidentiel]), à l'exception du train de nuit Övre Norrland. En 2019, ce contrat d'OSP était exploité par SJ, dont les recettes par voyageur-kilomètre étaient environ [confidentiel] % plus élevées. Depuis 2020, le contrat d'OSP est exploité par Vy. Après la perte du contrat d'OSP du train de nuit en décembre 2020, la demanderesse a commencé à exploiter un train de nuit sur une base commerciale. Si l'on exclut les années de la pandémie (2020 et 2021), l'écart de recettes par voyageur-kilomètre [confidentiel].

Tableau 10

Écart relatif entre les recettes de SJ par voyageur-kilomètre et celles des autres opérateurs sur l'ensemble de la liaison STO-SUN-UME ([165]) **[confidentiel]**

(148) La Commission relève que, malgré la diminution des parts de marché de la demanderesse, en termes nominaux, les recettes et le nombre de voyageurs-kilomètres comptabilisés par la demanderesse sont plus élevés en 2023 qu'en 2019. En outre, la Commission constate que Vy ne prolongera pas le contrat d'OSP qui expire en décembre 2024, au motif qu'elle a supporté des coûts plus élevés que prévu ([166]).

(149) Sur un marché qui concerne uniquement les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs, la Commission constate que SJ n'a aucun concurrent.

([159]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 17, point 2.
([160]) Annexe 1 de la réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024.
([161]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableau 6, p. 13.
([162]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableau 7, p. 14, et calcul de la Commission exprimé en pourcentage des quatre principales liaisons sur lesquelles la demanderesse réalise des bénéfices.
([163]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 70, tableaux 32 et 33 et demande du 13.12.2019, point 162, tableaux 30 et 31.
([164]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 290, tableau 173.
([165]) Calculs fondés sur l'annexe 2 de la réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024.
([166]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 17, point 3.

(150) La part du transport par autobus est très faible ([0 à 5] % des voyageurs en 2023 — selon les estimations pour cette année) par rapport aux services ferroviaires ([167]). En outre, les différences de qualité et de durée de trajet (6 heures contre 9 heures) par rapport aux services ferroviaires sont si importantes ([168]) que le transport par autobus ne semble pas en mesure d'exercer une pression concurrentielle sur le transport ferroviaire.

3.2.3.4.1. Tronçon Stockholm-Umeå (STO-UME) de bout en bout

(151) Ce tronçon devrait représenter environ [confidentiel] % des recettes de la demanderesse sur l'ensemble de la liaison en 2023 et environ [confidentiel] % des recettes si l'on tient compte de tous les opérateurs ([169]).

(152) Sur ce tronçon, la part de la demanderesse a chuté en raison de la perte d'un contrat d'OSP qui a été attribué à Vy. Pour ce qui est des services commerciaux, la part de la demanderesse (en tant qu'unique opérateur commercial sur la liaison) est toujours de [90 à 100] %. En ce qui concerne les activités relevant d'une OSP, si l'on prend l'année 2019 comme référence (dernière année où la demanderesse exploitait seule le tronçon, tant dans un cadre commercial que dans le cadre d'une OSP), il semble que la part commerciale en nombre de voyageurs-kilomètres n'a diminué que légèrement (de [70 à 80] % en 2019 à [60 à 70] % en 2023, selon les estimations pour cette année). Toutefois, la part de SJ a augmenté en termes de recettes, passant de [60 à 70] % en 2019 à [60 à 70] % en 2023 (selon les estimations pour cette année) ([170]).

(153) Les recettes par voyageur-kilomètre de la demanderesse sont [confidentiel] à celles du service fourni dans le cadre d'une OSP. [confidentiel].

Tableau 11

Écart relatif entre les recettes de SJ par voyageur-kilomètre et celles des autres opérateurs sur l'ensemble du tronçon STO-UME de bout en bout ([171]) **[confidentiel]**

(154) La demanderesse exploitait le train de nuit Övre Norrland jusqu'à la fin de l'année 2020. Le marché a été attribué à Vy jusqu'à la fin de l'année 2024. Toutefois, le pouvoir adjudicateur, Trafikverket, a annoncé qu'il n'y avait plus d'opérateur à partir de 2025 et qu'un marché d'urgence devrait être attribué directement. La demanderesse a été invitée à reprendre les activités de trafic, mais aucune décision n'a été prise ni aucun accord conclu ([172]). SJ a lancé son service commercial de train de nuit le 13 décembre 2020, ce qui coïncidait avec le transfert des activités à Vy dans le cadre du contrat d'OSP pour les trains de nuit ([173]).

(155) Le prix moyen du service de train de nuit de la demanderesse est inférieur à celui du train de nuit d'Övre Norrland qui est exploité dans le cadre d'une OSP ([174]). La durée de trajet du train de nuit de SJ est plus longue. En outre, la demanderesse propose plusieurs autres services ferroviaires, y compris des trains à grande vitesse ([175]), de sorte que les trains de nuit ne représentent qu'une partie de ses intérêts sur ce tronçon.

(156) Sur le tronçon de bout en bout, trois compagnies aériennes assurent des vols directs. La durée du trajet en train est d'environ 5 heures, tandis que la durée totale du vol est de trois heures.

(157) L'ANC considère ([176]) que «la différence de durée de trajet entre le train et l'avion est d'environ 2 heures, ce qui correspond approximativement à la même différence de durée de trajet que sur la liaison Stockholm-Öresund, de sorte que la pression concurrentielle exercée par ce mode de transport devrait être comparable sur les deux liaisons. Depuis plusieurs années, des travaux de voie sont en cours sur la liaison, ce qui a considérablement prolongé la durée du trajet en train, mais les travaux ont été achevés en 2023».

([167]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 167, tableaux 96 et 97.
([168]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, points 168 et 169, tableaux 98 et 99.
([169]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 71.
([170]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 73, tableaux 34 et 35.
([171]) Calculs fondés sur l'annexe 2 de la réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024.
([172]) Réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024, annexe 1.
([173]) Réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024, point 46.
([174]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 106, tableaux 50, 51, 52 et 53.
([175]) Annexe 27c des observations présentées le 22.12.2023.
([176]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 19, point 2.

(158) Sur un marché intermodal comprenant les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs, les services de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre d'une OSP, le transport aérien et le transport par autobus, la Commission note que la demanderesse détient une part de marché de [10 à 20] % en termes de voyageurs ([177]).

(159) En ce qui concerne le transport aérien, les prix de SAS sont [confidentiel] aux billets comparables de la demanderesse et augmentent fortement à mesure que la date d'achat se rapproche de la date de départ, cette augmentation étant [confidentiel] lorsque l'achat est effectué entre 10 jours ou moins avant le départ ([178]). Des conclusions similaires peuvent être tirées de la comparaison avec BRA ([179]) et avec Norwegian ([180]).

(160) Le rapport de KTH de 2022 indique ([181]) également que les prix moyens des billets pour les vols entre STO et UME sont généralement plus élevés de plus de 50 % que les billets de train.

(161) Environ [confidentiel] % des billets de la demanderesse sur la liaison sont vendus dans les 15 jours précédant le départ ([182]). C'est précisément la période pendant laquelle l'écart de prix entre les vols et les trains est le plus important. Les modèles tarifaires de SAS, de BRA et de Norwegian sont très similaires, tout comme le sont ceux des opérateurs ferroviaires (mais leurs niveaux de prix diffèrent). Toutefois, le modèle tarifaire et les niveaux de prix des entreprises aériennes sont très différents de ceux des entreprises ferroviaires. En outre, il existe de nettes différences en ce qui concerne la durée du trajet, l'expérience des voyageurs et les caractéristiques de chaque mode de transport.

(162) Compte tenu de ce qui précède, la Commission conclut que les vols peuvent exercer une pression concurrentielle sur le transport ferroviaire sur le tronçon STO-UME de bout en bout.

3.2.3.4.2. Tronçon Gävle-Sundsvall (GAV-SUN)

(163) Le tronçon Gävle-Sundsvall représente [confidentiel] % des recettes de la demanderesse sur cette liaison et [confidentiel] % des recettes globales (tous opérateurs confondus) ([183]).

(164) X-tåget et la demanderesse sont les seuls opérateurs du tronçon, X-tåget arrivant en tête avec une part de [50 à 60] % des recettes en 2023 ([60 à 70] % des voyageurs-kilomètres). La part des recettes de la demanderesse est passée de [30 à 40] % en 2016 à [40 à 50] % en 2023 (selon les estimations pour cette année) (et la part des voyageurs-kilomètres de [20 à 30] % à [30 à 40] % en termes de voyageurs-kilomètres) ([184]). Les prix des billets de l'entreprise opérant dans le cadre d'une OSP sont fixes et nettement inférieurs aux niveaux de prix des billets de la demanderesse ([185]), tandis que la durée de trajet moyenne est presque identique ([186]).

(165) La comparaison des prix des billets de la demanderesse avec ceux de X-Trafik fait apparaître une différence importante, avec des prix plus de 50 % plus élevés pour les trains rapides et Intercity de SJ en classe économique, et plus de trois fois plus élevés pour les billets en classe affaires ([187]). Compte tenu des différences de prix importantes, il est difficile de savoir dans quelle mesure la demanderesse et X-Trafik seraient en concurrence pour le même profil de clients ([188]).

([177]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 270, tableau 163.
([178]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, annexe 32, tableaux 95, 96, 101 et 102.
([179]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, annexe 32, tableaux 99 et 100.
([180]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, annexe 32, tableaux 105 et 106.
([181]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 292, tableaux 176, 177, 178 et 179.
([182]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableau 150.
([183]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 74.
([184]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 75, tableaux 36 et 37, et demande du 13.12.2019, point 166, tableaux 34 et 35.
([185]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableaux 58 et 59, p. 38.
([186]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 116.
([187]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 114, tableaux 58 et 59.
([188]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, annexe 12a, et rapport de KTH de 2023, page 19.

3.2.3.4.3. Tronçon Uppsala-Gävle (UPP-GAV)

(166) Le tronçon Uppsala-Gävle représente [confidentiel] % des recettes de la demanderesse sur cette liaison et [confidentiel] % des recettes globales (tous opérateurs confondus) ([189]). Upptåget et la demanderesse sont les seuls opérateurs du tronçon, Upptåget arrivant en tête avec une part de [70 à 80] % des recettes en 2023 ([80 à 90] % des voyageurs-kilomètres). La part des recettes de la demanderesse est passée de [10 à 20] % en 2016 à [20 à 30] % en 2023 (selon les estimations pour cette année) (et la part des voyageurs-kilomètres de [5 à 10] % à [10 à 20] % en termes de voyageurs-kilomètres) ([190]).

(167) Les modèles d'entreprise de SJ et de Mälartåg sont différents sur ce tronçon. La demanderesse exploite cette ligne dans le cadre de liaisons plus longues desservant ces villes, tandis que Mälartåg, en tant qu'entreprise opérant dans le cadre d'une OSP, relie Uppsala et Gävle avec de nombreux arrêts tout au long de la liaison ([191]).

(168) Mälartåg fixe des prix constants indépendamment de l'anticipation de l'achat par rapport à la date de départ ([192]). Son contrat d'OSP est un contrat de production qui comprend une rémunération pour les activités, tandis que les ventes de billets, y compris la détermination du prix des billets, sont gérées par l'entité contractante ([193]). Par conséquent, Mälartåg n'a pas le droit d'appliquer des régimes de prix plus complexes ni de prendre d'autres mesures qui lui permettraient d'exercer une concurrence efficace sur le marché, comme le ferait un opérateur commercial.

(169) La demanderesse propose quatre types de services sur ce tronçon: train rapide en classe économique, train rapide en classe affaires, Intercity en classe économique, Intercity en classe affaires. [confidentiel].

3.2.3.4.4. Tronçon Stockholm-Uppsala (STO-UPP)

(170) Selon la demanderesse et l'ANC, le tronçon Stockholm-Uppsala est un tronçon important, qui pourrait être considéré comme une autre liaison principale. Ce tronçon représente [confidentiel] % des recettes de la demanderesse sur cette liaison et [confidentiel] % des recettes globales (tous opérateurs confondus) ([194]). Le tronçon STO-UPP est comparable, sur le plan des recettes globales, à la liaison STO-KAR-OSL ([195]).

(171) Sur ce tronçon, la demanderesse assure un service ferroviaire commercial et a comme concurrent MTR qui opère dans le cadre de contrats d'OSP (Aktiebolaget Storstockholms Lokaltrafik — «SL» — et Mälardalstrafik MÄLAB AB — «Mälartåg»).

(172) Les recettes de SJ par voyageur-kilomètre représentent environ [confidentiel] de celles de SL, un contrat d'OSP exploité par MTR. Selon le rapport de KTH de 2022 ([196]), le train de banlieue de SL entre Stockholm et Uppsala est en partie en concurrence avec le service ferroviaire commercial de la demanderesse entre les points de destination, mais il le complète en passant par Arlanda et en faisant plusieurs arrêts. Le contrat d'OSP conclu avec SL a été résilié prématurément et, depuis mars 2024, la demanderesse l'exploite dans le cadre d'un contrat d'OSP d'urgence de deux ans.

(173) Mälardalstrafik est un autre contrat d'OSP actuellement exploité par MTR. Ce contrat sera repris par Transdev à la suite d'un contrat d'urgence à livre ouvert. Les recettes par voyageur-kilomètre de ce contrat d'OSP sont plus proches de celles de la demanderesse, mais les recettes de cette dernière restent inférieures. Le rapport de KTH de 2022 indique que Mälartåg est également en concurrence avec le service commercial Stockholm-Uppsala de la demanderesse, mais que, grâce au partenariat de billetterie Movingo, ces services se complètent mutuellement.

([189]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 74.
([190]) Observations de la demanderesse du 22.12.2023, point 76, tableaux 38 et 39 et demande, point 169, tableaux 36 et 37.
([191]) Observations de la demanderesse du 22.12.2023, annexe 12a, et rapport de KTH de 2023, page 19.
([192]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 112, tableaux 56 et 57.
([193]) Réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024, point 38.
([194]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 74.
([195]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 127.
([196]) Demande du 13.12.2019, annexe 12a.

Tableau 12

Écart relatif entre les recettes de SJ par voyageur-kilomètre et celles des autres opérateurs sur l'ensemble du tronçon STO-UPP ([197]) **[confidentiel]**

(174) Les prix de SL et de Mälardalstrafik restent identiques, quelle que soit la date de départ ([198]). Les deux contrats d'OSP sont des contrats de production, qui comprennent une rémunération pour les activités, tandis que les ventes de billets, y compris la détermination du prix des billets, sont gérées par l'entité contractante ([199]). Compte tenu des conditions régissant leurs contrats d'OSP respectifs, les opérateurs n'ont pas le droit d'appliquer des régimes de prix plus complexes ni de prendre d'autres mesures qui leur permettraient d'exercer une concurrence efficace sur le marché, comme le ferait un opérateur commercial.

(175) Le tronçon Stockholm-Uppsala est desservi par des trains fréquents assurés par les trois opérateurs (par exemple, le train de banlieue de SL propose des services toutes les 30 minutes dès le début de la matinée) ([200]). Les opérateurs SJ et PSO proposent tous deux des liaisons directes entre les deux villes. En outre, les services offerts par SJ intégrent cette ligne dans le cadre d'une liaison plus longue passant par ces deux villes ([201]).

(176) [confidentiel] La demanderesse a décidé de mettre fin à son service commercial de transport ferroviaire de voyageurs sur cette liaison à partir de décembre 2024 ([202]). Néanmoins, «certains trains qui circulent sur des liaisons plus longues comprenant des trajets entre Stockholm et Uppsala, comme par exemple sur la liaison Stockholm-Sundsvall-Umeå, continueront à s'arrêter à Uppsala» ([203]). Par conséquent, la demanderesse sera toujours présente sur ce marché d'un point de vue commercial. Par ailleurs, elle a commencé à exploiter le contrat d'OSP pour les trains de banlieue de Stockholm en mars 2024 avec l'attribution d'un contrat d'urgence d'une durée de deux ans.

(177) Compte tenu des complémentarités signalées et de la nature différente de l'OSP et de l'exploitation commerciale en matière de prix et de modèles d'entreprise, les services fournis dans le cadre d'une OSP ne semblent pas exercer de pression concurrentielle sur la demanderesse.

3.2.3.4.5. Tronçon Sundsvall-Umea (SUN-UME)

(178) Sur ce tronçon, la part de la demanderesse est inférieure à [10 à 20] %, tant en termes de recettes que de voyageurs-kilomètres ([204]).

(179) Les prix moyens de Vy Norrtåg représentent [confidentiel] des prix des trains rapides de SJ en classe économique jusqu'à sept jours avant le départ [confidentiel]. Les prix des trains rapides de SJ en classe affaires sont également inférieurs. La différence est particulièrement importante pour les achats effectués plus de sept jours avant le départ ([205]). Compte tenu de ces différences de prix, il n'est pas certain que SJ et Vy Norrtåg s'adressent au même type de clients.

Conclusions relatives à la liaison Stockholm-Sundsvall-Umeå

(180) L'ANC conclut ([206]) que, dans son ensemble, la liaison n'est pas exposée à la concurrence, mais qu'au vu de la situation concurrentielle sur certains tronçons et de leur importance économique globale par rapport à l'ensemble de la liaison, la demanderesse n'est pas en mesure d'agir de manière totalement indépendante dans sa politique de tarification.

(181) Sur un marché qui englobe à la fois des services de transport ferroviaire de voyageurs commerciaux et des services de transport fournis dans le cadre d'une OSP, la demanderesse détient une part de marché importante sur cette liaison dans son ensemble et sur trois tronçons importants (STO-UME de bout en bout, GAV-SUN et UPP-GAV).

([197]) Calculs fondés sur l'annexe 2 de la réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024 et sur l'annexe 4 de la réponse de la demanderesse du 24.6.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 3.6.2024.
([198]) Observations de la demanderesse du 22.12.2023, point 109, tableaux 54 et 55.
([199]) Réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024, point 38.
([200]) Observations de la demanderesse du 22.12.2023, annexe 18a.
([201]) Réponse de la demanderesse du 24.6.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 3.6.2024, point 43.
([202]) Réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024, point 49.
([203]) Réponse de la demanderesse du 24.6.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 3.6.2024, point 43.
([204]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 139, tableaux 78 et 79.
([205]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 117, tableaux 60 et 61.
([206]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 18, point 2.

(182) En outre, l'analyse des éléments de preuve concernant les tronçons et l'ensemble de la liaison Stockholm-Sundsvall-Umeå montre que, qu'il faille ou non tenir compte des entreprises opérant dans le cadre d'une OSP, la demanderesse est en mesure d'appliquer des modèles tarifaires et de maintenir une marge de prix considérable par rapport aux autres opérateurs commerciaux et entreprises opérant dans le cadre d'une OSP au fil du temps, et ce sans gravement compromettre sa part de marché.

(183) Sur un marché intermodal comprenant les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs, les services de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre d'une OSP, le transport aérien et le transport par autobus, la part de marché de la demanderesse n'est pas élevée [[10 à 20] % des passagers en 2023 — selon les estimations pour cette année ([207])] sur le tronçon STO-UME de bout en bout. Alors que les entreprises de transport par autobus détiennent une part de marché marginale [[0 à 5] % ([208])], les entreprises aériennes ont une part de marché cumulée de [70 à 80] % ([209]). Cela montre que le transport aérien peut exercer une pression concurrentielle sur le transport ferroviaire sur ce tronçon.

(184) Compte tenu des facteurs examinés ci-dessus, et étant donné que la concurrence intermodale exerce une pression concurrentielle sur la demanderesse sur un seul tronçon et que la demanderesse détient une part de marché globalement élevée sur cette liaison, la Commission ne peut conclure que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sur la liaison Stockholm-Sundsvall-Umeå est directement exposée à la concurrence.

3.2.3.5. Stockholm-Karlstad(-Oslo)

(185) Cette liaison représentait [confidentiel] % des recettes de la demanderesse en 2023 (selon les estimations pour cette année) ([210]). Pour la requérante, cette liaison représente [confidentiel] % de ses recettes ([211]) [confidentiel].

(186) Sur un marché qui englobe à la fois des services de transport ferroviaire de voyageurs commerciaux et des services de transports fournis dans le cadre d'une OSP, la situation est décrite dans les considérants suivants.

(187) La part des recettes de la demanderesse sur l'ensemble de la liaison a chuté, passant de [80 à 90] % en 2016 à [80 à 90] % en 2023 (selon les estimations pour cette année) (et de [80 à 90] % à [80 à 90] % en nombre de voyageurs-kilomètres) ([212]). Le seul autre opérateur commercial (Tågab) a vu sa part de recettes diminuer et passer de [0 à 5] % en 2016 à [0 à 5] % en 2023 (selon les estimations pour cette année). Sa part en voyageurs-kilomètres a diminué en conséquence.

(188) Les recettes par voyageur-kilomètre de la demanderesse sont plus importantes que celles des autres opérateurs, à l'exception de Mälardalstrafik en 2019 et en 2020, lorsque ce contrat d'OSP était encore exploité par SJ.

Tableau 13

Écart relatif entre les recettes de SJ par voyageur-kilomètre et celles des autres opérateurs sur l'ensemble de la liaison STO-KAR-OSL ([213]) **[confidentiel]**

(189) La part du transport par autobus est faible ([10 à 20] % en 2023 — selon les estimations pour cette année) par rapport aux services ferroviaires ([214]). En outre, les différences de durée de trajet par rapport aux services ferroviaires (7 heures contre 5 heures pour le train) sont si importantes ([215]) que le transport par autobus ne semble pas exercer de pression concurrentielle considérable sur les services ferroviaires.

([207]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 270, tableau 163.
([208]) Idem.
([209]) Idem.
([210]) Observations de la demanderesse du 22.12.2023, point 42, tableau 6.
([211]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableau 6, p. 13.
([212]) Observations de la demanderesse du 22.12.2023, point 78, tableaux 40 et 41, et demande du 13.12.2019, point 171, tableaux 38 et 39.
([213]) Calculs fondés sur l'annexe 2 de la réponse de la demanderesse du 1.4.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 22.3.2024 et sur l'annexe 50 de la demande.
([214]) Observations de la demanderesse du 22.12.2023, point 172, tableaux 100 et 101, et point 177, tableaux 105 et 106.
([215]) Observations de la demanderesse du 22.12.2023, points 173 et 174, tableaux 102 et 103, point 175, tableau 104, et point 179, tableaux 107 et 108.

3.2.3.5.1. Tronçon Stockholm-Oslo (STO-OSL) de bout en bout

(190) Les trajets de bout en bout devraient représenter environ [confidentiel] % des recettes de SJ sur cette liaison en 2023. Dans l'ensemble, les trajets de bout en bout représentent environ [confidentiel] % des recettes sur cette liaison ([216]). La demanderesse est la seule qui fournit encore des services de transport ferroviaire de voyageurs sur ce tronçon ([217]).

(191) Sur un marché intermodal comprenant les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs, les services de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre d'une OSP, le transport aérien et le transport par autobus, la Commission note que la demanderesse détient une part de marché de [10 à 20] % en termes de voyageurs ([218]).

(192) En ce qui concerne le transport aérien, les prix de SAS en classe économique premium représentent [confidentiel] des prix des billets comparables de la demanderesse (en termes de classe et de flexibilité) et augmentent fortement à mesure que la date d'achat se rapproche de la date de départ, devenant [confidentiel] lorsque l'achat est effectué environ 0 à 5 jours avant le départ. La différence entre la classe économique de SAS et la classe économique du train rapide de SJ est de [confidentiel] % ([219]). Des conclusions similaires peuvent être tirées de la comparaison avec Norwegian ([220]).

(193) Environ [confidentiel] % des billets de la demanderesse sur la liaison sont vendus dans les 7 jours précédant le départ ([221]). C'est précisément la période pendant laquelle les prix des vols et des trains divergent. Les modèles tarifaires de SAS et de Norwegian sont très similaires, mais diffèrent fortement de ceux de la demanderesse (l'unique opérateur ferroviaire sur cette liaison de bout en bout). En outre, il existe de nettes différences en ce qui concerne la durée du trajet (3 h 15 en avion contre plus de 5 heures en train), l'expérience des voyageurs et les caractéristiques de chaque mode de transport. Dans l'ensemble, cela indique que les vols peuvent exercer une certaine pression concurrentielle sur le transport ferroviaire sur le réseau STO-OSL de bout en bout.

3.2.3.5.2. Tronçon Stockholm-Karlstad (STO-KAR)

(194) Ce tronçon devrait représenter environ [confidentiel] % des recettes de la demanderesse sur l'ensemble de cette liaison en 2023 et environ [confidentiel] % des recettes de tous les opérateurs ([222]).

(195) La part de marché des recettes de SJ sur le tronçon est passée de [90 à 100] % en 2016 à [90 à 100] % en 2023 (selon les estimations pour cette année). Sur le plan des voyageurs-kilomètres, sa part est passée de [90 à 100] % à [90 à 100] % ([223]).

Conclusions

(196) L'ANC estime ([224]) que la liaison n'est pas directement exposée à la concurrence. Toutefois, l'ANC indique que tant les vols que les autobus exercent une certaine pression concurrentielle, comme dans le cas de la liaison Stockholm-Malmö-Copenhague.

(197) Sur le marché des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs uniquement ainsi que sur le marché englobant des services de transport ferroviaire de voyageurs à la fois commerciaux et fournis dans le cadre d'une OSP, la demanderesse détient des parts de marché très importantes sur l'ensemble de la liaison et sur les principaux tronçons. SJ est en mesure d'appliquer des modèles tarifaires et de maintenir une marge de prix considérable par rapport aux autres opérateurs commerciaux et entreprises opérant dans le cadre d'une OSP au fil du temps, et ce sans gravement compromettre sa part de marché.

([216]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 79.
([217]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 80.
([218]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 271, tableau 165.
([219]) Observations de la demanderesse du 22.12.2023, annexe 32, tableaux 117, 118, 119 et 120.
([220]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, annexe 32, tableaux 121 et 122.
([221]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, tableau 155.
([222]) Observations présentées par la demanderesse le 22.12.2023, point 81.
([223]) Observations de la demanderesse du 22.12.2023, point 82, tableaux 44 et 45, et demande du 13.12.2019, point 175, tableaux 42 et 43.
([224]) Réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024, p. 19, point 2.

(198) Sur le marché intermodal comprenant les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs, les services de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre d'une OSP, le transport aérien et le transport par autobus, la demanderesse est exposée à la pression concurrentielle du transport aérien sur le tronçon STO-OSL de bout en bout. Le transport par autobus, compte tenu de sa part de marché globalement faible, de ses prix inférieurs et de ses durées de trajet plus longues, n'est pas considéré comme exerçant une pression concurrentielle considérable sur la demanderesse sur la liaison STO-KAR-OSL. Compte tenu de l'importance économique limitée du tronçon STO-OSL de bout en bout pour la demanderesse, la Commission ne peut conclure que SJ est directement exposée à la concurrence sur la liaison STO-KAR-OSL.

3.2.3.6. Conclusion au niveau des liaisons globales

Avis de la demanderesse

(199) La demanderesse considère que, puisque ses «achats concernent conjointement des liaisons où SJ fait face à une concurrence importante et des liaisons où SJ est l'unique entreprise ferroviaire, [elle soutient] que la concurrence s'exercerait également sur les liaisons où elle ne devait pas faire face à la concurrence» ([225]).

Avis de l'ANC

(200) À l'issue de son évaluation, l'ANC a conclu que deux liaisons (Stockholm-Göteborg et Göteborg-Malmö) sont directement exposées à la concurrence. Ces liaisons représentent [confidentiel] % des recettes de la demanderesse et [confidentiel] % de ses bénéfices et sont donc essentielles pour que la demanderesse puisse réaliser des bénéfices. L'ANC indique également que la liaison Stockholm-Malmö(-Copenhague), qui représente environ [confidentiel] % des recettes de la demanderesse et environ [confidentiel] % de ses bénéfices, est soumise à une pression concurrentielle, bien qu'elle ne soit pas suffisante pour que la liaison soit considérée comme directement exposée à la concurrence. En ce qui concerne les deux autres liaisons (Stockholm-Umeå et Stockholm-Oslo), l'ANC a conclu qu'elles ne sont pas directement exposées à la concurrence mais qu'elles sont, selon elle, soumises à un degré de pression concurrentielle qui empêche la demanderesse d'agir en toute indépendance dans sa politique de tarification. L'ANC relève toutefois que ces liaisons représentent une part plus faible des recettes et des bénéfices de la demanderesse.

(201) Dans l'ensemble, l'ANC conclut que le marché des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sur les cinq liaisons confondues, et plus généralement en Suède (toutes liaisons confondues), doit être considéré comme directement exposé à la concurrence.

Conclusions de la Commission

(202) La Commission ne tire pas les mêmes conclusions que la demanderesse et l'ANC de l'analyse des cinq principales liaisons confondues. Les services commerciaux de la demanderesse ne sont directement exposés à la concurrence que sur la liaison Göteborg-Malmö. La liaison Göteborg-Malmö représente globalement près de [confidentiel] % des recettes totales et près de [confidentiel] % du nombre total de voyageurs-kilomètres des cinq liaisons principales, tous opérateurs confondus ([226]). Elle a une importance économique moindre pour la demanderesse par rapport aux deux premières liaisons [Stockholm-Malmö(-Copenhague) et Stockholm-Göteborg] et représente environ [confidentiel] % des recettes de la demanderesse et [confidentiel] % de ses bénéfices.

(203) La Commission rappelle que l'évaluation de la concurrence visée à l'article 34 de la directive 2014/25/UE a pour objet d'établir la pertinence de l'application des règles relatives à la passation des marchés publics, comme expliqué en son considérant 16. On ne saurait présumer que le niveau de concurrence sur une liaison telle que Göteborg-Malmö, peu représentative de l'ensemble de l'activité commerciale de la demanderesse, détermine le régime de son marché public pour la fourniture de services commerciaux sur d'autres liaisons plus importantes, compte tenu du fait que le marché public s'effectue sur une base commune ([227]). En outre, la demanderesse n'a fourni aucun exemple de marché public propre à cette seule liaison ([228]).

([225]) Observations présentées par la demanderesse le 4.5.2020, point 30.
([226]) Annexe 1 de la réponse de l'ANC du 22.3.2024 à la demande de renseignements de la Commission du 1.3.2024.
([227]) Demande du 13.12.2019, point 465.
([228]) Pour ces raisons, et conformément au raisonnement appliqué à la définition du marché géographique en cause aux fins de la présente décision, la Commission estime qu'il n'est pas approprié d'envisager d'accorder une exemption pour une seule liaison.

(204) Il convient également de rappeler que les évolutions récentes du marché survenues en 2024, telles que la vente de MTR Express à un nouveau propriétaire en raison de pertes récurrentes ou le fait que Flixtrain et Ryanair ont cessé d'exploiter la liaison Stockholm-Göteborg, indiquent un degré de concurrence moindre dans l'ensemble sur les cinq liaisons principales sur lesquelles la demanderesse fournit des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs.

(205) À la lumière des considérations qui précèdent, aux fins de la présente décision et sans préjudice de l'application du droit de la concurrence, la Commission estime que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire sur les cinq liaisons les plus importantes (confondues) n'est pas directement exposée à la concurrence au sens de l'article 34 de la directive 2014/25/UE.

3.3. **Conclusions**

(206) Aux fins de la présente décision et sans préjudice de l'application du droit de la concurrence, les conclusions de l'analyse du marché énumérées aux considérants 17 à 198 doivent être considérées comme une indication que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs n'est pas exposée à la concurrence au sens de l'article 34 de la directive 2014/25/UE. Par conséquent, il convient d'établir que la directive 2014/25/UE continue à s'appliquer aux contrats destinés à permettre la poursuite de cette activité en Suède.

3.4. **Observations finales**

(207) La présente décision se fonde sur la situation juridique et factuelle en juin 2024 et sur les informations fournies par la demanderesse, l'ANC ainsi que sur des informations accessibles au public,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La directive 2014/25/UE continue à s'appliquer aux marchés attribués par des entités adjudicatrices et destinés à permettre l'exécution, sur le territoire suédois, d'activités liées à la fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs.

Article 2

Le Royaume de Suède est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, 18 juillet 2024.

Par la Commission
Thierry BRETON
Membre de la Commission