

PLAINTE AVEC CONSTITUTION DE PARTIE CIVILE

A la requête De :

- 1) Le **Groupe de Solidarité aux Victimes du 21 octobre à Éséka**, Association de fait dont le siège social est chez KADDOUR FERID N°W751225865, 8 Cour des Fabriques, 70 rue Jean-Pierre Timbaud 75011 Paris
- 2) Le **Comité de Libération des Prisonniers Politiques (CL2P)**, dont le siège est chez KADDOUR FERID N°W751225865, 8 Cour des Fabriques, 70 rue Jean-Pierre Timbaud 75011 Paris, pris en la personne de son Président, **Monsieur Joël Didier ENGO** domicilié en cette qualité au dit siège social, agissant en vertu d'une décision du Bureau en date du 29 octobre 2016.
- 3) Le **Syndicat Professionnel des Conducteurs de Train du Cameroun**, Syndicat de droit camerounais, Enregistrement N°SN/1/70 du 4 août 2008 dont le siège social est BP. 10003 Douala Cameroun, pris en la personne de son président **Monsieur Piper Mba Alain Klaus**, agissant en vertu d'une décision du bureau en date du 16 novembre 2016.

Ayant pour Conseil la **SELARL Dike Avocats** par Stéphane ENGUÉLÉGUÉLÉ, 3 rue Vincent Auriol BP.30610 80000 Amiens (Tél :03.60.123.300. Télécopie : 03.60.123.301. Email : stephane.engueleguele@dike-avocats.fr). Au cabinet duquel les parties civiles font élection de domicile.

A L'HONNEUR DE VOUS EXPOSER

I. LES FAITS

A. Le contexte de l'exploitation du réseau ferroviaire camerounais.

Le réseau ferré de la République du Cameroun comprend une voie unique « à écartement métrique » d'une longueur de près de 1000 kilomètres entre l'ouest et le nord du Pays. Il se compose de trois tronçons : - le tronçon transcam 1 d'une longueur de 264 kilomètres entre Yaoundé et Douala ; le tronçon transcam 2 d'une longueur de 622 kilomètres entre Yaoundé et Ngaoundéré ; la ligne de l'Ouest, longue de 92 kilomètres entre Kumba et Bonabéri. Il s'agit d'une ligne de construction coloniale, les infrastructures construites au cours de la période coloniale étant complétées à partir de 1968 par le gouvernement camerounais : « La construction de l'Infrastructure fut initiée à l'époque coloniale, sous la direction successive des Allemands et des Français : entre 1906 et 1914, les colons allemands construisirent les branches de l'ouest, et celle du centre (en direction de Yaoundé ; la Première guerre mondiale éclate alors qu'ils atteignent à peine Éséka). Les français poursuivent l'extension de la voie jusqu'à Yaoundé. Ils lancèrent par ailleurs des études d'extension vers les provinces du Nord et de l'Extrême-Nord. À partir de l'indépendance, le président Ahmadou Ahidjo entreprit l'extension du réseau jusqu'à Ngaoundéré, avec le lancement des travaux en 1968. »¹

Il s'agit d'un réseau jouant un rôle essentiel dans le désenclavement des villes et des zones rurales de l'intérieur du pays, ainsi que le transit vers les pays enclavés de la sous-région CEMAC (Communauté Économique et Monétaire des États d'Afrique Centrale).

La part du chemin de fer dans le produit intérieur brut est tirée par le transport de marchandises, le fret représentant chaque année 75 à 80% du chiffre d'affaire total généré par la branche. Cette situation est liée

¹ Agence Française de Développement, La concession du chemin de fer du Cameroun : Les paradoxes d'une réussite impopulaire, Paris Août 2007 n°44, page 9.

au choix du concessionnaire, conduisant l'État du Cameroun à subventionner le transport des voyageurs.

Le secteur des transports ferroviaires Camerounais est placé sous l'égide du ministère des Transports, à travers la direction des Transports Ferroviaires. Cette direction est chargée de « l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi de la politique de l'État en matière de transport ferroviaire, le suivi de la concession de chemin de fer et l'application des différentes conventions de transport signées par l'État avec les différents partenaires. »²

Le ministère des Travaux Publics est responsable de la supervision et du contrôle technique, de l'exécution des études de faisabilité et des opérations de construction, de maintenance et d'entretien des infrastructures ferroviaires.

C'est en 1947 qu'est créée la Régie Nationale des Chemins de Fer, chargée d'exploiter le réseau ferré. Au début des années 80, la gestion de ce service public devient largement déficitaire, notamment en raison de la politique tarifaire, les prix étant très inférieurs au seuil de rentabilité. Du même coup, aucun investissement significatif n'a été réalisé dans la maintenance et le développement du réseau. La Régie Nationale des Chemins de Fer Camerounais sera identifiée comme un monopole à démanteler, dans le cadre des accords issus du programme d'ajustement structurel avec le Fonds monétaire international. Un décret présidentiel n°94/125 du 14 juillet 1994 engage la procédure de mise en concession de la Régie, un appel d'offres étant lancé la même année pour la sélection du concessionnaire.

En juin 1998, l'État du Cameroun a commandé la réalisation d'une évaluation environnementale du projet de mise en concession des chemins de fer, qui a donné lieu à l'élaboration d'un plan de gestion environnementale et de la sécurité qui devait être pris en compte par le concessionnaire³.

Le 26 juin 1998, le groupe Bolloré signait un accord global de coopération à long terme avec la société sud-africaine Comazar, portant sur la réhabilitation, la modernisation et la privatisation des chemins de fer en Afrique. Comazar est une filiale à 65 % du groupe public Transnet, qui contrôle les chemins de fer sud-africains, les 7 ports du pays, le réseau d'oléoducs, South African Airways et des transports

² BAD, Département des transports du développement urbain et des TIC, Cameroun. Note sur le secteur des transports, Abidjan 2015, page 27

³ Environmental and Social management Plan. Camrail, 37 pages.

routiers. L'autre actionnaire de Comazar est Transurb, filiale de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

Le 19 janvier 1999, le Gouvernement de la République du Cameroun signe avec la société CAMRAIL, une convention de concession pour la privatisation de la gestion et l'exploitation du domaine ferroviaire du Cameroun. Cette convention concède à CAMRAIL pour une durée de 20 ans l'exploitation du réseau. CAMRAIL a pour actionnaire de référence le Groupement BOLLORÉ (SAGA – SDV et COMAZAR). Plus précisément, la convention de concession avait pour but de transférer à CAMRAIL l'exploitation technique et commerciale des services de transport ferroviaire de marchandises et des voyageurs, l'exploitation et la maintenance, le renouvellement et l'aménagement des infrastructures ferroviaires et la gestion domaniale courante du domaine ferroviaire concédé. Ainsi, le Groupement BOLLORÉ – SAGA – SDV et COMAZAR serait responsable de la définition de la nature, la configuration, l'organisation technique et commerciale des services ferroviaires commerciaux réguliers de transport de marchandises et des voyageurs. Le groupement définit les tarifs commerciaux. Il assure normalement le financement des investissements et est responsable de l'aménagement des infrastructures ferroviaires. Le groupe BOLLORÉ détient donc 77% du capital de la société CAMRAIL.

La convention de concession de l'exploitation du réseau ferré camerounais prévoyait par ailleurs un programme d'investissement sur la période 1999-2006 en vue de réhabiliter les infrastructures ferroviaires. D'un montant de 70 millions d'euros dont 14 millions en fonds propres il a consisté en 3 activités : - Le programme d'investissement d'urgence d'un montant de 32 millions d'euros qui a été financé par CAMRAIL jusqu'à son achèvement en 2001 ; le Programme d'investissement complémentaire d'un montant de 12 millions d'euros en fonds propres par CAMRAIL ; le Programme d'investissement prioritaire abondé à hauteur de 41 millions d'euros par les partenaires techniques et financiers, pour atteindre 64 millions d'euros. La CAMRAIL n'investissait qu'à hauteur de 19 millions d'euros. La portée de ces investissements doit pourtant être relativisée : « Le concessionnaire a apporté un financement important, représentant 63 millions d'euros pour couvrir les investissements de réhabilitation de l'infrastructure ferroviaire. Une partie seulement de ce financement (15 millions d'euros) représente un réel apport sous forme de fonds propres, CAMRAIL ayant eu aussi très largement recours à des facilités de découverts bancaires. En complément, il a pu mobiliser environ 50 millions d'euros auprès des bailleurs de fonds. »⁴

⁴ Ibid.

Une convention de transport des voyageurs est signée en 2003 entre les parties, allouant à CAMRAIL une subvention de l'ordre de 3,5 milliards de Francs CFA pour maintenir le service des transports dans le cadre des missions de service public.

Le 16 septembre 2005, le Gouvernement du Cameroun et le Groupement BOLLORÉ signaient un avenant à la convention de concession de service public. L'avenant portait la durée de la concession à 30 ans à partir du 1^{er} janvier 2005.

Le 4 novembre 2008 est signé entre les parties à la convention, un second avenant destiné à redéfinir les modalités de financement des investissements ferroviaires. De manière particulière le programme d'investissements adopté pour la période 2009-2020 met à la charge de l'État du Cameroun qui n'est pas l'exploitant, le renouvellement des infrastructures ferroviaires à hauteur de 86.916 millions de Francs CFA, l'acquisition de matériel roulant voyageurs pour un montant de 12.088 millions de Francs CFA, et des investissements ferroviaires à la charge du concessionnaire à hauteur de 130.661 millions de Francs CFA. Ainsi, sur 350 millions d'euros d'investissements programmés sur la période 2009-2020, le concédant a à sa charge 150.93 millions d'euros⁵.

B) Les controverses liées à l'exploitation par le Groupement BOLLORÉ de la concession de service public ferroviaire

L'exploitation par le Groupement Bolloré du réseau ferroviaire camerounais est dès l'origine l'objet de controverses. Si la privatisation de la Régie Nationale des Chemins de Fers camerounais est considérée comme une réussite d'un point de vue opérationnel, les conditions d'exploitation sont très souvent décriées. L'offre de transport n'a pas évolué par rapport à l'état antérieur. Le matériel reste dans un état critique : « le matériel est vétuste et des investissements importants sont nécessaires. Les conditions d'utilisation sont éprouvantes pour le matériel (à cause du climat ou du comportement des passagers) et celui-ci est parfois dans un état de détérioration avancé, ce qui suscite des plaintes de la part des voyageurs. Les premiers programmes de renouvellement se sont concentrés sur l'infrastructure, dont l'état était critique et dont l'enjeu par rapport à la bonne circulation des trains était crucial.»⁶

⁵ BAD, Département des transports du développement urbain et des TIC, Cameroun. Note dur le secteur des transports, Abidjan 2015, page 28

⁶ Agence Française de Développement, La concession du chemin de fer du Cameroun : Les paradoxes d'une réussite impopulaire, Paris Août 2007 n°44, page 26 - 27

Dès les premiers instants de la concession de service public, le personnel roulant va dénoncer les conditions de travail inhumaines auxquelles il était exposé : « Le conducteur de train de la CAMRAIL, malgré les durées excessives de travail auxquelles il est soumis, malgré l'insuffisance de durée de repos, l'absence des aires appropriées de repos, malgré le manque criard d'effectif résultant de l'absence de gestion prévisionnelle et de licenciements abusifs, malgré la vétusté du matériel, l'absence et la défectuosité des organes de sécurité prévus dans les locomotives, ajoutés à la non rémunération en totalité des prestations effectuées, continue à exercer son travail de sécurité aux risques et responsabilités énormes (chiffrés en milliards), avec la certitude qu'un jour, après un incident au causes citées ci-haut et à l'état psychologique dans lequel on le fait travailler, il sera au meilleur des cas licencié, ou alors mort lors dudit incident. »⁷

La sécurisation des trains et des conditions de transport fait partie des doléances récurrentes des personnels.

Les 15, 16 et 18 novembre 2008 ces acteurs, de plus en plus préoccupés par leurs conditions de travail et les conditions de sécurité du transport ferroviaire lançaient un vaste mouvement d'humeur en vue de la prise en compte de préoccupations jamais satisfaites : « Espérant qu'un certain nombre de difficultés que nous rencontrons n'étaient pas portées à la connaissance de notre directeur général, nous avons dans un souci de préserver nos vies, celles des personnes que nous transportons, la sécurité des marchandises, du patrimoine de notre chemin de fer et de l'État camerounais, manifester notre mécontentement. Afin de ne pas alarmer notre clientèle et préserver l'image de notre entreprise, nous avons évité au maximum d'attirer l'attention des populations sur les problèmes d'insécurité : certain que, dans les premières heures de notre manifestation, notre directeur général viendra à notre rencontre, comme un père de famille, prendre connaissance des raisons de notre mauvaise humeur, à savoir en général : - la vétusté du matériel de travail, - l'absence de dispositions de sécurités nécessaires à l'exercice de notre fonction et à la préservation de notre santé... »⁸ A l'issue de ce mouvement qui ne connaîtra aucune solution, le ministre des Transports reconnaîtra l'état d'insécurité vécu par les conducteurs de train dans l'exercice de leur métier, des personnes transportées⁹. Plusieurs salariés syndiqués qui

⁷ Syndicat Professionnel des conducteurs de train du Cameroun, Actions du collectif des conducteurs de train au syndicat professionnel des conducteurs de train du cameroun, page 2

⁸ Ibid. page 11

⁹ Ibid Pièce A.11

avaient pris part à ce mouvement en débrayant, faisaient l'objet de poursuites disciplinaires et pénales. Parmi eux, Monsieur PIPER MBA fera l'objet de brimades et de harcèlement, de mutations disciplinaires contre avis médical, avant d'être licencié abusivement : il obtiendra la reconnaissance des abus dont il a été victime devant l'organisation internationale du Travail, mais les recommandations tendant à ce qu'il soit rétabli dans ses droits n'ont jamais été respectées par l'État du Cameroun¹⁰. Ces salariés étaient relaxés des poursuites pénales engagées à leur encontre par la CAMRAIL¹¹.

Les consommateurs déplorent souvent une augmentation des coûts des transports, la non prise en compte du droit d'accès au service des populations vivant en zones rurales, les mauvaises conditions d'accueil et d'embarquement des voyageurs, le non respect chronique des horaires de voyage, la surcharge des passagers notamment en seconde classe, l'absence d'hygiène et de sécurité et le coût élevé des services sur les lignes (restauration)¹².

Les organisations de la société civile déplorent l'opacité de l'exploitation opérationnelle et de la gouvernance de CAMRAIL, par rapport au cahier des clauses administratives générales et particulières de la Régie nationale des Chemins de fers, faisant corps avec la concession de service public : « Le bilan de la privatisation des chemins de fer du Cameroun est globalement négatif. Avec Bolloré Africa Logistics comme actionnaire de référence, Camrail exploite le réseau ferroviaire du Cameroun depuis le 1^{er} avril 1999 dans le cadre d'un contrat de concession signé avec l'État du Cameroun. Dix-sept ans plus tard, aucune des missions dévolues à l'Office du chemin de fer Transcamerounais en termes de travaux de construction et de renouvellement des infrastructures n'a été réalisée. Les camerounais aimeraient savoir combien de nouveaux bâtiments ont été construits, combien d'extensions ont été mises en place par Camrail, pourquoi l'écartement du rail camerounais est resté celui de l'époque coloniale. Le groupe Bolloré Africa Logistics a juste réorganisé le transport des marchandises et des personnes, rationalisé la gouvernance financière de l'ancienne Regifercam, importé de vieilles locomotives d'Amérique du Nord correspondant à l'écartement du rail au Cameroun et repeint les

¹⁰ Voyez : Plainte contre le gouvernement du Cameroun présentée par l'Union Générale des Travailleurs du Cameroun (UGTC) Rapport N°360 Cas n° 2772 ; OIT, Suites données aux recommandations du comité et du Conseil d'administration – Rapport N°371 mars 2014.

¹¹ Cour d'Appel du Littoral, TPI Douala-Bonandjo, Audience publique du 3 juin 2014, extrait du plumitif

¹² L'appel citoyen, Campagne train sans souffrance, août 2010

vieux wagons existants. Au vu et au su de tout le monde, avec la complicité des gouvernants actuels du Cameroun. »¹³

Des déraillements sont souvent déplorés, ainsi que des catastrophes de grande ampleur, comme le 28 août 2009 : ce jour là, un train transportant des marchandises déraillait au lieu dit Obobogo Rail, entraînant un grave incendie et le décès de deux vigiles. Le 29 août 2009, 7 wagons du train voyageurs tombaient dans un ravin au lieu dit Abattoir-Étoudi. Plusieurs morts et blessés étaient déplorés¹⁴.

Plus récemment, les controverses s'étaient focalisées sur les conditions d'acquisition de nouveaux matériels roulants, et sur les conditions de leur exploitation par le concessionnaire. Selon des employés de la compagnie dont certains avaient été licenciés, CAMRAIL avait fait l'acquisition de voitures chinoises défectueuses, car dépourvues de dispositifs de freinage ou dont les dispositifs de freinage était défectueux. Les anciennes voitures, vieilles mais fonctionnelles avaient été cédées à la compagnie béninoise de chemin de fer. À la suite de cette opération, un nouveau plan d'acquisition de nouveau matériel avait été mis au point¹⁵.

La billetterie de la société CAMRAIL n'est pas informatisée.

C) L'accident du 21 octobre 2016

Le vendredi 21 octobre 2016, vers 4 heures du matin, se produisait un affaissement de la chaussée sur la route nationale N°3, reliant Yaoundé à Douala, au lieu dit Matomb.

Une buse, édifiée au lieu de passage de la rivière Manyai rompait, entraînant l'effondrement de la voie et l'interruption de fait de toute circulation entre les capitales politique et économique du Cameroun.

À 7 heures du matin, 3 heures après la survenue de ce sinistre, le ministre chargé des Transports était informé de la situation. Dès 8:00, ce ministre donnait à CAMRAIL ainsi qu'à la compagnie aérienne CAMAIRCO, l'instruction de prendre les mesures exceptionnelles rendues nécessaires par la situation, et d'adapter les dispositifs de

¹³ J.M. Bikoko, Au Cameroun, les chemins de fer restent aux normes coloniales, l'Humanité 23 octobre 2016

¹⁴ H. Kamga, Cameroun : Appel à l'indemnisation des victimes et annulation du contrat de mise en concession au Groupe Bolloré de la REGIFERCAM, 31 août 2009

¹⁵ J.D. Engo, Incroyable mais vrai...Après la catastrophe ferroviaire au cameroun, le dictateur Paul Biya recherché en vain par ses « chefs » français sur ses lieux de villégiature en Suisse et à Baden Baden, Le club de Médiapart 26 octobre 2016.

desserte, pour assurer le transport des voyageurs entre Yaoundé et Douala. Il se produisait une convergence massive de voyageurs vers les gares ferroviaires de Douala et Yaoundé.

À 10:00, le train n°152 reliant Yaoundé à Douala était annoncé au départ. Ce train assure la rotation quotidienne entre les deux villes, et avait quitté Douala à 6:00 dans des conditions normales, puisque l'information sur l'interruption du trafic au lieu dit Matomb n'avait pas encore été relayée.

Il était décidé d'ajouter 8 (huit) voitures supplémentaires au train 152. Ces voitures additionnelles étaient extraites du train qui, parti de Ngaoundéré la veille à 18 heures, était arrivé à Yaoundé à 8:00. Il s'agit des voitures chinoises dont le dispositif de freinage était dénoncé par le personnel de la CAMRAIL. Les plaquettes de frein de ces voitures seraient de fait soit usées ou inexistantes.

Il était procédé à un embarquement massif des voyageurs, certains montant à bord des voitures sans aucun ticket : le personnel commercial indiquait à ces voyageurs que les tickets seraient acquis au cours du voyage, dans les voitures. De fait, les capacités d'emport et donc la charge maximale autorisée par voiture (650 tonnes) étaient manifestement dépassées, certains voyageurs étant debout ou assis par terre au départ du train : le train était en état incontestable de surcharge.

Le 21 octobre 2016 à 11:00 le train intercity 152 à destination de Douala, composé de dix-sept voitures, quittait la gare de Yaoundé, dans un état de charge exceptionnel.

Le conducteur du train 152 aurait exigé un ordre écrit de la hiérarchie administrative de CAMRAIL avant tout départ du train: « Les hommes de la DGSE arrivés sur place de Kribi par hélicoptère, ont pu s'entretenir avec le conducteur qui leur a exhibé un document engageant devant le couvrir en cas de pépin, car il avait au départ de Yaoundé formulé plusieurs observations et constats : - le ministre des Transports, Alain Mebe Ngo, précédemment ministre de la Défense muté à d'autres fonctions pour présomptions de corruption et prise illégale d'intérêts, aurait usé de trafic d'influence, afin de contraindre la direction de Camrail à atteler, contrairement aux usages en vigueur, d'autres wagons supplémentaires, sans la moindre consultation d'un expert, et

pourtant parfaitement au fait que les nouveaux wagons étaient tous démunis de freins. »¹⁶

Il ne semble pas que des « essais freins » aient été effectués avant le départ du train à Yaoundé.

Les voyageurs signalaient unanimement une importante odeur de « brûlé » dans les voitures.

Le 21 octobre 2016 vers 12:00, alors que le train se trouvait aux environs de Makak, le conducteur amorçait une descente, réputée dangereuse : l'usage avait été instauré de longue date d'observer un arrêt à hauteur de Makak, afin d'opérer une vérification du caractère opérant du freinage. Au bout de 15 minutes de descente, ce conducteur appelait la gare d'Éséka signalant une anomalie : il demandait que la gare soit immédiatement évacuée car le train ne freinait plus, et était donc incontrôlable. Contre toute attente et pour une raison ignorée, le train prenait inexorablement de la vitesse, traversant alors la gare d'Éséka à très vive allure.

Des voitures se désolidarisaient de l'attelage de tête composé de la locomotive et de deux wagons. Les wagons s'étant ainsi détachés déraillaient, s'encastraient les uns dans les autres, certains terminant leur course dans un ravin.

Sur place, les populations accourues et les rescapés valides constataient un spectacle d'épouvante. Plusieurs personnes avaient immédiatement perdu la vie. D'autres voyageurs étaient très grièvement blessés, certains atrocement mutilés. Les voitures sinistrées se trouvaient dans un état extrême d'enchevêtrement, d'autres s'étaient effondrées sur des voyageurs qui avaient ainsi été écrasés.

Un employé de la Camrail souhaitant garder l'anonymat indiquait à Radio France Internationale le jour des faits : « Dès l'acquisition des nouvelles voitures, celles qu'on appelle « voitures chinoises »...leur système de freinage n'est pas compatible avec celui que nous avons dans nos locomotives en service. Lorsqu'on s'est rendu compte que les voitures chinoises mises entre-elles exclusivement connaissent des problèmes de freinage, on a trouvé la technique d'associer les anciennes voitures françaises dans les rames pour assurer un meilleur freinage. Ce n'est un secret pour les cheminots, même s'il nous est

¹⁶ J.D. Engo, Incroyable mais vrai...Après la catastrophe ferroviaire au Cameroun, le dictateur Paul Biya recherché en vain par ses « chefs » français sur ses lieux de villégiature en Suisse et à Baden-Baden, Le club de Médiapart 26 octobre 2016.

interdit d'en parler. Tout le monde le sait, la hiérarchie aussi. J'espère tout simplement qu'on ne va pas sacrifier l'équipe de conduite de ce train parce qu'ils n'y sont pour rien. Ils ne sont pas les décideurs. Ils obéissent aux ordres et c'est la hiérarchie qui les donne. »¹⁷

D) Les mesures prises après l'accident et le bilan humain

Aucun dispositif d'assistance d'urgence n'était déployé sur le lieu de la catastrophe, ni à l'initiative de l'État, ni à celle de la CAMRAIL.

Les populations locales apportaient seules les premiers secours, ainsi que les préfet du département appuyé par certains services déconcentrés de l'État.

Les premiers secours étaient improvisés, certains blessés étant transportés dans les formations hospitalières à moto, d'autres recevant les premiers soins par terre, sur le site de l'accident.

Les équipes de secours n'intervenaient que vers 17:00, des véhicules sanitaires légers étant aperçus sur site vers 20:00.

Le bilan humain officiel fait état de 75 personnes décédées et 600 blessés. Ce bilan est contesté par les employés de la CAMRAIL qui font état de près de 300 morts¹⁸.

Des victimes étaient acheminées vers les formations sanitaires d'Eséka, Yaoundé et de Douala.

Un décret du Président de la République du Cameroun déclarait la journée du 24 octobre 2016, « Journée de deuil national. »

Une commission d'enquête interministérielle était instituée, pour enquêter sur la catastrophe dans un délai d'un mois.

Les parquets d'Eséka et de Yaoundé ouvraient une enquête préliminaire, alors que la société CAMRAIL instituait une enquête technique.

¹⁷ Rfi, Catastrophe ferroviaire au Cameroun : des « voitures chinoises » pas compatibles, Malinet 28 octobre 2016

¹⁸ J.D. Engo, Cameroun : Le scénario catastrophe d'un vendredi noir, Le club Médiapart, 22 octobre 2016

Après le rétablissement de la circulation sur la ligne Yaoundé/Douala, l'opacité demeure sur le nombre exact de victimes, ainsi que sur l'arborescence des responsabilités dans la survenue de la catastrophe.

II. LA PROCÉDURE

Les Exposants entendent déposer une plainte et se constituer partie civile, l'énoncé des événements mettant en évidence un ensemble de faits susceptibles de recevoir des qualifications pénales.

A) La recevabilité de la plainte eu égard à la qualité des parties civiles

Les Exposants se prévalent expressément des attendus de l'arrêt de cassation du 9 novembre 2010 dans l'affaire dite des « biens mal acquis. » la Cour de cassation a admis la recevabilité de la constitution de partie civile de l'association France Transparence par les motifs suivants : « Mais attendu qu'en prononçant ainsi, par des motifs pour partie inopérants tenant à la définition large de la corruption que la partie civile entend, selon ses statuts, prévenir et combattre, alors qu'à les supposer établis les délits poursuivis, spécialement le recel et le blanchiment en France de biens financés par des détournements de fonds publics, eux-mêmes favorisés par des pratiques de corruption mais distincts de cette infraction, seraient de nature à causer à l'association Transparence International France un préjudice direct et personnel en raison de la spécificité du but et de l'objet de sa mission, la chambre de l'instruction a méconnu le sens et la portée du principe ci-dessus rappelé » (Cass. Crim 9 novembre 2010 N° de pourvoi: 09-88272).

La Cour de cassation avait déjà admis la recevabilité des constitutions de partie civile d'associations non privilégiées (car ne bénéficiant pas des dispositions spéciales des art. 2-1 à 2-21 du code de procédure pénale), dès lors que l'infraction dénoncée portait atteinte aux intérêts collectifs que celles-ci ont statutairement pour mission de défendre (par exemple : Cass. crim 29 avril 1986 N° de pourvoi: 84-93719; Cass. Crim 7 février 1984 Bull n°41, 110).

Le Groupe de solidarité aux victimes du 21 octobre au Cameroun a statutairement pour but de prêter assistance aux victimes de cette catastrophe, et de mener toutes actions en vue d'identifier les responsables de la catastrophe, et d'obtenir l'indemnisation intégrale des victimes et de leurs ayants droits. Ce groupe s'est donné pour but d'ester en justice pour que soient établies les responsabilités ayant conduit à la catastrophe du 21 octobre 2016, et pour parvenir à la

réparation intégrale des préjudices subis par les victimes et leurs familles.

Le Comité de Libération des Prisonniers politiques milite contre la mauvaise gouvernance et les atteintes aux droits fondamentaux des populations camerounaises, à travers le soutien des prisonniers politiques. Il aspire à défendre contre les agissements délictueux de l'élite politico-administrative camerounaise, susceptibles d'avoir des conséquences sur les populations du Cameroun.

Le syndicat Professionnel des conducteurs de train du Cameroun milite pour l'amélioration des conditions de travail des employés ainsi que la sécurité des transports ferroviaires, et a mené des actions fortes en faveur de la sécurité des infrastructures de transport. Des salariés de CAMRAIL se trouvant au nombre des victimes, ce syndicat a intérêt à agir, alors qu'il dénonce depuis plusieurs années les conditions inacceptables de travail auxquelles sont soumis les conducteurs de train, et la mauvaise sécurité assurée aux personnes transportées.

L'article 85 du code de procédure pénale énonce : « Toute personne qui se prétend lésée par un crime ou un délit peut en portant plainte se constituer partie civile devant le juge d'instruction compétent en application des dispositions des articles 52, 52-1 et 706-42. Toutefois, la plainte avec constitution de partie civile n'est recevable qu'à condition que la personne justifie soit que le procureur de la République lui a fait connaître, à la suite d'une plainte déposée devant lui ou un service de police judiciaire, qu'il n'engagera pas lui-même des poursuites, soit qu'un délai de trois mois s'est écoulé depuis qu'elle a déposé plainte devant ce magistrat, contre récépissé ou par lettre recommandée avec demande d'avis de réception, ou depuis qu'elle a adressé, selon les mêmes modalités, copie à ce magistrat de sa plainte déposée devant un service de police judiciaire. »

La présente procédure est donc recevable, puisque les infractions dénoncées portent atteinte aux intérêts collectifs défendus par le Groupe de solidarité aux victimes du 21 octobre au Cameroun, le Comité de Libération des Prisonniers Politiques et le Syndicat professionnel des conducteurs de train du Cameroun.

B) La recevabilité eu égard aux règles de détermination du For compétent

L'article 113-6 du code pénale dispose : « La loi pénale française est applicable à tout crime commis par un Français hors du territoire de la

République. Elle est applicable aux délits commis par des Français hors du territoire de la République si les faits sont punis par la législation du pays où ils ont été commis. » Les faits d'une exceptionnelle gravité dénoncés dans le cadre de la présente procédure visent le Groupe Bolloré et sa filiale camerounaise, la société CAMRAIL. La compétence de la juridiction pénale française est ainsi justifiée par l'unicité des liens entre CAMRAIL, concessionnaire du réseau de chemin de fer Camerounais, et le Groupe BOLLORÉ.

On sait que, « le comportement d'une filiale peut être imputé à la société mère notamment lorsque, bien qu'ayant une personnalité juridique distincte, cette filiale ne détermine pas de façon autonome son comportement sur le marché, mais applique pour l'essentiel les instructions qui lui sont données par la société mère, eu égard en particulier aux liens économiques, organisationnels et juridiques qui unissent ces deux entités juridiques. Il en est ainsi parce que, dans une telle situation, la société mère et sa filiale font partie d'une même unité économique. » De fait, le comportement de la filiale sur le marché ne saurait constituer le seul élément permettant d'engager la responsabilité de la société mère, il est seulement l'un des signes de l'existence d'une unité économique. La jurisprudence européenne considère que pour établir si une filiale détermine de façon autonome son comportement sur le marché, il convient de prendre en considération l'ensemble des éléments pertinents relatifs aux liens économiques, organisationnels et juridiques qui unissent cette filiale à la société mère, (CJUE 3^{ème} Chambre du 10 septembre 2009. Akzo Nobel NV et autres contre Commission des Communautés européennes. Affaire C-97/08 P.)

Dans l'affaire Schindler Holding SA/Commission, la Cour de l'Union Européenne a jugé que la responsabilité de la société mère n'est exclue que si les filiales travaillent de manière autonome, et que la société mère n'exerce aucune influence sur les activités des filiales. Ainsi, « même en appliquant les principes de responsabilité tels qu'ils sont fixés par l'arrêt Akzo Nobel e.a./Commission, il conviendrait néanmoins de dénier la responsabilité de Schindler Holding, dès lors que les quatre filiales de celles-ci travaillent de manière autonome dans leur État membre respectif et que Schindler Holding n'exerçait pas d'influence sur leurs activités courantes. » (CJUE 5^{ème} Chambre 18 juillet 2013, Schindler Holding E.A./Commission, Affaire C-501/11 P). L'existence d'une politique commerciale intégrée, animée au niveau du groupe permet à l'inverse d'engager la responsabilité de la société mère, l'idée étant de caractériser un opérateur unique se déployant dans un contexte concurrentiel. On poserait alors la présomption selon laquelle la société mère anime l'activité des filiales, et structure leur

comportement, et rechercherait concrètement la façon dont la société mère a déterminé le comportement de la filiale.

Au cas d'espèce, il existe au sein du groupe Bolloré, une politique coordonnée en matière de développement durable, de sécurité des collaborateurs, de santé publique et de respect de l'environnement¹⁹. Cette politique intégrée transparaît à travers l'adoption d'une charte éthique qui structure les activités des collaborateurs du groupe au sein des différentes filiales²⁰.

La sécurité est un axe majeur de la politique de responsabilité sociale d'entreprise du groupe²¹ comportant le déploiement d'un « système de management intégré » par la direction Qualité Hygiène Sécurité et Environnement (Q-HSE). Cette stratégie « s'appuie sur un réseau de six coordinateurs Q-HSE régionaux et de 293 coordinateurs Q-HSE pays ou filiales. »²² Cette politique coordonnée démontre comment les politiques déployées par les filiales sont déterminées par une stratégie plus globale définie au niveau de la société mère. Dès lors la mise en œuvre de ces stratégies de groupe « suggère plutôt un contrôle effectif par la société mère de la politique commerciale de ses filiales » (CJUE 5^{ème} Chambre 18 juillet 2013, Schindler Holding E.A/Commission, Affaire C-501/11 P n°114).

La responsabilité pénale de la société mère peut donc être engagée du fait des agissements de la filiale, dans le cadre d'une action déclenchée au lieu de son siège social. La responsabilité du Groupe Bolloré sera recherchée en France, en raison des agissements imputables au Cameroun à la société CAMRAIL.

Au demeurant, ce parti procédural se justifie pleinement par l'adage *Tu patere legem quam ipse fecisti*. Car la catastrophe d'Éséka et les failles sécuritaires révélées démontrent que Bolloré a violé son propre code éthique et sa politique de responsabilité sociale d'entreprise (voyez dans le même sens : Cass crim 25 septembre 2012 Pourvoi 10-82938 ; E. Daoud, La responsabilité pénale des entreprises transnationales françaises : fiction ou réalité juridique ? AJ Pénal janvier 2012 page 15 ; L. Neyret, L'affaire Erika : moteur d'évolution des responsabilités civile et pénale, Dalloz 2010 page 2238 ; sur la limitation du principe d'indépendance des sociétés appartenant au même groupe : Cass com 3 février 2015 Pourvoi 13-24.895).

¹⁹ Bolloré, Le développement durable : Une stratégie d'entreprise, page 22

²⁰ Bolloré, Ethique et valeurs, 20 décembre 2012

²¹ Bolloré, Rapport de responsabilité sociale d'entreprise 2013,

²² Ibid. page 23

Le for français est dès lors parfaitement compétent pour connaître de la plainte ainsi portée.

Les infractions qui font l'objet de la présente plainte sont également punissables en droit camerounais. Il apparaît par ailleurs qu'au moins un ressortissant français a trouvé la mort au cours de cette catastrophe. A cet égard, les Exposants rappellent que l'article 136-7 du code pénale énonce que « La loi pénale française est applicable à tout crime, ainsi qu'à tout délit puni d'emprisonnement, commis par un Français ou par un étranger hors du territoire de la République lorsque la victime est de nationalité française au moment de l'infraction. »

Les Exposants sont par conséquent recevables et bien fondés à régulariser la présente procédure.

III. LES INCRIMINATIONS

A) Les incriminations dictées par la survenance de la catastrophe d'Éséka

Les exposants sont recevables et bien fondés à porter plainte contre X pour avoir, à Éséka au Cameroun, le 21 octobre 2016 en tout cas depuis temps non prescrit, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, en l'espèce, en ordonnant sciemment l'utilisation de voitures dépourvues de dispositifs de freinage ou dont les dispositifs de freinage étaient usagés, et en ordonnant le départ du train intercity 152 de Yaoundé à destination de Douala, dont les capacités maximales de charge des wagons étaient manifestement dépassées, involontairement causé la mort d'un nombre encore indéterminé de personnes, faits prévus et réprimés par les articles 221-6 et 221-7 du code pénal.

Plainte est portée contre X, pour avoir à Yaoundé et Éséka au Cameroun, le 21 octobre 2016 en tout cas depuis temps non prescrit, par la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, en l'espèce, en ordonnant sciemment l'utilisation de voitures dépourvues de dispositifs de freinage ou dont les dispositifs de freinage étaient usagés, et en ordonnant le départ du train intercity 152 de Yaoundé à destination de Douala, dont les capacités maximales de charge des wagons étaient manifestement dépassées, exposé autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation

ou une infirmité permanente, faits prévus et réprimés par les articles 223-1, 223-2, 223-18 et 223-20 du code pénal.

Les exposants portent plainte contre personne non dénommée pour avoir, à Éséka au Cameroun, le 21 octobre 2016 en tout cas depuis temps non prescrit, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, en l'espèce, en ordonnant sciemment l'utilisation de voitures dépourvues de dispositifs de freinage ou dont les dispositifs de freinage étaient usagés, et en ordonnant le départ du train intercity 152 de Yaoundé à destination de Douala, dont les capacités maximales de charge des wagons étaient manifestement dépassées, involontairement causé une incapacité totale de travail supérieure à 3 mois, à un nombre encore indéterminé de personnes, faits prévus et réprimés par les articles 222-19, 222-21, 222-44 du code pénal.

Plainte est encore portée contre X pour avoir, à Éséka au Cameroun, le 21 octobre 2016 en tout cas depuis temps non prescrit, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, en l'espèce, en ordonnant sciemment l'utilisation de voitures dépourvues de dispositifs de freinage ou dont les dispositifs de freinage étaient usagés, et en ordonnant le départ du train intercity 152 de Yaoundé à destination de Douala, dont les capacités maximales de charge des wagons étaient manifestement dépassées, involontairement causé une incapacité de travail inférieure ou égale à 3 mois, à un nombre encore indéterminé de personnes, faits prévus et réprimés par les articles 131-38, 131-39, 222-20, 222-21, 222-44, 222-46 du code pénal.

Les Exposants portent en outre plainte contre X pour avoir, à Éséka au Cameroun, le 21 octobre 2016 en tout cas depuis temps non prescrit, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou manquement à une obligation de prudence ou de sécurité imposée par la loi ou le règlement, en l'espèce, en ordonnant sciemment l'utilisation de voitures dépourvues de dispositifs de freinage ou dont les dispositifs de freinage étaient usagés, et en ordonnant le départ du train intercity 152 de Yaoundé à destination de Douala, dont les capacités maximales de charge des wagons étaient manifestement dépassées, porté atteinte à l'intégrité physique d'un nombre encore indéterminé de personnes, sans qu'il en résulte pour elles d'incapacité totale de travail.

Les Exposants portent en outre plainte contre X pour s'être, à Éséka au Cameroun, le 21 octobre 2016 en tout cas depuis temps non prescrit,

étant chargé d'une mission de service public et alors qu'il avait connaissance d'un risque de mort ou d'infirmité permanente pesant sur autrui, s'être volontairement abstenu de porter secours à personnes en dangers, en l'espèce les victimes de la catastrophe ferroviaire, et alors qu'il pouvait le faire sans risque pour autrui ou pour lui-même, faits prévus et réprimés par l'article 223-6 du code pénal.

B) Les incriminations liées aux conditions de négociation de la concession du chemin de fer camerounais et ses avenants.

Le 26 juin 1998, le groupe Bolloré signait un accord global de coopération à long terme avec la société sud-africaine Comazar, portant sur la réhabilitation, la modernisation et la privatisation des chemins de fer en Afrique. Comazar est une filiale à 65 % du groupe public Transnet, qui contrôle les chemins de fer sud-africains, les 7 ports du pays, le réseau d'oléoducs, South African Airways et des transports routiers. L'autre actionnaire de Comazar est Transurb, filiale de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges. Bolloré (via sa filiale Saga), dans le cadre d'un consortium avec Comazar obtient donc la concession du service public du chemin de fer Regifercam devenu Camrail. Bolloré et Comazar ont ensuite formé un partenariat 60/40% au sein d'une holding, la SECAF : elle détenait une participation majoritaire au sein de la Société Camerounaise des Chemins de Fer (SCCR), dont une participation de 17% détenue séparément par des filiales camerounaises de SDV et SAGA. La Société camerounaise de Chemins de Fers a ensuite contrôlé les 85 % de Camrail, le gérant et exploitant actuel de la concession. 10% des participations sont détenues par le gouvernement du Cameroun, 5% étant détenus par le personnel de l'entreprise.

Dès l'origine, tout laisse à penser à l'existence d'une entente en amont du choix du concessionnaire du service public des chemins de fer du Cameroun. Un pacte est signé en juin 1998 entre le Groupe Bolloré et la société Comazar²³, avant la décision par le Cameroun en janvier 1999 de concéder le service public des chemins de fer via ces opérateurs. Il est aussi parfois indiqué sous cape que l'offre de Comazar aurait été primée lors de la phase d'examen technique, avant d'être reléguée en deuxième rang, le Gouvernement du Cameroun obligeant ensuite les deux entités à fusionner, ce qu'elle feront dans des conditions révélant un partage du marché : cela démontre en tout cas l'antériorité d'une entente qui a faussé la concurrence. Pourtant, cette fusion d'opérateurs économiques ne répond à aucune nécessité technique, environnementale, sociale ou économique.

²³ Les Échos juin 1998

Il y a lieu de rappeler que de jurisprudence constante, le Conseil de la Concurrence estime que des groupements ne peuvent répondre à un appel d'offre que s'ils n'organisent pas des ententes destinées à fausser le libre jeu de la concurrence, et à tromper le pouvoir adjudicateur sur la réalité de son marché concurrentiel. Il a énoncé dans un avis du 18 mars 2003 que : « 18. *La constitution d'un groupement pour répondre à un appel d'offres pose, au regard du droit de la concurrence, des difficultés semblables à celles de la situation de sous-traitance ou de subdélégation. Le choix des entreprises de se regrouper pour déposer une offre commune n'est pas en soi anticoncurrentiel. La création d'un groupement d'entreprises peut, en effet, s'expliquer par des demandes particulières du maître d'ouvrage (délais, technicité, nécessité d'associer une entreprise locale) ou par des éléments conjoncturels (volume des travaux).* 19. *Mais, par nature, le groupement se traduit par une réduction du nombre de prestataires possibles pour la collectivité. Les entreprises qui décident de se regrouper doivent donc en informer la collectivité publique lors du dépôt de leur offre, afin de ne pas l'induire en erreur sur la situation réelle de la concurrence existant sur son marché.* 20. *Dans sa décision n° 2002-D-17 « marché de rénovation de l'Hôtel-Dieu de Narbonne » de 2002, le Conseil a réaffirmé la licéité a priori d'une réponse en groupement, sous réserve que les entreprises concernées n'en fassent pas un instrument pour mettre en œuvre des pratiques anticoncurrentielles de répartition préalable du marché d'interdiction d'accès au marché pour des opérateurs non membres du groupement, ou même d'assèchement de la concurrence : « Il est loisible à des entreprises de se grouper pour répondre à un appel d'offres, un tel groupement pouvant cependant constituer, dans certaines circonstances, une pratique anticoncurrentielle contraire aux dispositions du livre IV du code de commerce ; que tel est le cas, lorsque ce groupement est de nature à éliminer, dans les faits, l'essentiel de la concurrence entre les entreprises appelées à soumissionner ou, lorsque ce groupement est constitué à l'insu du maître de l'ouvrage et que les entreprises qui se sont entendues ou ont échangé des informations sur le montant de leur soumission, présentent des offres séparées comme si leurs stratégies étaient indépendantes.* 21. *De même que pour le cas de la sous-traitance, un projet non abouti de réponse en groupement ne peut pas légitimer des pratiques d'échange d'informations et de concertation. La jurisprudence impose aux entreprises d'informer la collectivité de leur tentative infructueuse de constitution d'un groupement et leur interdit tout échange d'informations ultérieur à l'abandon du groupement envisagé. Ces règles de conduite sont expressément rappelées aux entreprises par la décision n° 01-D-64 du Conseil « marchés de construction du SMITOM de Cognac » de 2001 : « Il est loisible à une entreprise*

d'engager des négociations avec une ou plusieurs autres pour se grouper avec elle(s) dans la perspective d'une soumission commune à un appel d'offres ; en cas de rupture de ces négociations, l'entreprise peut décider de répondre individuellement et de manière autonome à l'appel d'offres ou s'abstenir de le faire. En revanche, tout échange d'informations portant, notamment, sur les prix ou l'attribution du marché qui interviendrait postérieurement à la rupture des négociations et antérieurement à la date limite de réception des offres, serait constitutif d'une entente anticoncurrentielle.» (Conseil de la Concurrence Avis n° 2003-A-02 du 18 mars 2003 : BOCC du 16 juin 2003)

Enfin, on le sait, Comazar sera absorbé par Bolloré.

Les Exposants rappellent que l'entente qualifie le comportement d'entreprises qui passent des accords, s'entendent, ou se concertent pour prendre des décisions affectant le marché, dans le dessein de limiter, fausser voire supprimer le libre jeu de la concurrence pour un marché déterminé. L'article 420-1 du code de commerce énonce : « Sont prohibées même par l'intermédiaire direct ou indirect d'une société du groupe implantée hors de France, lorsqu'elles ont pour objet ou peuvent avoir pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence sur un marché, les actions concertées, conventions, ententes expresses ou tacites ou coalitions, notamment lorsqu'elles tendent à : 1° Limiter l'accès au marché ou le libre exercice de la concurrence par d'autres entreprises ; 2° Faire obstacle à la fixation des prix par le libre jeu du marché en favorisant artificiellement leur hausse ou leur baisse ; 3° Limiter ou contrôler la production, les débouchés, les investissements ou le progrès technique ; 4° Répartir les marchés ou les sources d'approvisionnement. » L'article 420-6 du même code dispose : « Est puni d'un emprisonnement de quatre ans et d'une amende de 75000 euros le fait, pour toute personne physique de prendre frauduleusement une part personnelle et déterminante dans la conception, l'organisation ou la mise en oeuvre de pratiques visées aux articles L. 420-1 et L. 420-2. Le tribunal peut ordonner que sa décision soit publiée intégralement ou par extraits dans les journaux qu'il désigne, aux frais du condamné. Les actes interruptifs de la prescription devant l'Autorité de la concurrence en application de l'article L. 462-7 sont également interruptifs de la prescription de l'action publique. »

Au cas d'espèce les effets de l'entente se poursuivent dans le temps, puisque cette entente a aussi déterminé et structure les conditions de la renégociation des avenants à la concession.

Bien plus, des allégations de corruption autour de la privatisation des entreprises nationales camerounaises et en particulier la REGIFERCAM apparaissent dès 2007. Il ressort ainsi d'un câble diplomatique révélé par Wikileaks, que le Groupe de Travail de l'OCDE sur la corruption a abordé des informations relatives à une « affaire Bolloré au Cameroun » : « re : Affaire Bolloré (Cameroon), le procureur français n'a aucune information sur les initiatives et procédures engagées par le Cameroun. En réponse aux interrogations du délégué américain tendant à savoir si les autorités françaises avaient été contactées par les autorités camerounaises, le délégué français a rapporté qu'il n'en existait aucun, et qu'il était dans l'attente de retours de la part des officiels camerounais. Le président du comité a suggéré à la France de contacter directement la partie camerounaise. »²⁴ En 2009, un autre câble diplomatique révèle que l'hypothèse explorée par le ministre du Transport (Bello Bouba Maïgari), au seuil des négociations en vue du renouvellement de la concession, est de « remédier aux dégradations du rail à l'origine de nombreux déraillements. Il espérait pouvoir réhabiliter le chemin de fer pour le rendre plus attractif pour les usagers et d'inciter les opérateurs miniers à mettre sur pied un dispositif partenarial adhoc. Le gouvernement du Cameroun avait fait une étude, mais le ministre avait une préférence pour explorer la possibilité de mettre sur pied une agence de développement commercial qui, portée par les américains permettrait de développer le chemin de fer. »²⁵ La concession du chemin de fer Camerounais sera prorogée au profit du Groupement Bolloré.

Les Exposants entendent, dans ces conditions, porter expressément plainte contre X, pour avoir, à Paris entre juin 1998 et octobre 2016, en tout cas depuis temps non prescrit, en vue d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence sur le marché de la privatisation du chemin de fer camerounais, en faisant obstacle à la fixation des prix par le libre jeu du marché en favorisant artificiellement leur hausse ou leur baisse et en dissimulant les liens organiques entre les acteurs, réalisé des actions concertées, conventions, ententes expresses ou tacites ou coalitions, dans le cadre de l'appel d'offres lancé en vue en vue de la sélection d'un concessionnaire de service public du chemin de fer camerounais, le renouvellement ou la modification de la convention de concession du chemin de fer Camerounais, faits prévus et réprimés par les articles L.420-1 et L.420-6 du code de commerce.

²⁴ Cable07 Paris830_a, OECD : Report of January 16-18, 2007 meeting of the working group on Bribery

²⁵ Cable09 Yaoundé696_a, Cameroon New Minister of Transport wants Boeings, helps with Railways

Les Exposants portent, en outre, plainte contre X, pour avoir, dans les mêmes circonstances de temps et de lieu, étant chargé d'une mission de service public, procuré ou tenté de procurer à la Société COMAZAR et au Groupe Bolloré, un avantage injustifié par un acte contraire aux dispositions législatives ou réglementaires ayant pour objet de garantir la liberté d'accès et l'égalité des candidats dans le cadre de l'appel d'offres lancé en vue de la sélection d'un concessionnaire de service public du chemin de fer camerounais, le renouvellement ou la modification de la convention de concession du chemin de fer Camerounais,, faits prévus et réprimés par l'article 432-14 du code pénal.

Enfin, des voitures chinoises usagées ou dépourvues de dispositifs de freinage fonctionnel ayant été acquises, au lieu de machines sûres et fonctionnelles, les Exposants portent aussi plainte contre X pour avoir, à Yaoundé, courant 2013 et 2014, étant gérant de droit ou de fait de la Société CAMRAIL, fait de mauvaise foi, des biens ou du crédit de cette société, un usage qu'il savait contraire à l'intérêt de celle-ci, à des fins personnelles ou pour favoriser une autre société ou entreprise dans laquelle il était directement ou indirectement intéressé, en l'espèce en procédant à l'acquisition, nonobstant les budgets publics approuvés, de voitures chinoises usagées ou dépourvues de dispositifs de freinage fonctionnels, avec cette circonstance que les faits ont été réalisés ou facilités au moyen de l'interposition de personnes physiques ou morales ou de tout organisme, fiducie, ou institutions comparables établis à l'étranger, faits prévus et réprimés par les articles L.241-3 4°, L.241-9, L.249-1 du code de Commerce, ensemble l'article 131-8 du code pénal.

Et tous autres faits que l'enquête révéleraient.

Les Exposants se placent à la disposition des services enquêteurs.

SOUS TOUTES RESERVES

Fait à Paris

Le