

## **Cas de coopération transfrontalière Arica – Tacna (Pérou-Chili)**

### **Les faits**

La ville de Tacna est située à l'extrême sud du Pérou et la ville d'Arica à l'extrême nord du Chili, toutes deux étant des villes transfrontalières voisines. L'un des modes de transport terrestre entre ces villes est le transport public de passagers en taxis collectifs.

La fourniture du service commence et se termine dans les terminaux terrestres autorisés situés dans les villes de Tacna et Arica. Dans les deux villes, il n'y a qu'un seul terminal terrestre autorisé pour la fourniture du service enquêté. La capacité maximale des véhicules est de cinq passagers.

Cependant, l'intense relation commerciale entre les villes d'Arica et de Tacna qui génère un transport international fluide de passagers, a motivé la création du Groupe mixte de transport collectif de passagers entre Tacna et Arica, auquel ont participé les autorités et les transporteurs qui ont fourni le service entre ces villes.

Lors de ces réunions, il a été convenu d'établir un système de quotas, indiquant expressément le nombre de quotas qui correspondraient à chaque mode de transport (taxis collectifs ou bus) en fonction du nombre de sièges. De même, il a été convenu de mettre en place un système de permis qui serait en charge des ministères des transports de chaque pays.

En 1990, les pays de l'Argentine, de la Bolivie, du Brésil, du Chili, du Paraguay, de l'Uruguay et du Pérou ont signé l'Accord international sur les transports terrestres (ci-après dénommé AITIT). De même, en décembre 2004, le Chili et le Pérou ont signé l'Accord sur le transport routier de passagers d'Arica et de Tacna.

Afin de mettre en œuvre et de contrôler les dispositions établies dans les accords susmentionnés, les autorités des transports du Pérou et du Chili ont tenu des réunions annuelles et semestrielles dans les villes de Tacna et d'Arica. Dans le cadre de ces réunions, la mise en place d'un mécanisme de sortie des véhicules a été discutée et approuvée.

Le règle de sortie mis en œuvre prévoyait qu'au Pérou, 5 voitures seraient situées sur les 5 rampes du terminal. L'ordre de départ serait donné selon un numéro attribué. En 2013, 146 voitures fonctionnaient par jour et 40 voitures étaient à l'arrêt. Les autres voitures sont situées derrière la rampe en fonction de leur numéro.

Par exemple, si les voitures du Chili parvenaient à sortir (en leur attribuant les numéros «4» et «5»), que les voitures avec les numéros «9» et «10» entraient à leur place; cependant, ces voitures ne pouvaient pas partir avant que les voitures numérotées «1», «2» et «3» soient sorties. Ce mécanisme aurait été conçu en tenant compte du principe d'équité dans l'accord. Compte tenu du nombre de sièges attribués aux taxis collectifs, la proportion serait 3 voitures péruviennes et 2 voitures chiliennes. Dans le cadre de ce régime, il était garanti que les prestataires de services disposaient toujours de passagers sans avoir à se faire concurrence pour les prix, étant donné qu'une partie de ce régime de départ était l'existence d'une redevance commune pour la fourniture du service.

### **L'enquête au Pérou**

En janvier 2012, l'autorité de la concurrence péruvienne (ci-après Indecopi) a eu connaissance d'un prétendu accord collectif de service de taxi et a engagé les actions d'enquête correspondantes, qui impliquaient des entretiens avec des transporteurs et des autorités du secteur, des demandes d'informations de différentes entités étatiques et des agents qui aurait une autorisation pour fournir le service, compilation des procès-verbaux des

réunions réalisées par le Groupe Mixte de Transport Collectif de Passagers entre Tacna et Arica, ainsi que des entretiens avec les transporteurs par rapport aux prix pratiqués.

Par la Résolution 037-2013 / ST-CLC-INDECOPI du 27 décembre 2013, Indecopi a décidé d'engager une procédure administrative de sanction à l'encontre de 132 agents (31 Péruviens et 101 Chiliens).

Indecopi a soutenu l'imputation de frais sur la base des procès-verbaux des réunions entre les représentants des syndicats péruvien et chilien qui assuraient le service de taxi collectif, dans lesquelles l'élaboration et la mise en œuvre d'un accord de limitation de la disposition étaient attestées du service de taxi collectif, ainsi que la mise en place depuis 2009 d'un régime de prix consensuel basé sur les jours de plus forte demande.

Cependant, le grand nombre d'agents enquêtés étaient de nationalité étrangère, c'est pourquoi l'affaire présentait la difficulté d'un cadre juridique qui n'était pas clair en ce qui concerne la notification des actes administratifs aux personnes domiciliées à l'étranger, donc le 27 février 2014, une consultation juridique a été réalisée avec le ministère de la Justice.

Par la lettre officielle 478-2004-JUS / DGDOJ du 8 mai 2014, l'enquête a été acquittée, indiquant que lorsqu'une entreprise est domiciliée à l'étranger, il convient qu'elle soit obligée par les voies consulaires de désigner un représentant légal au Pérou pour faire les notifications de la procédure au domicile de celui-ci. Dans le cas où, malgré la demande sollicitée par voie consulaire, l'entreprise ne se conforme pas à la définition d'un représentant légal ou n'a pas d'adresse à laquelle faire la demande, l'autorité sera habilitée à notifier par publication dans un journal à plus grand tirage de la ville du pays de résidence de l'entreprise.

Dans le cadre du processus de notification, des difficultés ont été rencontrées pour identifier le domicile des personnes faisant l'objet de l'enquête domiciliées au Chili. La coopération entre les agences de la concurrence était pertinente à cet effet. Le bureau du procureur économique national a aidé Indecopi à obtenir les adresses des entreprises et des particuliers chiliens qui fournissent un service de transport terrestre de passagers par taxis collectifs entre les villes d'Arica et de Tacna.

Le bureau du procureur économique national, par la résolution 585 du 3 novembre 2014, a demandé la remise des documents pertinents examinés dans la procédure administrative disciplinaire engagée au Pérou, qui ont été transmis le 19 décembre 2014, par la lettre officielle 116-2014 / ST -CLC -INDECOPI. En outre, des communications informelles ont été établies entre Indecopi et la FNE, afin de rendre compte de l'état d'avancement de l'enquête.

Par la résolution 097-2017 / CLC-INDECOPI du 1er décembre 2017, Indecopi a publié sa déclaration finale, dans laquelle elle indiquait que le schéma de fonctionnement du rôle de sortie intégré limitait d'une manière ou d'une autre la capacité des fournisseurs de services à concurrencer en question, car les transporteurs fournissent le service consécutivement sans pouvoir rivaliser les uns avec les autres pour attirer des passagers à tout moment.

Cependant, il a été vérifié que cette règle visait à améliorer les conditions de sécurité et de qualité dans le service de transport terrestre entre Tacna et Arica. En outre, la participation des autorités péruviennes et chiliennes a été vérifiée, raison pour laquelle la Commission a conclu que l'intervention des autorités pouvait générer une confiance légitime chez les agents que leurs actions étaient conformes à la loi. Par conséquent, il a décidé de ne pas sanctionner les agents enquêtés.

## **L'enquête au Chili**

En octobre 2013, le parquet économique national chilien (ci-après dénommé «FNE») a ouvert une enquête sur un éventuel accord de prix et des décalages de sortie adoptés entre les exploitants de taxis collectifs qui assurent le service de transport public international de passagers entre les villes d'Arica au Chili et de Tacna au Pérou.

Au cours de l'enquête, le FNE a demandé des informations à diverses institutions publiques et a interrogé à la fois des exploitants de taxis collectifs et des représentants de l'autorité sectorielle. De même, le FNE a collaboré avec l'INDECOPI péruvien, qui menait une enquête parallèle sur les mêmes événements. Cette collaboration comprenait des échanges d'informations non confidentielles, y compris des informations publiques (telles que des données permettant d'identifier et de notifier les personnes enquêtées) et des informations internes de l'agence (se référant principalement au statut et à la nature de leurs enquêtes respectives, ainsi qu'à leurs conclusions préliminaires. ).<sup>1</sup> .

Après avoir analysé les preuves recueillies, le FNE a conclu que plus de 100 exploitants de taxis collectifs, chiliens et péruviens, avaient ou avaient défini un système de quarts de sortie pour chaque concurrent et un tarif minimum et maximum à facturer au public final pour leurs services. L'enquête a également permis de conclure que l'accord avait été promu par les autorités de transport des deux pays afin d'éviter le grand nombre d'accidents de la circulation que la concurrence entre opérateurs a produit sur l'itinéraire.

Malgré ces constatations, le FNE a décidé de clore l'enquête sans engager de poursuites judiciaires. En premier lieu, parce que malgré le fait que les autorités publiques peuvent être sanctionnées pour avoir adopté un comportement anticoncurrentiel, l'action visant à poursuivre l'autorité de transport dans ce cas a été prescrite. Deuxièmement, le FNE a décidé de ne pas poursuivre les exploitants de taxis collectifs parce que:

(i) L'accord aurait été demandé et approuvé par les autorités publiques des deux pays. Bien que légalement la participation des autorités n'exclut pas la responsabilité des agents économiques, elle constitue un facteur atténuant en réduisant la prise de conscience de l'illégalité;

(ii) L'accord avait été adopté publiquement;

(iii) Bien que constituant un accord de prix et de fréquence, l'accord aurait été motivé par l'intérêt de réduire le nombre important d'accidents survenus sur l'itinéraire en l'absence de quarts de travail;

(iv) La poursuite d'un tel nombre de concurrents entraînerait des frais de litige largement supérieurs à ses avantages; et

(v) Que l'INDECOPI a mené une enquête pour les mêmes événements.

\*\*\*\*\*

---

<sup>1</sup> Une classification des formes de coopération entre les agences de la concurrence se trouve dans l'International Competition Network, Anti-cartel Enforcement Manual, chapitre 9, 2013. Disponible sur: <https://www.internationalcompetitionnetwork.org/portfolio/international-cooperation/>