

MECANISME INDEPENDANT D'EXAMEN DES PLAINTES (MIP)

**Premier rapport de suivi
au sujet du
Terminal à conteneurs de Lomé (Lomé Container Terminal)**

20 mars 2025

Plainte DEG et FMO 18-001

**Seynabou Benga
Inbal Djalovski
Marina d'Engelbronner-Kolff**

Membres du Panel d'Experts Indépendants

Destinataires :

Plaignants LCT

(Collectif des personnes victimes d'érosion côtière)

DEG

FMO

Abréviations

Étude 2022	Étude indépendante révisée sur les causes de l'érosion côtière le long de la côte togolaise entre 1955 et 2019 (achevée en 2022)
BAD	Banque africaine de développement
ANGE	<i>Agence Nationale de gestion de l'Environnement</i>
CAO	Bureau du conseiller-médiateur en matière de conformité (MIR de la SFI/MIGA)
Collectif	Collectif des personnes victimes d'érosion côtière
CSR	Responsabilité sociale des entreprises
DEG	Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft (société allemande d'investissement et de développement)
FMO	Société néerlandaise de financement du développement
EIES	Évaluation de l'impact environnemental et social
E&S	Environnement et social.
EHS	Santé et sécurité environnementale
Proparco	<i>Société de Promotion et de Participation pour la Coopération Économique</i>
MSC	Mediterranean Shipping Company
MRI	Mécanisme indépendant de responsabilisation
MIP	Mécanisme indépendant d'examen des plaintes
PEI	Panel d'experts indépendants
SFI	Société financière internationale
IFI	Institution financière internationale
IFD	Institution financière de développement
LCT	Lomé Container Terminal (Terminal à conteneurs de Lomé)
PAG	Plan d'action de gestion conjoint de DEG et FMO en réponse au rapport d'examen de la conformité du MIP sur le Lomé Container Terminal, 15 janvier 2024
MSC	Mediterranean Shipping Company
MMEFCP	Ministère de l'Économie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière de la République du Togo
Fonds OPEP	Fonds de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole pour le développement international
PAL	Port Autonome de Lomé
PK	Point kilométrique
PROPARCO	<i>Société de Promotion et de Participation pour la Coopération Économique</i>
NP1	Norme de performance environnementale et sociale 1 de la SFI
TDR	Termes de référence
WACA	Programme de gestion du littoral ouest-africain

Contenu

Abréviations	1
Résumé	3
1. Le processus de suivi du MIP	8
2. Le projet de terminal à conteneurs de Lomé et les accords de financement	9
3. La plainte déposée auprès de DEG et de FMO	10
4. Les conclusions de l'enquête du CAO et des rapports de suivi	10
5. Constatations du rapport d'examen de la conformité du MIP	13
6. Le Plan d'action de gestion de DEG et de FMO	15
7. Constatations de non-conformité relatives aux impacts de l'érosion côtière	17
8. Constatations de non-conformité relatives à la divulgation et à la consultation	21
9. Autres questions	23
9.1. Supervision du projet dans le cadre de plaintes	23
9.2. Crainte d'intimidations et de représailles	24
10. Conclusions	24
Annexe 1 - plainte	27
Annexe 2 - Résumé des constatations de non-conformité du MIP et des préjudices connexes, des recommandations du MIP et des engagements pris par DEG et FMO dans le cadre du PAG pour donner suite aux constatations	29
Annexe 3 : Annexe 1 du Plan d'Action et Gestion Conjointe en réponse au Rapport d'Examen de la Conformité du MIP	33

Résumé

Ceci est le premier rapport de suivi de la plainte 18-001 relative au projet de Lomé Container Terminal au Togo. Le présent rapport effectue le suivi des constatations de non-conformité du rapport d'examen de la conformité établi par le Mécanisme indépendant d'examen des plaintes (« MIP ») le 31 août 2022 conformément au paragraphe 3.2.22 de la politique du MIP. Le projet est situé dans le port de Lomé. Il est détenu et exploité par Lomé Container Terminal SA (« LCT » ou le « Client ») et opère dans le cadre d'une convention de concession conclue avec le gouvernement du Togo, qui a été attribuée pour développer, construire et exploiter un terminal de conteneurs de transbordement entièrement nouveau. Le terminal à conteneurs est devenu opérationnel en 2014.

La Société financière internationale (« SFI ») a été l'unique arrangeur d'un prêt garanti de 225 millions d'euros pour LCT, financé par la SFI, la Société néerlandaise de financement du développement (« FMO »), la Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft (« DEG »), la Société de Promotion et de Participation pour la Coopération Économique (« Proparco »), la Banque africaine de développement (« BAD ») et le Fonds de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole pour le développement international (« Fonds OPEP »). FMO et DEG ont octroyé chacune un prêt de 25 millions d'euros. En 2015, MO a octroyé à titre de prêt supplémentaire un montant de 10 millions d'euros dans le cadre d'un programme de financement de 30 millions d'euros. LCT a intégralement remboursé les prêts en 2023, mettant ainsi fin à la relation financière avec DEG et FMO.

En réponse au rapport d'examen de conformité du MIP, le conseil d'administration de FMO et le conseil d'administration de DEG ont publié un Plan d'Action de Gestion (PAG) le 19 janvier 2024. Dans le rapport d'examen de conformité du MIP, le Panel d'experts indépendants (« Panel » ou « PEI ») a indiqué qu'un Plan d'Action de Gestion devrait présenter des mesures détaillées et assorties d'un calendrier pour remédier aux cas de non-conformité et aux préjudices qui en découlent. Le Panel apprécie les efforts conjoints de DEG et de FMO pour produire un PAG conforme aux meilleures pratiques internationales. Dans le même temps, le Panel souhaite souligner qu'il suit la politique du MIP dans l'exécution de son mandat de surveillance, qui stipule que : « Dans les cas où des défauts de conformité importants sont relevés, le MIP suivra la situation jusqu'à ce qu'il soit convaincu que les mesures prises par DEG [et FMO] sont de nature à remédier aux défauts de conformité importants. »

Ce rapport de suivi couvre la période allant de septembre 2022 à juillet 2024. Il est basé sur une mission menée par le Panel au Togo en décembre 2023, qui comprenait des réunions avec LCT, des représentants du *Collectif des personnes victimes d'érosion côtière* (« Collectif » ou « Plaignants »), le ministre de l'Économie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière, et les autorités qui mettent en œuvre le Programme de gestion du littoral ouest-africain (« WACA »). Le PEI a également visité des communautés côtières à l'est du port. Le Panel a en outre examiné le PAG conjoint qui a été publié en janvier 2024 après la visite de suivi au Togo ainsi que les documents pertinents sur l'état d'avancement de la mise en œuvre fournis par DEG et FMO. Le Panel a également mené des entretiens avec le personnel opérationnel de FMO. Dans la mesure où FMO joue un rôle principal dans la gestion de ce dossier, les interactions ont eu lieu principalement avec son personnel de FMO.

La plainte

Le 28 août 2018, une plainte a été reçue par les bureaux des plaintes de DEG et de FMO (voir la plainte en annexe 1). Les plaignants sont des communautés situées à l'est du port et sont représentés par l'organisation de la société civile dénommée *Collectif des personnes victimes d'érosion côtière*. Les plaignants affirment que le projet a accéléré l'érosion de la côte, ce qui a eu des répercussions négatives, telles que :

- La perte de terres et la destruction de maisons ;
- La perte de fermes, de plantations de noix de coco et de lieux d'activités touristiques ;
- Des difficultés liées aux activités de pêche ;
- La perte de sites religieux tels que des maisons de divinité ou d'autres lieux d'importance culturelle pour les communautés ;
- La perte d'infrastructures locales, comme des palais royaux, des salles communales, des marchés, des écoles, des puits et des routes.

La même plainte a été déposée en mars 2015 auprès du Bureau du conseiller-médiateur pour la conformité (« CAO »), le mécanisme indépendant de responsabilisation indépendant (« MRI ») de la SFI. Le CAO a publié un rapport d'enquête sur la conformité en réponse à cette plainte en août 2016, et a depuis publié quatre rapports de suivi dans le but d'effectuer le suivi du statut de ses constatations de non-conformité. Le rapport d'enquête sur la conformité du CAO révèle les constatations de non-conformité suivantes :¹

- L'examen préalable à l'investissement de la SFI n'a pas pris en compte les impacts historiques significatifs liés à l'érosion associés au projet, et la SFI n'a pas travaillé avec le client pour déterminer d'éventuelles mesures de remédiation ; La SFI ne s'est pas assurée que l'évaluation de l'impact environnemental et social (« EIES ») concernant les questions d'érosion côtière répondait à la Norme de performance 1, et n'a pas reconnu que des évaluations supplémentaires des risques d'érosion liés au projet étaient nécessaires ;
- La SFI n'a pas veillé à ce que l'EIES prenne en compte les impacts cumulatifs potentiels du projet ;

La SFI n'a pas divulgué l'EIES de manière adéquate ni consulté les personnes affectées par le projet.

Constatations du rapport d'examen de la conformité du MIP

Conformément au paragraphe 3.1.7 de sa politique, qui prévoit que le MIP doit évaluer au cas par cas le traitement de plaintes identiques déposées auprès d'autres MRI et s'efforcer d'éviter les doubles emplois, le MIP a décidé de prendre les conclusions du rapport d'enquête du CAO comme point de départ et n'a examiné que les progrès réalisés dans la mise en œuvre de mesures correctives pour remédier aux défauts de conformité identifiés

¹ Voir CAO, rapport d'enquête sur la conformité, investissement de la SFI dans Lomé Container Terminal, Togo, le 8 août 2016, disponible à l'adresse suivante : [FR CAO Compliance InvestigationReport Togo LCT-01 08082016.pdf](https://www.caotogo.org/FR_CAO_Compliance_InvestigationReport_Togo_LCT-01_08082016.pdf)

dans le rapport d'enquête du CAO. L'enquête du MIP a donc principalement consisté à déterminer si les mesures prises depuis 2018 avaient permis de mettre le projet en conformité avec les politiques de sauvegarde environnementale et sociale de DEG et de FMO qui étaient applicables au projet.

Le rapport d'examen de conformité du MIP a fait état de défauts de conformité persistants. Il établit qu'aucune mesure corrective n'a été conçue pour remédier à l'impact de l'érosion côtière, attribuable au projet LCT, et recommande que FMO et DEG collaborent avec LCT, le port et les autorités togolaises compétentes, afin d'aider à concevoir et à mettre en œuvre des mesures qui réduiraient l'impact de l'érosion côtière causée par le port à l'est de ce. Selon l'étude sur l'érosion côtière finalisée en 2022 pour compléter l'EIES initiale, une part limitée de l'érosion côtière totale pourrait être attribuée au projet LCT. Pour mettre le processus de divulgation et de consultation en conformité avec la Norme de performance 1 de la SFI, le MIP a recommandé qu'un résumé non technique de l'étude sur l'érosion côtière soit divulgué et que les personnes affectées, y compris les plaignants, soient consultées. En outre, le MIP a constaté que DEG et FMO auraient dû assurer une supervision plus indépendante du projet après que le rapport d'enquête sur la conformité du CAO a établi des défauts de conformité imputables à la SFI dans son rapport publié en août 2016.

Le Plan d'action de gestion de DEG et de FMO

En réponse au rapport d'examen de la conformité du MIP et aux constatations de non-conformité, DEG et FMO ont publié un Plan d'action de gestion (« PAG ») exprimant les points de vue suivante :

- Le Plan d'action de gestion (PAG) stipule que « [...] sur la base des conclusions de l'audit environnemental et social de 2020 et de l'étude de 2022, DEG et FMO n'exigeront pas de LCT qu'il conçoive des mesures supplémentaires ou qu'il fournisse une compensation individuelle, car cela ne serait approprié que si les études avaient conclu que les impacts observés sont le résultat d'une contribution significative du Projet. » Le plan d'action indique qu'étant donné qu'une contribution potentielle très limitée ne peut être exclue, la FMO applique le principe de précaution conformément à l'audit environnemental et social 2020 et soutient donc la mise en œuvre des actions définies dans l'audit 2020, qui comprend des mesures de responsabilité sociale des entreprises (« RSE »), et qui ça constitue une approche appropriée.
- Le PAG indique que DEG et FMO sont favorables à la divulgation et à la consultation d'un résumé non technique de l'étude sur l'érosion côtière, mais que cette divulgation nécessite l'approbation des autorités togolaises et que les prêteurs ont demandé au ministère responsable d'approuver la divulgation.
- Le PAG prévoit des ajustements dans les processus internes de DEG et de FMO sur la manière dont la supervision et la gestion des risques seront renforcées au cas où les mécanismes de plainte d'autres institutions financières internationales (« IFI ») aboutiraient à des constatations de non-conformité en ce qui concerne des projets dans lesquels DEG et FMO sont également impliquées.

Le PAG conjoint résume la réponse commune de DEG et de FMO aux recommandations du MIP et décrit les différentes actions que DEG et FMO se sont engagées à mettre en œuvre pour donner suite aux constatations et aux recommandations du PEI. L'annexe 2 donne un aperçu des constatations de non-conformité de la MIP et des préjudices connexes, des recommandations du MIP et des engagements pris par DEG et FMO dans le cadre du PAG pour donner suite à ces recommandations.

Le présent rapport de suivi évalue la mise en œuvre par la DEG et les FMO des recommandations du MIP en tenant compte du PAG. La section 7 couvre les constatations de non-conformité liées aux impacts de l'érosion côtière et surveille la mise en œuvre des recommandations 1, 2 et 4 du MIP. La section 8 couvre les constatations de non-conformité liées à la divulgation et à la consultation, et assure le suivi de la mise en œuvre de la recommandation 3. La section 8 couvre le constat de non-conformité relatif à la supervision des projets dans les cas de plaintes et contrôle la mise en œuvre de la recommandation 5 du MIP.

Constatations de non-conformité relatives aux impacts de l'érosion côtière

En réponse aux constatations de non-conformité du rapport d'enquête sur la conformité du CAO publié en 2016, les prêteurs ont accepté de soutenir LCT dans le développement d'une étude sur l'érosion côtière, qui évaluerait les causes de l'érosion côtière. Dans le cadre de cette étude, l'effet du projet LCT sur l'érosion côtière devrait également être déterminé. Cela a été défini dans les termes de référence (« TDR ») pour l'étude. L'étude a été finalisée en 2022 et a montré que la construction du port de Lomé avait provoqué une érosion côtière importante. L'étude conclut que le projet LCT a un effet relativement faible sur l'érosion côtière totale à l'est du port en raison de la construction de l'épi de 300 m qui arrête le flux de sable d'ouest en est et de l'approfondissement du chenal d'accès. Le Panel considère l'étude achevée comme la réponse finale aux constatations de non-conformité du rapport d'enquête du CAO de 2016. Les spécialistes E&S de FMO ont exprimé leur désaccord quant aux l'interprétation des conclusions de l'étude.

La Norme de performance 1 (« NP1 ») de la SFI, appliquée par DEG et FMO, exige que les impacts négatifs soient évités et, s'il n'est pas possible de les éviter, qu'ils soient atténués ou qu'il y soit remédié. L'étude indique une contribution à l'érosion côtière inférieure à 3% ou à 5 %, selon les paramètres utilisés dans la modélisation, attribuable au projet LCT. Ainsi, tout impact causé par l'érosion côtière due au projet, par exemple sur les moyens de subsistance, les terres et les infrastructures, doit faire l'objet de mesures appropriées visant à y remédier (recommandation 1, rapport d'examen de la conformité 2022 du MIP). D'après le PEI, cela n'a pas été fait. Le Panel n'est pas d'accord avec la position adoptée par DEG et FMO dans le MAP, selon laquelle des mesures supplémentaires ne sont nécessaires qu'en cas de contribution significative du projet. Cette position n'est pas conforme à Norme de Performance 1 (NP1). Bien que la contribution puisse être très limitée, les impacts sur les personnes affectées peuvent être significatifs et doivent donc être évalués et traités. Le PEI estime que DEG et FMO auraient dû collaborer avec LCT et les autres parties prenantes concernées pour évaluer les impacts liés à l'érosion causée par le projet sur les communautés côtières et, en fonction de la portée et de l'ampleur de ces impacts, déterminer les mesures d'atténuation et de remédiation à mettre en œuvre, conformément à la NP1. Ces mesures correctives vont au-delà des seules activités de responsabilité sociale des entreprise de LCT.

Dans son rapport d'examen de la conformité de 2022, le PEI a recommandé que DEG et FMO soutiennent LCT afin de garantir la mise en œuvre des mesures correctives spécifiées dans l'audit environnemental de mai 2020 (recommandation 2, rapport d'examen de la conformité du MIP, 2022). Le Panel conçoit que FMO et DEG déploient des efforts significatifs pour soutenir LCT dans la mise en œuvre d'un projet de soutien aux communautés, que LCT réalise dans le cadre de ses activités de responsabilité sociale d'entreprise.

Comme indiqué ci-dessus, le PEI ne considère pas qu'un cadre d'engagement et de développement communautaire soit une approche corrective conforme à la NP1 de la SFI. Néanmoins, il reconnaît qu'un tel cadre pourrait stimuler le développement local et améliorer les relations avec les communautés locales, y compris celles qui ont été historiquement affectées par l'érosion côtière. Le Panel souligne que le programme de développement communautaire, tel que défini par l'audit environnemental et intégré dans le PAG en réponse à la recommandation 2 du MIP, devrait inclure un programme d'emploi pour les jeunes et des activités génératrices de revenus pour les membres des communautés affectées, et que le cadre d'engagement communautaire devrait également inclure les parties prenantes des communautés touchées par l'érosion côtière.

Par ailleurs, l'audit environnemental définit le soutien à la construction d'infrastructures de protection côtière comme l'une des cinq actions spécifiques. Bien que la construction d'infrastructures de protection contre l'érosion côtière puisse relever du niveau national, le PEI est d'avis que FMO et DEG devraient appuyer LCT à obtenir des clarifications de la part des agences nationales compétentes, telles que l'*Agence Nationale de Gestion de l'Environnement* (« ANGE »), concernant la portée de cette activité telle que prévue dans l'audit environnemental, et mettre en œuvre les mesures appropriées en collaboration avec les parties prenantes concernées.

En conclusion, DEG et FMO déploient des efforts significatifs pour soutenir LCT à mettre en place un cadre d'engagement et de développement communautaire, que LCT met en œuvre dans le cadre de ses activités de responsabilité sociale d'entreprise. Cependant, le Panel considère que les impacts de l'érosion côtière causés par LCT ne sont pas pris en compte de manière adéquate dans le PAG, dans la mesure où impacts négatifs sur les communautés ne sont ni évalués ni traités conformément à la NP1, et qu'il subsiste un manque de clarté concernant le soutien à la construction d'infrastructures de protection côtière. Par conséquent, il n'a pas été remédié aux dommages identifiés, et le projet reste en situation de non-conformité.

Constatations de non-conformités relatives à la divulgation et à la consultation

Le rapport d'examen de la conformité 2022 du MIP relève une non-conformité, en ce que l'étude sur l'érosion de 2022, conçue comme complément à l'EIES, n'a pas été rendue publique. Le rapport recommandait qu'au minimum, un résumé non technique de l'étude soit divulgué et soumis à la consultation auprès des populations affectées. LCT a informé les prêteurs que - conformément à la convention de concession de LCT - la divulgation n'est possible qu'avec l'approbation des autorités gouvernementales togolaises. Cette approbation n'a pas été accordée.

En 2023, les prêteurs ont envoyé une note conjointe au ministère de l'Économie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière (« MMEFCP »), sollicitant l'autorisation de divulguer l'étude. Leur demande a été officiellement refusée par le ministre compétent.

Le Panel juge notable que les prêteurs n'aient appris qu'en 2022 que la divulgation de l'étude nécessitait l'approbation préalable du gouvernement. L'étude était en cours de préparation entre 2019 et 2022, et les prêteurs étaient en contact étroit avec LCT à ce sujet. La divulgation attendue de l'étude aurait donc dû faire l'objet de discussions entre les prêteurs et LCT. Il est important de noter que les deuxième et troisième rapports de suivi du CAO, publiés en 2019 et 2021, avaient mis en avant la nécessité de divulguer l'étude et de consulter les communautés affectées. Le PEI craint qu'une attention insuffisante n'ait été accordée à cette exigence, car ce n'est qu'en 2022 que LCT a adopté la position selon laquelle la divulgation de l'étude nécessitait l'approbation des autorités gouvernementales.

Le résumé non technique de l'étude de 2022 n'a pas été divulgué et le projet reste donc non conforme à la Norme de Performance 1 de la SFI.

Conclusion

Le Panel estime que le projet demeure en situation de non-conformité pour les raisons suivantes :

- (i) aucune mesure adéquate n'a été conçue et mise en œuvre pour remédier aux impacts de l'érosion côtière dans la zone située à l'est du port, concentrée principalement dans les zones situées entre 1 et 11 km à l'est du port, et,
- (ii) aucune divulgation ni consultation n'a eu lieu concernant l'étude de 2022 sur l'érosion côtière.

Selon le PEI, des mesures doivent être prises pour remédier à ces non-conformités.

1. Le processus de suivi du MIP

Il s'agit du premier rapport de suivi de la plainte 18-001 de FMO et de DEG concernant le Lomé Container Terminal au Togo. Un rapport d'examen de la conformité a été publié par le MIP le 31 août 2022.² Le rapport fait état de défauts de conformités et de dommages en découlant. Selon le paragraphe 3.2.22 de la politique du MIP, « Dans le cas où des défauts de conformité importants seraient relevés, le MIP suivra la situation jusqu'à ce qu'il soit convaincu que les mesures prises par DEG [et FMO] sont de nature à remédier aux défauts de conformité importants. »

Ce rapport de suivi, qui couvre la période septembre 2022 à juillet 2024, est basé sur une mission menée par le Panel d'experts indépendants au Togo en décembre 2023, qui comprenait des réunions avec LCT, les plaignants, le ministre de l'Économie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière, et les autorités qui mettent en œuvre le Programme

² Voir le Mécanisme indépendant d'examen des plaintes (ICM), rapport d'examen de la conformité, 31 août 2022, Plainte 18-001 de FMO et de DEG au sujet de Lomé Container Terminal SA (LCT), Togo, disponible à l'adresse suivante : <https://www.deginvest.de/DEG-Documents-in-English/About-us/Responsibility/English-LCT-Compliance-Review-report-August-31-2022.pdf>.

de gestion du littoral ouest-africain (« WACA »). Le PEI a également visité les communautés côtières de la zone située à l'est du port. Le PEI a en outre examiné le PAG conjoint qui a été publié en janvier 2024 après la visite de suivi au Togo ainsi que les documents pertinents sur l'état d'avancement de la mise en œuvre fournis par DEG et FMO. Le Panel a également mené des entretiens avec le personnel opérationnel de FMO. FMO jouant un rôle de premier plan dans la gestion de ce dossier, les interactions ont principalement eu lieu avec le personnel de FMO.

Le PAG conjoint résume la réponse commune de DEG et de FMO aux recommandations du MIP et décrit les différentes actions que DEG et FMO se sont engagés à mettre en œuvre pour donner suite aux constatations et aux recommandations du PEI. L'annexe 2 donne un aperçu des constatations de non-conformité du MIP et des préjudices connexes, des recommandations du MIP et des engagements pris par DEG et FMO dans le cadre du PAG pour donner suite à ces recommandations.

Le présent rapport de suivi évalue la mise en œuvre par DEG et FMO des recommandations du MIP. La section 7 couvre les constatations de non-conformité liées aux impacts de l'érosion côtière et suit la mise en œuvre des recommandations 1, 2 et 4 du MIP. La section 8 porte sur les constatations de non-conformité liées à la divulgation et à la consultation, et assure le suivi de la mise en œuvre de la recommandation 3. La section 9 traite du constat de non-conformité relatif à la supervision du projet dans les cas de plaintes et suit la mise en œuvre de la recommandation 5 du MIP.

2. Le projet de terminal à conteneurs de Lomé et les accords de financement

En 2008, LCT a obtenu une concession de 35 ans du gouvernement du Togo, avec une possibilité de prolongation de 10 ans, en vue de développer, construire et exploiter un nouveau terminal de transbordement de conteneurs dans le port du Togo. Le port est administré par le Port autonome de Lomé (« PAL » ou « port »), une entreprise publique.

Les travaux comprenaient :

- (i) la construction d'un quai de 1050 mètres,
- (ii) le dragage du chenal d'accès du port,
- (iii) le dragage le long des quais, le canal d'accès et le retournement du bassin à une profondeur de 16,6 m (contre une profondeur précédente de 14 mètres), et
- (iv) la construction d'un nouvel épi³ afin d'empêcher la pénétration du sable dans le chenal d'accès et les zones de quai.

L'épi de 250 mètres a été construit en 2012 et étendu à 300 mètres en 2015. Le terminal à conteneurs est devenu opérationnel en 2014.

³ L'épi est également appelé « extension du brise-lames » (« break water extension »). Le présent rapport utilise le terme « épi » car il s'agit d'une structure cross-shore destinée à freiner la dérive littorale, alors que le terme brise-lames est plus général et est souvent aligné parallèlement à la ligne de rivage. Évaluation de l'impact environnemental et social (EIES) pour le projet LCT, mai 2010, sections 6.3.1.1 et 6.3.1.8, disponible à l'adresse : <https://disclosures.ifc.org/project-detail/ESRS/29197/togo-lct>.

LCT est une joint-venture entre Global Terminal Limited, une filiale de Terminal Investment Limited, l'un des plus grands opérateurs de terminaux au monde et détenu majoritairement par la Mediterranean Shipping Company (« MSC »), et Oasis Kind Limited, une filiale de China Merchant Holdings.

Le coût initial du projet s'élevait à 324 millions d'euros. La Société financière internationale (« SFI ») a été l'unique arrangeur d'un prêt garanti de 225 millions d'euros sur 12 ans pour LCT. Ce prêt a été financé par la SFI, la Banque néerlandaise de développement entrepreneurial (« FMO »), la *Deutsches Investitions- und Entwicklungsgesellschaft* (« DEG »), la *Société de Promotion et de Participation pour la Coopération Économique* (« Proparco »), la Banque africaine de développement (« BAD ») et le Fonds de l' pour le développement international (« Fonds OPEP »).

FMO et DEG ont chacun participé à hauteur de 25 millions d'euros et ont signé la convention de prêt en 2012. En 2015, FMO a octroyé à titre de prêt supplémentaire un montant de 10 millions d'euros dans le cadre d'un programme de financement additionnel de 30 millions d'euros afin de financer l'équipement nécessaire à l'augmentation de la capacité. DEG n'a pas octroyé de financement supplémentaire. Le (LCT) a intégralement remboursé les prêts à DEG, FMO et la SFI en décembre 2023, mettant ainsi fin à la relation financière.

3. La plainte déposée auprès de DEG et de FMO

Les bureaux des plaintes de FMO et de DEG ont reçu une plainte le 28 août 2018 (voir l'annexe 1 pour la lettre contenant la plainte complète). Les plaignants sont l'organisation de la société civile dénommée *Collectif des personnes victimes d'érosion côtière* (« Collectif » ou « Plaignants »). Le Collectif représente les membres de communautés qui vivent à l'est du port de Lomé. Les plaignants affirment que le projet a contribué à l'accélération de l'érosion côtière, ce qui a entraîné :

- La perte de terres et la destruction de maisons ;
- La perte de fermes, de plantations de noix de coco et de lieux d'activités touristiques ;
- Des difficultés liées aux activités de pêche ;
- La perte de sites religieux tels que des maisons de divinité ou d'autres lieux d'importance culturelle pour les communautés ; et
- La perte d'infrastructures locales, comme des palais royaux, des salles communales, des marchés, des écoles, des puits et des routes.

4. Les conclusions de l'enquête du CAO et des rapports de suivi

Les mêmes plaignants ayant saisi le MIP avaient déjà déposé une plainte auprès du CAO en mars 2015. Le CAO a publié un rapport d'enquête sur la conformité en réponse à la plainte en août 2016.⁴

⁴ CAO, rapport d'enquête sur la conformité, investissement de la SFI dans Lomé Container Terminal, Togo, 8 août 2016, disponible à l'adresse suivante : [FR CAO Compliance Investigation Report Togo LCT-01_08082016.pdf](#)

Le paragraphe 3.1.7 de la politique du MIP prévoit que lorsque des plaintes identiques sont traitées par d'autres mécanismes indépendants de responsabilisation, le MIP doit s'efforcer de coordonner et de collaborer avec d'autres MRI afin de limiter les doubles emplois. C'est pourquoi le MIP a décidé d'utiliser les conclusions du rapport d'enquête du CAO de 2016 comme point de départ de son enquête, et de ne pas rouvrir une enquête complète depuis le début du projet.

Le rapport d'enquête sur la conformité du CAO présente les principales conclusions suivantes :

- L'examen préalable à l'investissement de la SFI n'a pas pris en compte les impacts historiques significatifs liés à l'érosion dans le cadre du projet, et la SFI n'a pas collaboré avec le client pour déterminer les mesures correctives possibles.
- La SFI ne s'est pas assurée que l'EIES relative aux questions d'érosion était conforme aux normes de performance de la SFI et n'a pas reconnu que des évaluations supplémentaires du risque d'érosion posé par le projet étaient nécessaires.
- La SFI n'a pas veillé à ce que l'EIES prenne en compte les impacts cumulatifs potentiels du projet.
- La SFI n'a pas divulgué l'EIES de manière adéquate et n'a pas consulté les personnes affectées par le projet.

Depuis la publication du rapport d'enquête sur la conformité en 2016, le CAO a publié quatre rapports de suivi concernant les mesures prises et/ou proposées par la SFI visant à traiter les conclusions de l'enquête du CAO :

- **Le premier rapport de suivi du CAO de mars 2018⁵** reconnaissait les mesures positives prises par la SFI au niveau des politiques, des procédures et des connaissances. Il s'agit notamment des orientations mises à jour en 2017 dans les Directives du Groupe de la Banque mondiale en matière d'Environnement, de Santé et de Sécurité (ESS) à l'usage des ports, des havres et des terminaux en rapport avec l'évaluation des impacts des projets sur les processus côtiers. Le CAO a également reconnu plusieurs actions lancées par la SFI au niveau du projet. Toutefois, ces actions en étaient à un stade initial de mise en œuvre et n'avaient pas encore apporté de réponse substantielle aux conclusions de l'enquête.
- **Le deuxième rapport de suivi du CAO d'avril 2019⁶** relevait que LCT avait requis un audit environnemental comprenant un volet sur l'érosion côtière dans le cadre du processus de renouvellement de sa licence environnementale gouvernementale, ainsi qu'une étude sur la contribution de différents projets d'infrastructures de protection contre l'érosion côtière. LCT avait indiqué que ces deux études incluraient des consultations avec les communautés côtières. Le CAO a pris acte de ces mesures positives visant à résoudre les non-conformités

⁵ CAO, premier rapport de suivi de la réponse de la SFI à : Enquête du CAO sur les investissements de la SFI dans Togo LCT, 28 mars 2018, disponible à l'adresse suivante : [CAOComplianceMonitoringReportTogoLCT-01_FR.pdf](#)

⁶ CAO, deuxième rapport de suivi de la réponse de la SFI à : Enquête du CAO sur les investissements de la SFI dans Togo LCT, 17 avril 2019, disponible à l'adresse suivante : [CAOCompliance MonitoringReport TogoLCT-01 April172019-FR.pdf](#)

constatées, et a indiqué qu'il comptait examiner ces études, ainsi que des mesures correctives appropriées en fonction de leurs résultats, avant de clôturer le processus de suivi.

- **Le troisième rapport de suivi du CAO d'août 2021**⁷ notait les actions de la SFI et de LCT entre mai 2019 et juillet 2021 concernant l'évaluation des impacts et des sources de l'érosion côtière. L'audit environnemental a été achevé en 2020 et publié sur le site internet de la SFI en 2021.⁸ Le CAO a noté que l'audit fournissait une description historique de l'érosion côtière au Togo, mais qu'il n'évaluait pas en détail la relation entre le projet LCT et l'érosion subie à l'est du port au cours des dernières années. LCT a également lancé une étude sur l'érosion côtière au début de 2019, laquelle a été finalisée en avril 2020. Cependant, LCT et la SFI ont soulevé des interrogations quant à la méthodologie et aux conclusions de l'étude, qui étaient alors en cours d'examen. En conséquence, la question de savoir si les activités de construction de LCT avaient contribué à l'érosion côtière est restée ouverte d'un point de vue technique. Le CAO a formulé plusieurs recommandations en vue de mettre le projet en conformité :
 - (i) S'assurer de l'achèvement de l'évaluation en suspens des impacts du projet sur l'érosion, conformément à la NP1, y compris la consultation des communautés affectées, sur la base de la divulgation préalable de rapports d'évaluation préliminaires ainsi que de tout plan d'action s'y rapportant ;
 - (ii) S'assurer de la divulgation de toute la documentation E&S requise, y compris de la version finale de l'étude sur l'érosion côtière d'avril 2020, ou de toute version révisée de l'étude sur l'érosion côtière, et du Plan d'action environnemental et social du projet mis à jour ;
 - (iii) Collaborer avec LCT afin de déterminer les mesures correctives possibles permettant de traiter les impacts de l'érosion découlant du projet, en raison de sa dépendance à l'égard de l'infrastructure du port, comme l'exige la Politique de durabilité de 2006 de la SFI.
- **Le quatrième rapport de suivi du CAO d'avril 2024**⁹ notait que les prêteurs considéraient que l'étude sur l'érosion côtière achevée en 2022 était de qualité adéquate. Les prêteurs ont reconnu que cette étude révisée répondait de manière adéquate à ses TDR, qui comprenaient, entre autres, l'évaluation des impacts sur l'érosion côtière du projet LCT. La finalisation de l'étude a marqué une étape importante vers le respect de la NP1 en matière d'évaluation des impacts du projet. L'étude n'a toutefois pas fait l'objet de divulgation. Le CAO a engagé un autre expert indépendant pour examiner les conclusions de l'étude de 2022 et en a conclu que le port de Lomé et le projet LCT avaient contribué à l'érosion côtière depuis leur

⁷ CAO, troisième rapport de suivi de la réponse de la SFI à : Enquête du CAO sur les investissements de la SFI dans Togo LCT, 11 août 2021, disponible à l'adresse : [CAOCompliance ThirdMonitoringReport TogoLCT-01-French.pdf](#)

⁸ Groupement SECDE/BRLi, Audit environnemental et social pour LCT, mai 2020, disponible à l'adresse : <https://disclosures.ifc.org/project-detail/ESRS/29197/togo-lct>

⁹ CAO, quatrième rapport de suivi de la réponse de la SFI à : Enquête du CAO sur les investissements de la SFI dans Togo LCT, 2 avril 2024, disponible à l'adresse : [CAO 4th Compliance Monitoring Report LCT 01 Togo-FN.pdf](#)

construction respective en 1964 et 2012. Le CAO a déclaré que la contribution du port à l'érosion côtière était importante et que la contribution de LCT, bien que relativement modeste, s'en trouvait confirmée jusqu'à une distance de 10 km à l'est du site du projet LCT. Le CAO a déclaré que la SFI aurait dû et devrait collaborer avec LCT pour évaluer l'ampleur des impacts E&S afin que des mesures d'atténuation et de remédiation puissent être mises en place.

Le CAO a également noté que l'étude sur l'érosion côtière de 2022 n'avait pas été rendue publique en raison de l'absence d'approbation du gouvernement qui, selon LCT, est requise dans le cadre d'accords de confidentialité. Le quatrième rapport de suivi du CAO notait que la divulgation tardive des conclusions de l'étude avait également empêché l'adoption de mesures d'atténuation et de remédiation pour prendre en compte des effets de l'érosion côtière liés à la construction du projet LCT. Le CAO a également noté que les plaignants lui avaient fait part de leurs préoccupations concernant le comportement intimidant que LCT aurait adopté à l'égard des communautés côtières et des membres du collectif.

Le quatrième rapport de suivi du CAO indiquait que les progrès réalisés en vue de remédier aux non-conformités constatées dans le cadre du projet LCT étaient lents, et que les effets néfastes de l'érosion côtière n'avaient toujours pas été évalués ni pris en compte. Il mentionnait que la SFI devait collaborer avec LCT, les autres prêteurs et les autres parties prenantes, afin d'assurer (a) la divulgation de l'étude 2022 sur l'érosion côtière et l'engagement des parties prenantes avec les communautés affectées par le projet, et (b) la réalisation d'une évaluation des impacts de l'érosion liés au projet, sur la base de laquelle des mesures d'atténuation et de remédiation pourraient être déterminées. Le CAO maintiendra le dossier ouvert dans le cadre du suivi et prévoit de publier son prochain rapport de suivi relatif à ce projet au cours de l'exercice 2025 (1^{er} juillet 2024 - 30 juin 2025).¹⁰

5. Constatations du rapport d'examen de la conformité du MIP

Le PEI a publié son rapport d'examen de la conformité en 2022. Il portait principalement sur l'état des non-conformités au moment de la publication du rapport du CAO en 2016. Il s'est donc attaché à évaluer si les mesures prises depuis 2016 avaient permis de mettre le projet en conformité avec les politiques E&S de DEG et de FMO. Le rapport d'examen de la conformité du MIP contenait trois principales constatations de non-conformité, qui sont présentées dans le tableau 1. Les constatations de non-conformité étaient les suivantes :

- (i) bien que l'étude révisée sur l'érosion côtière ait été achevée en 2022, les mesures correctives visant à remédier à tout impact causé par l'érosion côtière n'ont pas été conçues et mises en œuvre ;
- (ii) l'étude sur l'érosion côtière a mis en évidence les impacts significatifs du port et le fait que LCT a contribué à l'érosion côtière à l'est du port, ce qui devrait être atténué ;

¹⁰ Ibid., page 27.

- (iii) un résumé non technique de l'étude sur l'érosion côtière devrait être divulgué et consulté avec les personnes touchées (y compris les plaignants) afin de répondre aux exigences de la NP1.

En outre, l'ICM a constaté que la DEG et la FMO auraient dû intensifier leurs efforts pour faire en sorte que l'étude sur l'érosion côtière soit réalisée et achevée en temps opportun, d'autant plus que le prêt devait être clos en décembre 2023, ce qui réduisait considérablement l'influence de la DEG et de la FMO sur la mise en œuvre de mesures correctives.

L'ICM a également indiqué que la DEG et la FMO auraient dû adopter une approche plus indépendante en termes de supervision dès la publication du rapport d'enquête sur la conformité du CAO en août 2016, étant donné qu'il a révélé d'importantes non-conformités liées à l'investissement de la SFI dans le projet LCT. La DEG et la FMO ont continué à appliquer l'approche du responsable fonctionnel de la SFI parmi les prêteurs. L'ICM a estimé que la DEG et la FMO auraient dû adopter une attitude plus proactive dans une situation dans laquelle un rapport d'enquête faisait état de non-conformités importantes imputées à la SFI.

Tableau 1 : Non-conformité en ce qui concerne les politiques DEG/FMO, dans le rapport d'examen de la conformité du MIP d'août 2022

Problème de non-conformité	Mesures prises depuis août 2016 (après la publication du rapport d'enquête du CAO)	Problèmes non résolus	Statut de conformité
Évaluation des risques du terminal à conteneurs de Lomé sur la zone côtière à l'est du port	Des consultants togolais ont finalisé l'étude sur l'érosion côtière en avril 2020. DEG/FMO/SFI n'approuvent pas certaines conclusions et la méthodologie de l'étude, et LCT a engagé un consultant international pour revoir la méthodologie et les conclusions. Une étude révisée sur l'érosion côtière a été finalisée en février 2022.	Conception et mise en œuvre de mesures correctives pour atténuer les dommages causés par le projet LCT et le port, tels qu'identifiés dans l'étude révisée sur l'érosion côtière.	Non-conformité
Évaluation de l'impact cumulé du terminal à conteneurs de Lomé sur l'érosion côtière	Le rapport d'audit environnemental et l'étude sur l'érosion côtière soulignent l'impact négatif du port de Lomé sur l'érosion côtière à l'est du port et constatent que la construction du terminal à conteneurs de Lomé a contribué à cette érosion.	L'audit propose des mesures d'atténuation des impacts qui doivent être mises en œuvre. L'étude sur l'érosion côtière met en évidence l'impact significatif du port sur l'érosion côtière à l'est du port. Un programme adéquat d'atténuation de ces dommages doit être élaboré et mis en œuvre.	Non-conformité
Non-respect de la NP1 en raison d'un défaut de consultation sur l'EIES (2010) avec les populations vivant dans la zone d'influence à l'est du port potentiellement exposées aux impacts.	L'audit environnemental a été publié et les commentaires des personnes affectées ont été recueillis. Les consultants ayant réalisé l'étude sur l'érosion côtière ont demandé l'avis des personnes vivant à l'est du port lors la phase initiale de préparation de l'étude. Comme l'étude sur l'érosion côtière réalisée par des consultants togolais n'a pas été	Divulgaration d'un résumé non technique de l'étude finale révisée sur l'érosion côtière et consultation de ce résumé non technique avec les personnes affectées (y compris les plaignants).	Non-conformité

	jugée adéquate par LCT et les prêteurs, elle n'a pas été divulguée.		
--	---	--	--

Le rapport d'examen de la conformité du MIP a émis les recommandations suivantes pour remédier aux non-conformités constatées dans le cadre du projet :

- (i) DEG et FMO devraient collaborer avec LCT pour concevoir et mettre en œuvre des mesures correctives visant à atténuer les impacts négatifs identifiés dans l'étude révisée sur l'érosion côtière.
- (ii) DEG et FMO devraient soutenir LCT afin de garantir que les mesures correctives spécifiées dans l'audit environnemental soient mises en œuvre.
- (iii) DEG et FMO devraient demander à LCT de divulguer un résumé non technique de l'étude sur l'érosion côtière et de mener des consultations sur ce résumé avec les personnes résidant dans la zone d'influence du projet, y compris les plaignants.
- (iv) DEG et FMO devraient travailler avec LCT, le port et les autorités togolaises compétentes pour concevoir et mettre en œuvre des mesures permettant de réduire les impacts de l'érosion causés par le port sur la côte située à l'est du port.
- (v) Les conseils de direction de DEG et de FMO devraient publier un Plan d'action de gestion qui définirait des mesures détaillées et assorties de délais pour remédier aux non-conformités et aux dommages en découlant.

Le rapport d'examen de la conformité a formulé la recommandation suivante afin de remédier aux non-conformités constatées en ce qui concerne les politiques et procédures de DEG et de FMO :

- FMO et DEG devraient jouer un rôle actif dans la supervision des projets pour lesquels des problèmes de non-conformité importants ont été identifiés de manière crédible. Un engagement plus actif est nécessaire, même dans les cas où la répartition des tâches a été convenue entre les institutions de cofinancement dans le cadre d'accords de partenariat. Une implication directe de FMO et de DEG est particulièrement nécessaire lorsque des problèmes de non-conformité ont été identifiés dans un rapport d'examen de la conformité établi par un mécanisme de plainte de l'une des institutions financières de développement (« IFD) avec laquelle DEG et FMO financent conjointement le projet.

6. Le Plan d'action de gestion de DEG et de FMO

Le 19 janvier 2024, DEG et FMO ont publié un Plan d'action de gestion conjoint (« PAG ») qui résumait leurs réponses communes aux observations du rapport d'examen de la conformité du MIP.¹¹ Il décrit les actions que DEG et FMO, en collaboration avec LCT et d'autres parties prenantes, prévoient de mettre en œuvre pour répondre aux conclusions du MIP. Le PAG expose les positions adoptées en réponse aux recommandations

¹¹ La gestion commune de DEG et de FMO en réponse au rapport d'examen de la conformité du MIP concernant Lomé Container Terminal SA, 19 janvier 2024, disponible à l'adresse : https://www.deginvest.de/DEG-Documents-in-English/About-us/Responsibility/FMO-and-DEG-Management-Action-Plan-LCT_French.pdf

formulées dans le rapport d'examen de la conformité (voir l'annexe 2 pour un aperçu détaillé des réponses et des actions par recommandation du MIP, conformément à l'annexe 1 du PAG) :

Recommandation 1 du MIP : FMO et DEG doivent collaborer avec LCT pour définir et mettre en œuvre des mesures correctives afin d'atténuer les impacts identifiés dans l'étude révisée sur l'érosion côtière finalisée en février 2022. Le PAG indiquait que l'étude sur l'érosion côtière de 2022 conclut à une contribution très limitée à l'érosion côtière résultant des effets combinés de l'épi et du chenal d'accès. Le PAG notait également que les conclusions de l'étude 2022 concernant les causes de l'érosion observée sont similaires à celles de l'audit environnemental et social de 2020. Le PAG déclarait que « [...] compte tenu des conclusions de l'audit environnemental et social de 2020 et de l'étude de 2022, DEG et FMO n'exigeront pas de LCT qu'il conçoive des mesures supplémentaires ou qu'il fournisse une compensation individuelle, car cela ne serait approprié que si les études avaient conclu que les impacts observés résultaient d'une contribution significative du projet. » Le PAG indiquait que la mise en œuvre par LCT des actions définies dans l'audit environnemental et social de 2020 est considérée comme une approche appropriée dans la mesure où les communautés environnantes bénéficient des efforts que LCT est disposé à entreprendre en matière de développement communautaire.

Recommandation 2 du MIP : FMO et DEG doivent aider LCT à faire en sorte que les mesures correctives spécifiées dans l'audit environnemental soient mises en œuvre. Le PAG indique que LCT met déjà en œuvre des activités de responsabilité sociale des entreprises après avoir consulté les communautés environnantes qui vivent dans la zone d'influence de LCT. Le PAG indique que DEG et FMO utiliseront leurs fonds d'assistance technique respectifs pour engager un consultant spécialisé afin de soutenir LCT, plus spécifiquement en ce qui concerne (i) le renforcement des capacités internes en mettant l'accent sur le développement d'une stratégie solide d'engagement des parties prenantes ; et (ii) le développement et la mise en œuvre des activités RSE en cours de LCT pour améliorer les moyens de subsistance des communautés.

Recommandation 3 du MIP : DEG et FMO doivent demander à LCT de divulguer un résumé non technique de l'étude révisée sur l'érosion côtière et de mener des consultations sur ce résumé non technique avec les personnes résidant dans la zone d'influence du projet, y compris les plaignants. Le PAG énonce que DEG, FMO et LCT soutiennent la divulgation de l'étude de 2022. Toutefois, comme l'énonce le PAG, la publication de tout document relatif à LCT est soumise à l'approbation des autorités togolaises. Le projet LCT fait partie du port de Lomé, qui est sous la supervision, entre autres, du ministère de l'Économie maritime, de la Pêche et de la Protection côtière. LCT a signé avec la République togolaise une convention de concession de 35 ans qui définit les rôles et les responsabilités des autorités togolaises et de LCT.

Le PAG énonce que DEG et FMO, ainsi que la SFI, ont soumis une note verbale officielle au ministre afin d'obtenir son approbation officielle pour la publication du résumé non technique de l'étude de 2022.

Recommandation 4 du MIP : DEG et FMO doivent collaborer avec LCT et les autorités togolaises concernées et les parties prenantes afin de concevoir et mettre en œuvre des mesures visant à réduire les impacts de l'érosion côtière sur la côte à l'est du port. Le PAG indique que tous les aspects de l'érosion côtière sont coordonnés par le MMEFCP et que

l'engagement de LCT auprès des autorités togolaises se limite aux actions spécifiées dans l'audit environnemental de 2020. DEG et FMO ont l'intention de concentrer leur soutien uniquement sur la mise en œuvre par LCT des mesures prévues dans l'audit environnemental et de ne pas s'engager plus avant dans les mesures de protection côtière. Recommandation 5 du MIP : DEG et FMO doivent intensifier leur engagement dans la supervision du projet lorsqu'il existe des preuves crédibles de non-conformités importantes, en particulier si celles-ci ont été identifiées dans un rapport d'examen de la conformité établi par un mécanisme de plainte de l'une des IFD avec laquelle DEG et FMO financent conjointement le projet. Le PAG note que DEG et FMO ont intensifié leur engagement dans la supervision du projet, tirant les leçons de la plainte déposée auprès du MIP concernant LCT et reconnaissent que des améliorations supplémentaires peuvent être apportées à leurs processus et procédures internes.

FMO prévoit deux ajustements en ce qui concerne son processus d'investissement : la proposition financière de FMO contiendra un champ obligatoire relatif aux plaintes déposées auprès d'autres MRI afin de signaler toute non-conformité identifiée avant la conclusion d'un contrat. Pour les plaintes déposées après la signature du contrat, FMO mettra en place une procédure interne permettant à ses équipes d'investissement de signaler les plaintes et les cas de non-conformité identifiés par d'autres MRI dans le cadre d'examens périodiques. DEG prévoit d'introduire des clauses juridiques standard pour les investissements hors secteur financier, qui requièrent que les clients notifient à DEG toute plainte dont ils ont connaissance déposée auprès d'un mécanisme de plainte ou médiateur de leurs bailleurs de fonds internationaux ou des banques multilatérales de développement.

7. Constatations de non-conformité relatives aux impacts de l'érosion côtière

En réponse à la constatation de non-conformité concernant l'EIES incomplète sur les côtes, les prêteurs ont accepté que LCT soit soutenu dans la conduite d'une étude sur l'érosion côtière. L'étude sur les causes de l'érosion côtière à l'est du port de Lomé entre 1955 et 2019, y compris les impacts potentiels de la construction de l'épi, a été commandée par LCT en 2019. En février 2020, des consultants ont présenté une version préliminaire de l'étude qui a été discutée en détail avec les prêteurs et LCT. L'étude préliminaire a montré que la construction du port de Lomé en 1964-1967 avait eu un impact significatif sur le littoral durant la période étudiée, conduisant au cours des décennies suivantes à une zone d'accumulation de sable à l'ouest du port et à une zone d'érosion à l'est (où vivent les plaignants). L'étude préliminaire a également relevé une série de facteurs à l'origine de l'érosion à l'est du port. Elle indique que la construction du projet LCT, à savoir l'extension du port, a eu un impact négatif supplémentaire sur l'érosion côtière en raison de l'augmentation de l'empreinte du port, de l'accumulation de sable à l'ouest du port et de l'augmentation de la diffraction des vagues.¹²

La SFI a engagé un consultant pour examiner la version finale préliminaire de l'étude. Le consultant a contesté les conclusions selon lesquelles le projet LCT contribuait à accroître l'érosion autour d'Agbodrafo et de Baguida en raison (i) du dragage du chenal d'accès au

¹² Voir CAO, troisième rapport de suivi de la conformité portant sur la réponse de la SFI à : Enquête du CAO sur les investissements de la SFI dans LCT au Togo, 11 août 2021, page 9.

port, et (ii) de la construction d'un nouvel épi.¹³ Le consultant engagé par la SFI a plutôt relevé certaines omissions concernant l'interprétation des conclusions. DEG et FMO, ainsi que le Panel, ont participé à des discussions approfondies avec le consultant au sujet des conclusions de l'étude, en se concentrant sur les raisons de l'érosion accrue constatée à plusieurs points névralgiques.

- À la suite de ces examens techniques, les prêteurs ont décidé d'engager un groupe d'experts reconnus pour revoir et éventuellement réviser l'étude. DEG et FMO ont participé activement à la rédaction des TDR pour ce groupe d'experts. L'étude a été révisée par la suite. Les principales conclusions de l'étude révisée de 2022 sont les suivantes :¹⁴ Divers facteurs entre 1955 et 2019 - à la fois anthropiques et naturels - sont à l'origine des changements sur le littoral du Togo, long de 50 km, dont de grandes infrastructures telles que le port de Lomé et de petites structures telles que le port de pêche de 2017, la dégradation des rochers de plage et les activités d'extraction de sable à l'ouest et à l'est du port.
- Parmi les sources d'érosion, la construction du port de Lomé en 1964 a eu un impact significatif sur la dynamique côtière togolaise, conduisant au cours des décennies suivantes à une zone d'accumulation de sable à l'ouest du port, le port étant situé au point kilométrique (« PK ») 10, et à une zone d'érosion en aval du port, à l'est.
- Sur la base de l'exercice de modélisation numérique évaluant les contributions relatives de certaines sources d'érosion, l'étude a estimé que la construction de l'épi d'arrêt de sable de 250 m en 2012 (étendu à 300 m en 2015), combinée à la profondeur du chenal d'accès, aurait causé entre moins 3 % et moins 5 % de l'érosion anthropique à l'est du port au cours de la période 1955-2019, en fonction des paramètres utilisés pour la modélisation.¹⁵ La contribution relative du port à l'érosion côtière est estimée beaucoup plus importante dans ces scénarios.

Les prêteurs ont interprété différemment certains des résultats de l'étude révisée. Ainsi, le CAO – dans le cadre de la préparation de son quatrième rapport de suivi - a engagé en 2023 un expert supplémentaire pour réviser l'étude. L'expert du CAO a indiqué que, malgré certaines limites, l'étude révisée est de qualité adéquate. Les limites relevées par l'expert du CAO incluent :¹⁶

- L'exercice de modélisation numérique a seulement pris en compte et comparé les contributions aux modifications du littoral d'un petit nombre de paramètres (en

¹³ Le projet LCT, tel qu'il est décrit dans l'EIES 2010 et les documents de la SFI, impliquait la construction de l'épi de 300 mètres et le dragage associé du bassin portuaire et du chenal d'accès, ainsi que la construction du terminal à conteneurs. Voir l'EIES pour le projet Lomé Container Terminal (terminal à conteneurs de Lomé), mai 2010, sections 6.3.1.1 et 6.3.1.8.

¹⁴ Voir CAO, quatrième rapport de suivi de la réponse de la SFI à l'enquête du CAO sur l'investissement de la SFI dans le terminal à conteneurs de Lomé, Togo (LCT-01), 2 avril 2024, page 11.

¹⁵ Le résumé non technique de l'étude sur l'érosion côtière de 2022 fait état d'une estimation inférieure à 3 % de la contribution relative de LCT, tandis que, selon l'examen de l'expert du CAO, une contribution relative inférieure à 5 % dans le modèle numérique est estimée plus fiable (voir le quatrième rapport de suivi du CAO, page 12). Le MIP reconnaît que des différences d'estimations peuvent survenir lors de l'utilisation de différents calculs, mais souhaite souligner l'importance du fait qu'une contribution limitée de LCT à l'érosion côtière peut être établie.

¹⁶ Voir CAO, quatrième rapport de suivi de la conformité concernant la réponse de la SFI à : Enquête du CAO sur les investissements de la SFI dans Lomé Container Terminal, au Togo (LCT-01), page 12.

particulier, le port de Lomé, l'entretien du chenal d'accès, l'extraction artisanale de sable, la reconstitution de la plage en 1984 et 2012, et la construction de l'épi d'arrêt de sable de 300 m), en utilisant plusieurs hypothèses simplificatrices et en excluant d'autres sources d'érosion.

- La faiblesse méthodologique majeure réside dans une contradiction sur la question de savoir si le transport de sable se produit ou non par le chenal d'accès. Dans la partie descriptive de l'étude, il est indiqué qu'aucun transport de sable ne s'effectue à travers le chenal. Cependant, dans l'exercice de modélisation théorique, un facteur de transmission supérieur à zéro est supposé, ce qui induit qu'un certain transport de sable se produit bel et bien à travers le chenal. Un facteur de transmission non nul suggère que le chenal d'accès n'empêche pas totalement le transport de sable et qu'en conséquence les structures situées à l'ouest du chenal d'accès, y compris l'épi d'arrêt, ont également un impact sur l'érosion de la côte en aval.

Le PEI considère que l'étude révisée sur l'érosion côtière de 2022 permet de déterminer la contribution du projet LCT à l'érosion côtière à l'est du port. Cette étude a examiné les causes historiques de l'évolution du littoral au Togo de manière plus étendue que la seule contribution du projet LCT, et en a conclu qu'une contribution relativement modeste de l'érosion côtière à l'est du port peut être attribuée au projet LCT par rapport à l'impact du port dans son ensemble. La contribution globale du port à l'érosion côtière est beaucoup plus importante.

En réponse à la recommandation 1 du rapport 2022 sur l'examen de la conformité du MIP, le PAG de DEG et de FMO indique que DEG et FMO n'exigeront pas de LCT qu'il conçoive des mesures supplémentaires ou qu'il fournisse une compensation individuelle, car cela ne serait approprié que si les études avaient conclu que les impacts observés résultaient d'une contribution significative du projet.

Le PEI conteste ce point de vue. Même si un taux de contribution à l'érosion côtière inférieur à 3 ou 5 % à l'est du port de Lomé est relativement modeste par rapport à l'impact du port dans son ensemble, de telles contributions modestes pourraient avoir un impact négatif considérable sur les terres, les biens, le patrimoine culturel et les moyens de subsistance, ce qui doit être rectifié conformément à la NP1. Les impacts généraux de l'érosion côtière au Togo sont très importants. Une étude publiée en 2019, sous les auspices du programme WACA, estime que les taux moyens d'érosion entre 1984 et 2016 étaient de 2,4 mètres par an au Togo, avec une perte moyenne de 7,8 hectares par an.¹⁷ L'expert du CAO a constaté un taux similaire (2,43 mètres par an) pour la période entre 1998 et 2023 à l'est du port.¹⁸ Compte tenu de l'impact global très important de l'érosion côtière, même une part modeste inférieure à 3 % ou 5 % de cet impact global se traduit par un impact notable sur les personnes affectées.

Sur la base de ce qui précède, le PEI estime qu'il existe un lien pertinent entre le projet LCT et les impacts environnementaux et sociaux négatifs jusqu'à 10 km à l'est du site du projet, même si la contribution du projet LCT est comparativement modeste.

¹⁷ Croitoru, L. et al, 2019, Le coût de la dégradation des zones côtières en Afrique de l'Ouest : Bénin, Côte d'Ivoire, Sénégal et Togo. Banque mondiale et WACA, tableau 1 et pages 28-29.

¹⁸ Voir CAO, quatrième rapport de suivi en ce qui concerne la réponse de la SFI à : Enquête du CAO sur les investissements de la SFI le terminal à conteneurs de Lomé, Togo (LCT-01), page 14.

Bien que les impacts liés au projet sur l'érosion côtière aient été déterminés par l'étude sur l'érosion côtière, une analyse des implications de cette érosion sur les communautés côtières à l'est de LCT, dans la zone d'influence du projet, ainsi que la conception et la mise en œuvre de mesures d'atténuation pour y remédier, comme l'exige la NP1, n'ont pas été entreprises. Lors de la visite du PEI au Togo en décembre 2023, certaines communautés ont déclaré qu'elles étaient gravement affectées par l'érosion côtière, laquelle s'est aggravée ces dernières années et a entraîné la perte de maisons, de lieux d'importance culturelle, d'infrastructures telles que des écoles et des marchés, ainsi que la perte de moyens de subsistance.

Le PEI estime que DEG et FMO auraient dû collaborer avec LCT et les autres parties prenantes concernées pour évaluer les impacts de l'érosion liés au projet sur les communautés côtières et, en fonction de la portée et de l'ampleur de ces impacts, définir des mesures d'atténuation et de remédiation conformément à la NP1. Ces mesures correctives vont au-delà des activités de responsabilité sociale des entreprises de LCT. Tant que les impacts négatifs sur les communautés n'auront pas été évalués et pris en compte, le projet reste en situation de non-conformité.

Dans le rapport d'examen de la conformité de 2022, le PEI a recommandé que DEG et FMO soutiennent LCT pour s'assurer que les mesures correctives spécifiées dans l'audit environnemental de mai 2020 soient mises en œuvre (recommandation 2, Rapport d'examen de la conformité du MIP de 2022). L'audit environnemental a défini cinq actions concernant les communautés touchées par l'érosion côtière au cours des dernières décennies :

- i) Élaboration d'un Protocole d'accord avec les communautés ;
- ii) Soutien à la construction d'infrastructures de protection côtière ;
- iii) Élaboration et mise en œuvre d'un programme de développement communautaire ;
- iv) Un programme d'emploi pour les jeunes ; et
- v) des activités génératrices de revenus pour les membres de la communauté affectée.

Le PEI approuve le soutien de DEG et de FMO à LCT en matière d'engagement des parties prenantes et de sa stratégie et ses activités en matière de responsabilité sociale des entreprises. DEG et FMO utilisent leurs fonds d'assistance technique respectifs pour engager un consultant spécialisé afin de soutenir LCT, plus spécifiquement en ce qui concerne (i) le renforcement de la capacité interne avec un accent sur le développement d'une stratégie solide d'engagement des parties prenantes ; et (ii) le développement et la mise en œuvre des activités de RSE par LCT afin d'améliorer les moyens de subsistance des communautés. Le Panel reconnaît qu'un tel cadre pour l'engagement et le développement des communautés, bien qu'il ne soit pas considéré comme une approche corrective adéquate conforme à la NP1, pourrait favoriser le développement local et améliorer les relations avec les communautés locales, y compris celles historiquement affectées par l'érosion côtière. Cependant, le PEI note qu'il s'agit d'un programme général de sensibilisation destiné à soutenir les communautés pauvres. Il est essentiel que ce programme et ces activités profitent aux membres des communautés affectées par le projet et qu'ils répondent aux besoins spécifiques des communautés impactées à l'est du port, qui ont perdu des maisons et des terres agricoles.

Lors de sa visite en décembre 2023, le PEI a compris que LCT avait accepté de mettre en place un programme de responsabilité sociale des entreprises et avait entamé des discussions avec certaines communautés afin de financer des infrastructures, principalement des écoles. Conformément aux actions de l'audit environnemental, le PEI souligne qu'un programme de développement communautaire devrait également cibler les membres des communautés affectées et proposer un programme d'emploi pour les jeunes et des activités génératrices de revenus.

En outre, l'audit environnemental exigeait la fourniture d'un soutien à la construction d'infrastructures de protection contre l'érosion côtière comme l'une des cinq actions spécifiques (recommandations 2 et 4 du rapport d'examen de la conformité du MIP de 2022). Bien que DEG et FMO aient soulevé cette question auprès de LCT, et que la construction d'infrastructures de protection contre l'érosion côtière puisse être traitée au niveau national, le Panel est d'avis que DEG et FMO devraient continuer à aider LCT à obtenir des clarifications de la part des agences nationales, telles qu'ANGE, sur la portée de cette activité conformément à l'audit environnemental, et mettre en œuvre des mesures en conséquence en collaboration avec les parties prenantes concernées.

En conclusion, DEG et FMO déploient des efforts importants pour aider LCT à mettre en place un cadre pour l'engagement et le développement communautaires, que LCT mène dans le cadre de ses activités de responsabilité sociale des entreprises. Cependant, le PEI considère que les impacts de l'érosion côtière provoqués par LCT ne sont pas pris en compte de manière adéquate dans le PAG, étant donné que les impacts négatifs sur les communautés ne sont pas évalués et pris en compte conformément à la NP1, et qu'une incertitude subsiste quant au soutien de LCT à la construction d'infrastructures de protection contre l'érosion côtière. Par conséquent, il n'a pas été remédié aux dommages identifiés, et le projet reste en situation de non-conformité.

8. Constatations de non-conformité relatives à la divulgation et à la consultation

L'étude sur l'érosion côtière de 2022 n'a été ni publiée ni divulguée aux communautés affectées par le projet, ni dans sa version complète ni sous forme de résumé non technique, et aucune consultation n'a donc eu lieu avec les communautés concernées. Le rapport d'examen de la conformité du MIP a estimé que l'absence de divulgation et de consultation constituait une non-conformité à la NP1 (voir le tableau 1). Le rapport d'examen de la conformité du MIP considérait que la divulgation et la consultation d'au moins un résumé non technique de l'étude 2022 étaient essentielles pour atteindre le statut de conformité. Aucune divulgation ni consultation n'ayant eu lieu, le projet continue de présenter des lacunes en matière de divulgation et de consultation et demeure donc en situation de non-conformité.

La cause de cette non-divulgation réside dans la compréhension par LCT et les prêteurs que le gouvernement du Togo doit approuver la divulgation publique de l'étude par LCT, et que les prêteurs doivent à leur tour attendre l'approbation du gouvernement. Il est avancé que la base de la demande d'approbation du gouvernement réside dans la

convention de concession entre LCT et le gouvernement du Togo, laquelle contient des dispositions de confidentialité.

Dans le PAG conjoint, DEG et FMO ont exprimé leur accord quant à la nécessité de divulguer un résumé non technique et ont reconnu les difficultés rencontrées pour obtenir l'accord du gouvernement. Les prêteurs ont envoyé une lettre conjointe au MMEFCP afin de solliciter l'autorisation de divulgation en question. Le 11 mars 2024, le ministre concerné a officiellement répondu à la demande des prêteurs et a indiqué ne pas être favorable à la publication. Le MIP a été informé par FMO que d'autres options étaient envisagées quant à la manière dont les principales conclusions de l'étude pourraient être divulguées, ou quant à la manière dont les impacts sur l'érosion côtière pourraient être établis par le biais d'une autre étude qui ne serait pas menée par l'intermédiaire de LCT et ne serait donc pas soumise à la clause de confidentialité présumée.

La non-divulgence de l'étude de 2022 constitue un sujet de préoccupation majeure. Cette étude avait été convenue par les prêteurs afin de compléter l'EIES réalisée en 2010, dans laquelle les impacts sur la côte à l'est du port avaient été insuffisamment évalués. L'étude sur l'érosion côtière constitue donc un complément à l'EIES. Par conséquent, les exigences de divulgation applicables à une EIES sont également applicables à cette étude complémentaire sur l'érosion côtière.

Le paragraphe 20 de la NP1 stipule que : « *Si le client a entrepris un processus d'évaluation sociale et environnementale, il rendra public le document d'évaluation.* » Les plaignants sont vivement préoccupés par la non-divulgence d'une étude sur laquelle se fonde le PAG conjoint de DEG et de FMO. Ils ont exprimé leur inquiétude dans une lettre adressée à DEG et à FMO en date du 20 septembre 2023.

Les préoccupations du Panel sont liées au fait que le prétendu obstacle juridique à la divulgation n'a été signalé aux prêteurs qu'au début de l'année 2022. L'étude sur l'érosion côtière est en préparation depuis février 2019. Il aurait dû être évident pour les prêteurs que les exigences en matière de divulgation et de consultation pour une EIES, telles qu'elles sont définies dans la NP1, s'appliquaient également.

En outre, le troisième rapport de suivi du CAO, publié en août 2021, soulignait déjà la nécessité de divulguer et de consulter sur la version finale de l'étude. Le PEI a du mal à comprendre pourquoi les prétendues restrictions à la divulgation n'ont été soulevées que très tardivement, bien après la publication du troisième rapport de suivi du CAO.

Le quatrième rapport de suivi du CAO mentionnait également la préoccupation selon laquelle aucun rôle proactif n'ait été assumé par la SFI dans l'évaluation des restrictions juridiques à la divulgation. Le rapport indiquait ce qui suit : « *Une fois que la SFI a eu connaissance de l'opposition potentielle du gouvernement à la divulgation et de sa position selon laquelle l'étude ne pouvait être divulguée sans son approbation, il aurait été approprié pour la SFI d'évaluer la compatibilité de ces actions comparativement au respect du Cadre de durabilité de la SFI et de son client et d'identifier des mesures d'atténuation. Le CAO n'a pas reçu la preuve que la SFI avait pris toutes les mesures appropriées à cette fin. Par exemple, en dépit des obligations claires de divulgation de LCT en vertu des Normes de Performance [...] le CAO n'a pas connaissance du fait que la SFI ait procédé à un examen juridique complet de la manière dont les dispositions de confidentialité de la convention de*

concession pourraient avoir une incidence sur la divulgation des informations E&S, ou que la SFI ait envisagé ou exercé un levier contractuel pour obtenir la divulgation de l'étude. »¹⁹ La position exprimée à l'égard de la SFI peut également s'appliquer à DEG et à FMO, qui sont des coprêteurs. Le MIP ne sait pas si DEG et/ou FMO ont procédé à une analyse juridique de la convention de concession et des prétendues restrictions qu'elle impose.

Les obstacles à la divulgation auraient dû être soulevés et abordés à un stade précoce de la conception de l'étude. Si, à l'époque, il était devenu évident que la divulgation de toute étude menée par LCT était censée être soumise à l'approbation du gouvernement, les prêteurs auraient pu envisager d'autres options sur la manière dont une telle étude des impacts sur le littoral aurait pu être menée. Le PEI doit en conclure que les prêteurs et LCT n'ont pas accordé suffisamment d'attention aux constatations de non-conformité du CAO dans son rapport d'enquête concernant la nécessité d'une divulgation, tel que cela a également été souligné dans les rapports de suivi ultérieurs du CAO.

9. Autres questions

9.1. Supervision du projet dans le cadre de plaintes

Les recommandations énoncées dans le rapport d'examen de la conformité du MIP sont que DEG et FMO renforcent leur engagement dans la supervision du projet lorsqu'il existe des preuves crédibles de non-conformités importantes, en particulier si celles-ci ont été identifiées dans un rapport d'examen de la conformité établi par un mécanisme de plainte de l'une des IFD avec laquelle DEG et FMO financent conjointement le projet. Le MIP a été informé du fait que FMO a mis en place des procédures administratives pour créer des alertes internes en cas de plaintes avec d'autres MRI concernant des projets, que ce soit avant la signature du contrat ou pendant la procédure de suivi. Selon le PAG, DEG prévoit d'introduire des clauses juridiques standard pour les investissements hors secteur financier, qui requièrent que les clients notifient immédiatement à DEG toute plainte dont ils ont connaissance et dont leurs bailleurs de fonds internationaux pour le développement ou leurs banques multilatérales de développement ont été notifiés par leurs mécanismes de plainte respectifs.

De tels processus et exigences juridiques sont utiles mais ne sont pas suffisants en soi. La connaissance de ces plaintes doit se traduire par une augmentation des ressources institutionnelles et des efforts de supervision de ces projets. La procédure habituelle des MRI est d'informer les IFD qui cofinancent un projet lorsqu'une plainte est déposée. Dans le cas de la plainte concernant à LCT, DEG et FMO étaient au courant de la plainte déposée auprès du CAO en 2015 et ont échangé leurs points de vue avec la SFI. Le manque de connaissances n'est donc pas la raison pour laquelle DEG et FMO ne se sont pas engagées plus activement dans la supervision du projet. C'est la connaissance des constatations de non-conformité et des dommages qui en découlent qui doit inciter DEG et FMO à renforcer considérablement leur rôle de supervision dans les plus brefs délais.

¹⁹ Voir CAO, quatrième rapport de suivi de la réponse de la SFI à : Enquête du CAO sur les investissements de la SFI dans Lomé Container Terminal, page 18-19.

9.2. Crainte d'intimidations et de représailles

Au cours de la période de suivi, le MIP a été informé de signes troublants d'intimidations et de possibles représailles à l'encontre d'individus et de communautés ayant exprimé leur désaccord avec le projet LCT. DEG et FMO ont également été informées d'un risque accru de représailles à l'encontre des plaignants par l'intermédiaire du Collectif et d'ONG internationales.²⁰ Les représailles sous toutes leurs formes, qu'elles soient directes ou indirectes, portent atteinte aux principes de transparence, de responsabilité et de respect des droits humains qui sont essentiels à l'efficacité et à la crédibilité du MIP.²¹

Le MIP note que les tensions ont commencé à s'intensifier vers septembre 2022, après la signature d'un Protocole d'accord entre LCT et les communautés environnantes visant à confirmer la participation de la communauté aux activités de RSE du projet.²² Le MIP souhaite réitérer l'importance de réduire le risque de représailles et d'inclure toutes les communautés côtières, y compris les plaignants, dans la stratégie d'engagement des parties prenantes de LCT.

Conformément au principe de tolérance zéro de DEG et de FMO, DEG et FMO ne tolèrent aucune activité de leurs clients qui équivaut à l'oppression, à la violence ou à toute autre violation des droits humains envers ceux qui expriment leur opinion en lien avec les activités de DEG ou de FMO et les activités de leurs clients. Depuis la notification de l'augmentation des menaces de représailles, DEG et FMO ont alerté les ambassades allemande et néerlandaise et ont mobilisés leurs réseaux d'organisations de la société civile respectifs. Le MIP reconnaît les efforts déployés par DEG et FMO pour identifier les risques et élaborer des stratégies visant à les réduire. Dans le même temps, il demande instamment à DEG et à FMO de continuer à prévenir toute forme de représailles, même après la fin de la relation financière entre LCT et les prêteurs.

10. Conclusions

Le PEI note qu'une étude sur l'érosion côtière a été finalisée en 2022 et que les prêteurs ont reconnu que cette étude était satisfaisante et conforme aux TDR approuvés, notamment par DEG et FMO. L'étude sur l'érosion côtière attribue au projet LCT une contribution relativement modérée à l'érosion côtière à l'est du port. Les impacts de cette contribution à l'érosion côtière sur les communautés côtières n'ont pas été évalués et aucune mesure d'atténuation n'a été conçue et mise en œuvre.

DEG et FMO ont déployé des efforts importants pour aider LCT à développer ses capacités afin de mettre en œuvre un programme amélioré de responsabilité sociale des entreprises et une stratégie solide d'engagement des parties prenantes. Le Panel considère ces efforts importants et salue cet engagement, tout en soulignant que ces programmes et activités devraient également cibler les communautés affectées par le projet. Néanmoins, le programme de responsabilité sociale des entreprises, tel qu'il est actuellement conçu, ne constitue pas un programme de remédiation des impacts négatifs subis par les communautés locales du fait de la contribution du projet LCT à l'érosion côtière.

²⁰ Voir le Plan d'action de gestion conjoint, annexe 3.

²¹ Voir la Déclaration de non-représailles du MIP - Prise de position sur le traitement du risque de représailles lié aux opérations du MIP, février 2021, disponible à l'adresse suivante : <https://www.deginvest.de/DEG-Documents-in-English/About-us/Responsibility/ICM-Non-Retaliatio-Statement.pdf>.

²² Voir également le quatrième rapport de suivi du CAO, pages 22-23.

Bien que FMO et DEG aient abordé cette question avec LCT et que la construction d'infrastructures de protection contre l'érosion côtière puisse être abordée au niveau national, le Panel estime que FMO et DEG devraient continuer à aider LCT à obtenir des clarifications de la part des agences nationales, telles qu'ANGE, sur la portée de cette activité conformément à l'audit environnemental, et mettre en œuvre des mesures nécessaires en collaboration avec les parties prenantes concernées. Enfin, l'étude sur l'érosion côtière ou un résumé non technique doit encore être divulgué. Le projet reste donc en situation de non-conformité (voir le tableau 2 ci-dessous).

Pour résoudre les problèmes conformément aux exigences des normes de performance de la SFI, DEG et FMO doivent collaborer avec LCT, les autres prêteurs et les autres parties prenantes, afin de garantir :

- (a) la réalisation d'une évaluation des impacts du projet sur l'érosion côtière, sur la base de laquelle des mesures d'atténuation et de remédiation pourront être définies ; et
- (b) la divulgation de l'étude sur l'érosion côtière ainsi qu'un engagement des parties prenantes avec les communautés affectées par le projet.

Le Panel recommande également à DEG et à FMO de continuer à soutenir le LCT dans le cadre de son dispositif et de ses activités d'engagement et de développement des communautés, en veillant à ce que les membres des communautés affectées en bénéficient également. Le fait de ne pas traiter les impacts négatifs sur les communautés affectées par le projet pourrait entraîner un risque réputationnel pour DEG et FMO, et ce même si DEG et FMO ne sont plus des prêteurs du projet après décembre 2023.

Conformément à la politique du MIP, paragraphe 3.2.22, et à la lumière des non-conformités matérielles en suspens, le Panel maintiendra le dossier ouvert en vue d'un suivi ultérieur, en tenant compte de la mise en œuvre du PAG.

Tableau 2 : Non-conformités restantes avec les politiques de DEG et de FMO

Problème de non-conformité	Mesures prises depuis août 2016 (après la publication du rapport d'enquête du CAO)	Problèmes non résolus	Statut de conformité
Évaluation des risques du LCT sur la zone côtière à l'est du port.	Une étude sur l'érosion côtière a été finalisée en février 2022 et acceptée par les prêteurs. L'étude a révélé un impact relativement modeste - inférieur à 3 ou 5 pour cent - sur l'érosion côtière qui est attribuable au projet LCT.	Aucune évaluation des impacts de l'érosion liés au projet sur les communautés côtières n'a été réalisée, et aucune mesure d'atténuation ou de remédiation n'a été déterminée en fonction de la portée et de l'ampleur des impacts conformément à la NP1. Ces mesures correctives vont au-delà des activités de responsabilité sociale des entreprises de LCT. FMO a déployé des efforts considérables pour aider LCT à renforcer sa responsabilité sociale des entreprises et sa stratégie d'engagement des parties prenantes, ainsi que les activités susceptibles de stimuler le développement communautaire et d'améliorer les relations avec les communautés locales. Toutefois, le	Non-conformité
Évaluation de l'impact cumulé du LCT sur l'érosion côtière			

		<p>programme devrait être adapté afin de répondre également aux besoins des communautés côtières qui ont subi des dommages en raison du projet.</p> <p>Aucune aide n'a été fournie pour la construction de dispositifs de protection contre l'érosion côtière, selon l'audit environnemental.</p>	
<p>Non-respect de la NP1 en raison de l'échec de la consultation sur l'EIES (2010) avec les personnes vivant dans la zone d'influence à l'est du port potentiellement menacée par les impacts.</p>	<p>L'étude sur l'érosion côtière de 2022 (au moins un résumé non technique) doit être divulguée.</p>	<p>L'étude sur l'érosion côtière ou un résumé non technique n'a pas été divulgué. Des efforts considérables ont été déployés par les prêteurs, dont DEG et FMO afin d'obtenir l'accord des autorités gouvernementales en vue de la divulgation, mais cet accord n'a pas été obtenu.</p>	<p>Non-conformité</p>

Annexe 1 - plainte

Association des personnes victimes de l'érosion côtière

BP: 4180

Courriel: [EXPURGÉ]

Web site : [EXPURGÉ]

Tél : [EXPURGÉ] Lomé - Togo Lomé , le 11 Juillet 2018

OBJET : Demande d'enquête Sur les textes et suivit de la Banque Allemande de Développement (DEG) et FMO Sur le projet Port à container de Lomé (Togo)

Cher Monsieur/Madame,

Nous venons par la présente correspondance porté plainte contre la Banque Allemande de Développement (DEG) et FMO sur les l'impact négatif occasionné par la construction du port à container de Lomé à laquelle elles sont activement partenaires financières de LCT.

En effet la construction du port de Lomé à laquelle a participé de façon financier la Banque Allemande de Développement (DEG) et FMO a provoqué l'accélération de l'avancée de la mer à l'est du port autonome de Lomé ; ceci depuis 2012. Le Togo, pays d'Afrique de l'ouest situé entre le Bénin à l'est, le Ghana à l'ouest, le Burkina-Faso au nord, et à qui la nature a fait le merveilleux don de L'océan Atlantique au sud, commençait déjà à faire face à l'avancée menaçante, quoique modérée, des eaux de la mer à une vitesse de **1 à 7m chaque année** sur la côte Est du port depuis sa construction en 1968 jusqu'en 2012 où nous avons noté une accélération de l'avancée allant jusqu'à une vitesse d'environ **15m chaque mois**.

Alarmée par les dégâts – l'érosion côtière, la destruction des habitations, le ravage des cimetières, exhumation des ossements humains, les cases de fétiches, maisons de culte les plantations de cocotiers, les espaces de tourisme notamment Obama beach et rend la pêche très difficile, la communauté riveraine s'était mobilisée pour créer un collectif ayant pour objectif d'en chercher les causes, et de trouver les voies et moyens pour diminuer la souffrance des populations sinistrées poussées à se déplacer de jour en jour. Aussi, avons-nous mené des démarches d'abord nationales, toutes pacifiques et citoyennes auprès de certains professeurs de l'Université de Lomé spécialisées en la matière, les autorités, sans satisfaction. Nous nous sommes alors dirigés vers les institutions internationales, en l'occurrence, le bureau local de la Banque Mondiale, la représentante régionale de la SFI au Ghana, le Panel d'inspection de la Banque Mondiale aux USA, Compliance Advisor Ombudsman (CAO) aux USA. Cette dernière s'occupant et agissant sous l'autorité directe du président de la Banque Mondiale, est habilité à mener des enquêtes sur l'investissement de la branche privée de la Banque Mondiale dans la construction du port à container de LCT. La conclusion de leurs enquêtes que vous trouverez dans notre annexe et accessibles sur leur site : WWW.cao-ombudsman.org a relevé beaucoup de non-conformités sur :

- Les textes de la Banque Mondiale

- Les droits des communautés victimes

- L'incompétence des experts du bureau ayant préparé l'étude d'impact environnemental volet social, INROS LACKNER, LCT, SFI et le consortium de Banque (DEG et FMO) qui ont fiancer le projet n'ont pas tenir compte des impacts historiques du premier port dans les années 60.

➤Vu le classement du projet LCT par la Banque Mondiale dans la **catégorie A** (Projet à haut risque pour la communauté riveraine)

➤Vu l'étude de l'U.E.M.O.A. 2007, stipulant que les travaux portuaires amplifient l'érosion côtière.

➤Vu l'interpellation de l'Etat béninois sur les impacts négatifs du port de Lomé et ses brises lames.

➤Vu la conclusion du rapport de conformité du CAO 2016, relevant que le bureau INROS LACKNER, LCT et SFI n'ont pas pris en compte les impacts historiques du premier port de Lomé construit dans les années 60.

➤ Vu le premier rapport de suivi de l'enquête de conformité CAO de mars 2018, disant que la SFI a déclaré au CAO qu'elle a élaboré une nouvelle directive (ESS) pour les ports, les havres, les terminaux à conteneur, s'appuyant notamment sur les leçons dégagées du cas du Togo, LCT, entre autres projets, publiée en janvier 2017, la nouvelle directive ESS comporte une section sur les processus côtiers et la géomorphologie des fonds marins et littoraux.

Nous voudrions solliciter auprès de votre institution d'investigation une enquête et pour situer la responsabilité, le dédommagement et la position de DEG et FMO sur les textes internationaux environnementaux, les textes de la Banque suivit, et les droits des riverains dans les affaires port à conteneur de Lomé, jugées préjudiciables par la communauté victime sur les plans environnement et la violation des droits humains, en vue de promouvoir la démocratie et l'égalité des droits. Comptant sur votre compétence juridique pour interpeler votre investigation afin qu'elle fournisse les explications sur les lacunes à elle reprochées dans les documents d'enquêtes évoqués plus haut.

Nous vous prions de bien vouloir agréer l'expression de nos très distingués sentiments.

LE PRESIDENT

[EXPURGÉ]

Ci-joints : **Documents et CD**

- Programme régional de lutte contre l'érosion U.E.M.O.A. 2007
- Etude d'impact environnemental 2010
- Echange de correspondance avec le bureau régional de la SFI 2014
- Bureau local de la Banque Mondiale 2014
- Avis du Panel d'inspection 2015
- Rapport d'évaluation 2015
- Rapport de pré-enquête 2015
- Intermède d'enquête 2016
- Enquête de conformité 2016
- Directive modifiée SFI 2017
- Premier suivi 2018
- Un mandat de communauté.

AMPLIATION :

- Ambassade de la République Fédérale d'Allemagne
- Ambassades des USA
- Ambassade de France
- Compliance Advisor Ombudsman (CAO)
- Panel inspection
- ONU-CLIMAT
- Accountability counsel

Annexe 2 - Résumé des constatations de non-conformité du MIP et des préjudices connexes, des recommandations du MIP et des engagements pris par DEG et FMO dans le cadre du PAG pour donner suite aux constatations.

Constatation de non-conformité MIP	Recommandation du MIP	Engagements du PAG
<p>Constatations de non-conformité relatives aux impacts de l'érosion côtière (recommandations 1, 2, 4)</p> <p>Évaluation des risques du LCT sur la zone côtière à l'est du port.</p> <p>Évaluation de l'impact cumulé du LCT sur l'érosion côtière</p>	<p>Recommandation 1 : DEG et FMO devraient collaborer avec LCT pour concevoir et mettre en œuvre des mesures correctives visant à atténuer les effets négatifs identifiés dans l'étude révisée sur l'érosion côtière.</p> <p>Recommandation 2 : DEG et FMO devraient aider LCT à garantir que les mesures correctives spécifiées dans l'audit environnemental soient mises en œuvre.</p> <p>L'audit a spécifié cinq actions en relation avec les communautés touchées par l'érosion côtière au cours des dernières décennies :</p> <ul style="list-style-type: none"> - i) Élaboration d'un Protocole d'accord avec les communautés ; - ii) Soutien à la construction d'infrastructures de protection côtière ; - iii) Élaboration et mise en œuvre d'un programme de développement communautaire ; - iv) Un programme d'emploi pour les jeunes ; et - v) Activités génératrices de revenus pour les membres de la communauté touchée. 	<p>Sans objet</p> <p>Conformément aux actions (i) et (iii) de l'audit environnemental : Soutenir LCT dans la mise en œuvre des activités RSE qui ont été convenues avec les communautés côtières dans la zone d'influence de LCT en engageant un consultant externe.</p> <p>Conformément à l'audit environnemental, ce plan devrait inclure le développement et la mise en œuvre d'activités génératrices de revenus (action iv) et un plan d'emploi local (action v). Les catégories d'activités RSE peuvent inclure i) les services de santé, ii) les services d'enseignement, iii) les infrastructures locales et iv) l'amélioration des moyens de subsistance, en fonction des résultats de la consultation avec les communautés.</p> <p><u>Livrables :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) Signer le projet d'assistance technique ; b) Audit par un consultant des capacités de l'équipe de relations communautaires de LCT et proposition d'amélioration de la gouvernance sur la base d'une analyse comparative et des meilleures pratiques internationales ; c) Identification et mise en œuvre d'activités RSE en 2024 sur la base des besoins prioritaires des communautés, y compris des preuves de la mise en œuvre des activités à la suite des consultations tenues avec les communautés et des rapports de progression ; d) Suivi de la mise en œuvre des mesures d'audit environnemental, en mettant l'accent sur la RSE ;

		<p>e) Preuve de l'existence d'activités génératrices de revenus et d'un plan local pour l'emploi.</p> <p>L'élaboration d'un plan de soutien à la construction d'infrastructures de protection contre l'érosion côtière (action ii). Conformément aux informations fournies dans le cadre de la recommandation no4 du MIP concernant les efforts de coordination du projet WACA en particulier, DEG et FMO sont d'avis que cette action est traitée au niveau national. Toutefois, une confirmation sera demandée à l'ANGE.</p> <p><u>Livrables :</u></p> <p>a) LCT doit obtenir des éclaircissements de l'Agence nationale de gestion de l'environnement (ANGE) sur la portée de l'activité, qui est partiellement définie dans la licence environnementale.</p>
	<p>Recommandation 4 : DEG et FMO devraient travailler avec LCT, le port et les autorités togolaises compétentes pour concevoir et mettre en œuvre des mesures qui réduiraient les impacts de l'érosion causés par le port sur la côte située à l'est du port.</p>	<p>Sans objet</p>
<p>Constatations de non-conformités relatives à la divulgation et à la consultation (recommandation 3) :</p> <p>Non-respect de la NP1 en raison de l'échec de la consultation sur l'EIES (2010) avec les personnes vivant dans la zone d'influence à l'est du port potentiellement menacée par les impacts</p>	<p>Recommandation 3 : DEG et FMO devraient demander à LCT de divulguer un résumé non technique de l'étude sur l'érosion côtière et de mener des consultations sur ce résumé non technique avec les personnes résidant dans la zone d'influence du projet, y compris les plaignants.</p>	<p>La divulgation du résumé non technique de l'étude de 2022 sur l'érosion côtière :</p> <p>a) DEG et FMO doivent demander au ministère de l'Économie maritime, de la Pêche et de la Protection du littoral (MEMPP) l'autorisation de publier l'étude de 2022</p> <p>Si les efforts susmentionnés n'aboutissent pas, DEG et FMO ont identifié les actions alternatives suivantes :</p> <p>b) DEG et FMO demandent à leur ambassade respective de prendre contact avec le MEMPP et/ou d'autres représentants du gouvernement togolais.</p> <p><u>Livrables :</u></p> <p>a) Preuve des efforts de DEG, de FMO et du LCT (par exemple, correspondance officielle avec les autorités gouvernementales).</p>
		<p>Consultation concernant le résumé non technique avec les personnes résidant dans la zone d'influence du Projet (y compris le Plaignant), avec l'aide du consultant. Si l'autorisation de publication de l'étude de</p>

		<p>2022 est accordée, DEG et FMO soutiendront LCT dans la préparation d'une réunion d'information publique pour présenter le résumé non technique de l'étude de 2022 aux communautés. Le cas échéant, DEG et FMO participeront aux réunions publiques.</p> <p><u>Livrables :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) Preuve de soutien dans la préparation de la réunion ; b) Preuve de l'organisation de réunions d'information du public (par exemple, procès-verbaux de réunions, feuilles de présence, photos).
<p>Constatations de non-conformité relatives à la supervision des projets dans les cas de plainte (recommandation 5)</p>	<p>Recommandation 5 (Politiques et procédures) : La DEG et le conseil d'administration de FMO devraient publier un Plan d'action de gestion qui définirait des mesures détaillées et assorties de délais pour remédier aux non-conformités et aux dommages en découlant.</p>	<p>FMO : Mise en œuvre de deux actions spécifiques dans le cadre des procédures internes relatives au processus d'investissement de FMO.</p> <p><u>Livrables :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) <u>Processus d'investissement (avant la conclusion d'un contrat) :</u> Les propositions financières de FMO contiendront un champ obligatoire relatif aux plaintes déposées auprès d'autres mécanismes indépendants de responsabilisation (IAM), y compris les exigences de supervision plus strictes de FMO (le cas échéant). b) <u>b) Processus de suivi (après la signature du contrat) :</u> conception d'une procédure interne permettant aux équipes d'investissement de FMO de signaler les plaintes et les cas de non-conformité identifiés par d'autres gestionnaires de fonds d'investissement dans le cadre d'examens périodiques. <p>DEG : Mise en œuvre d'accords contractuels avec les clients concernant les plaintes (initiative menée par la DEG, y compris la participation de FMO en tant que membre du MIP).</p> <p><u>Livrables :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> a) <u>Éléments juridiques standard pour les investissements hors secteur financier :</u> inclure dans les éléments constitutifs du contrat environnemental et social de DEG que les clients doivent immédiatement notifier à la DEG toute plainte dont ils ont connaissance et en vertu de laquelle leurs bailleurs de fonds internationaux pour le développement ou leurs banques multilatérales de développement ont

		reçu une plainte par le biais de leurs mécanismes de plainte ou de leurs médiateurs respectifs.
--	--	---

Annexe 3 : Annexe 1 du Plan d'Action et Gestion Conjointe en réponse au Rapport d'Examen de la Conformité du MIP

Recommandation n°1 de l'ICM : La DEG et la FMO DEG et FMO travaillent avec LCT pour concevoir et mettre en œuvre des mesures correctives afin d'atténuer les impacts identifiés dans l'étude révisée sur l'érosion côtière achevée en février 2022.		
<p>Réponse de DEG et de FMO : La conclusion de l'étude révisée sur l'érosion côtière (étude de 2022), achevée en février 2022, conclut (i) une attribution estimée très limitée aux effets de la combinaison de l'épi et du canal d'accès du PAL (c'est-à-dire une cause potentielle estimée liée à l'infrastructure utilisée, entre autres, par LCT) tout en notant que cela le constat est basé sur des techniques de modélisation, (ii) basé sur l'analyse des changements réels du littoral qui ont eu lieu entre 2010 et 2019, l'étude de 2022 n'a pas mentionné le projet LCT, ni les infrastructures qui y sont associées, parmi les causes de l'érosion côtière observée à l'est du port entre 2010 et 2019. Enfin, l'étude de 2022 note une diminution des taux d'érosion entre 2013 et 2019, sauf pour les zones sensibles où, selon l'étude de 2022, les taux d'érosion ont augmenté, entre autres, en raison des activités d'extraction du sable (de 1988 à 2013) et des brèches importantes dans la roche de plage qui avaient été exposées avant la construction du LCT. Les conclusions de l'étude de 2022 concernant l'attribution du lien de causalité avec l'érosion observée sont similaires à celles de l'audit environnemental et social de 2020, qui a été rendu public par la SFI.</p> <p>Par conséquent, sur la base des conclusions de l'audit environnemental et social de 2020 et de l'étude de 2022 la plus récente, comme indiqué ci-dessus, DEG et FMO n'exigeront pas de LCT qu'il conçoive des mesures supplémentaires ou qu'il fournisse une compensation individuelle, car cela ne serait approprié que si les études avaient conclu que les impacts observés sont le résultat d'une contribution significative du Projet. Comme indiqué dans l'EIES et l'audit environnemental et social de 2020, une contribution potentielle très limitée ne peut être exclue. Nous appuyons donc l'application du principe de précaution adopté par l'audit du 2020. Par conséquent, la mise en œuvre par LCT de l'audit environnemental et social continue d'être considérée comme une approche appropriée dans la mesure où les communautés environnantes (dans leur ensemble) bénéficient des efforts que LCT est prêt à entreprendre en matière de développement communautaire.</p>		
Action(s)	Résultat(s)	Calendrier
S.O.	S.O.	S.O.
Recommandation n°2 de l'ICM : DEG et FMO soutiennent LCT afin de garantir la mise en œuvre des mesures correctives spécifiées dans l'audit environnemental.		
<p>Réponse de DEG et de FMO : DEG et FMO constatent que LCT met déjà en œuvre les actions spécifiées dans l'audit environnemental, ce qui inclut (entre autres) la mise en œuvre d'activités de développement communautaire et de responsabilité sociale des entreprises (RSE) après consultation des communautés environnantes qui se trouvent dans la zone d'influence de LCT.</p> <p>Pour soutenir LCT dans son engagement communautaire et la mise en œuvre des cinq actions spécifiées dans la licence environnementale de 2020, DEG et FMO utiliseront leurs fonds d'assistance technique respectifs pour engager un consultant spécialisé dans les domaines suivants : (i) le renforcement de la capacité interne avec un accent sur le développement d'une démarche de l'engagement des parties prenantes ; et (ii) le développement et la mise en œuvre des activités RSE en cours par LCT pour améliorer les moyens de subsistance des communautés. Nous sommes convaincus que notre aide au développement d'un cadre solide pour l'engagement communautaire contribuera à améliorer la compréhension mutuelle entre LCT et les communautés, ainsi qu'à mettre en place un processus clair pour identifier conjointement les activités RSE qui bénéficieront aux communautés dans leur ensemble, y compris celles qui sont historiquement affectées par l'érosion côtière indépendamment de LCT.</p>		
Action(s)	Résultat(s)	Calendrier

Conformément aux actions (i) et (iii) de l'audit environnemental : Soutenir LCT dans la mise en œuvre des activités RSE qui ont été convenues avec les	a) Signer le projet d'assistance technique ; b) Audit par un consultant des capacités de l'équipe de relations communautaires de LCT et proposition d'amélioration de la gouvernance sur la base d'une	a) Achevé avant le 15 décembre 2023 b) Achevé en décembre 2024 c) À partir de janvier 2024 d) À partir de janvier 2024
--	---	---

<p>communautés côtières dans la zone d'influence de LCT en engageant un consultant externe.</p> <p>Conformément à l'audit environnemental, ce plan devrait inclure le développement et la mise en œuvre d'activités génératrices de revenus (action iv) et un plan d'emploi local (action v). Les catégories d'activités RSE peuvent inclure i) les services de santé, ii) les services d'enseignement, iii) les infrastructures locales et iv) l'amélioration des moyens de subsistance, en fonction des résultats de la consultation avec les communautés.</p>	<p>analyse comparative et des meilleures pratiques internationales ;</p> <p>c) Identification et mise en œuvre d'activités RSE en 2024 sur la base des besoins prioritaires des communautés, y compris des preuves de la mise en œuvre des activités à la suite des consultations tenues avec les communautés et des rapports de progression ;</p> <p>d) Suivi de la mise en œuvre des mesures d'audit environnemental, en mettant l'accent sur la RSE ;</p> <p>e) Preuve de l'existence d'activités génératrices de revenus et d'un plan local pour l'emploi.</p>	<p>e) Commencé</p>
<p>L'élaboration d'un plan de soutien à la construction d'infrastructures de protection contre l'érosion côtière (action ii). Conformément aux informations fournies dans le cadre de la recommandation n°4 de l'ICM concernant les efforts de coordination du projet WACA en particulier, DEG et FMO sont d'avis que cette action est traitée au niveau national. Toutefois, une confirmation sera demandée à l'ANGE.</p>	<p>a) LCT doit obtenir des éclaircissements de l'<i>Agence nationale de gestion de l'environnement</i> (ANGE) sur la portée de l'activité, qui est partiellement définie dans la licence environnementale.</p>	<p>a) Après réponse de l'ANGE</p>
<p>Recommandation n°3 de l'ICM : DEG et FMO demandent à LCT de divulguer un résumé non technique de l'étude révisée sur l'érosion côtière et de mener des consultations sur ce résumé non technique avec les personnes résidant dans la zone d'influence du Projet (y compris le Plaignant).</p>		
<p>Réponse de DEG et de FMO : La DEG, la FMO et LCT soutiennent la publication de l'étude de 2022 ou le résumé non technique au minimum. Il convient toutefois de noter que la divulgation de cette étude échappe à leur contrôle immédiat. Le Projet fait partie du Port autonome de Lomé, qui est sous la supervision, entre autres, du ministère de l'Économie maritime, de la Pêche et de la Protection du littoral (MEMPP) du Togo. En 2008, LCT a signé avec la République togolaise une convention de concession d'une durée de 35 ans qui définit les rôles et les responsabilités des autorités togolaises et du concessionnaire (LCT). La publication de tout document relatif à LCT est soumise à l'approbation des autorités togolaises.</p> <p>Ce processus s'étant avéré plus complexe que prévu, nous avons identifié d'autres moyens pour tenter de diffuser l'étude de 2022. À l'issue de la consultation avec le ministre de l'Économie maritime, de la Pêche et de la Protection du littoral en avril 2023, la DEG et la FMO, ainsi que la SFI, ont soumis une <i>note verbale</i> officielle au ministre afin d'obtenir son approbation officielle pour la publication du résumé non technique de l'étude de 2022. Nous attendons la réponse et l'approbation du ministre et continuerons d'insister sur la nécessité d'une divulgation publique.</p>		
Action(s)	Résultat(s)	Calendrier
<p>La divulgation du résumé non technique de l'étude de 2022 sur l'érosion côtière :</p> <p>a) DEG et FMO doivent demander au ministère de l'Économie maritime, de la Pêche et de la Protection du littoral</p>	<p>a) Preuve des efforts de DEG, de FMO et du LCT (par exemple, correspondance officielle avec les autorités gouvernementales).</p>	<p>a) Achevé avant la publication du PAG</p> <p>b) Achevé en avril 2024</p>

<p>(MEMPP) l'autorisation de publier l'étude de 2022</p> <p>Si les efforts susmentionnés n'aboutissent pas, DEG et FMO ont identifié les actions alternatives suivantes :</p> <p>b) DEG et FMO demandent à leur ambassade respective de prendre contact avec le MEMPP et/ou d'autres représentants du gouvernement togolais.</p>		
<p>Consultation concernant le résumé non technique avec les personnes résidant dans la zone d'influence du Projet (y compris le Plaignant), avec l'aide du consultant.</p> <p>Si l'autorisation de publication de l'étude de 2022 est accordée, DEG et FMO soutiendront LCT dans la préparation d'une réunion d'information publique pour présenter le résumé non technique de l'étude de 2022 aux communautés. Le cas échéant, la DEG et la FMO participeront aux réunions publiques.</p>	<p>a) Preuve de soutien dans la préparation de la réunion ;</p> <p>b) Preuve de l'organisation de réunions d'information du public (par exemple, procès-verbaux de réunions, feuilles de présence, photos).</p>	<p>a) Dans les six mois suivant l'approbation de la divulgation par les autorités togolaises</p> <p>b) Dans les six mois suivant l'approbation de la divulgation par les autorités togolaises</p>
<p>Recommandation n°4 : DEG et FMO travaillent avec LCT et les autorités et parties prenantes togolaises concernées pour concevoir et mettre en œuvre des mesures qui réduiraient les impacts de l'érosion côtière sur la côte à l'est du Port.</p>		
<p>Réponse de DEG et de FMO : DEG et FMO reconnaissent que l'érosion côtière continue de mettre en péril les moyens de subsistance des communautés côtières et des entreprises privées locales et conviennent avec le PEI que l'implication de multiples acteurs est essentielle pour traiter cette question. Nous notons que les efforts du gouvernement du Togo et de ses ministères respectifs pour traiter la question de l'érosion côtière et réduire les impacts du Port autonome de Lomé ont déjà commencé et se poursuivent, y compris divers projets menés par le WACA, qui implique des partenariats avec des organisations nationales et régionales ainsi qu'avec des partenaires de développement internationaux. Au Togo, le WACA est financé par la Banque mondiale et mis en œuvre en collaboration avec plusieurs autres partenaires de développement internationaux, dont l'AFD, le RVO, la BID et la BAD pour n'en citer que quelques-uns.</p> <p>Pour mieux comprendre la portée du WACA et sa mise en œuvre, en particulier en ce qui concerne les communautés côtières à l'est du Port, la FMO (également au nom de DEG) a rencontré les parties prenantes concernées, telles que l'Unité de mise en œuvre du projet WACA et l'Unité de mise en œuvre locale de la BID. Nous constatons que toutes les communautés situées à l'est du Port relèvent de la compétence de l'un des partenaires financiers. Invest International, une entreprise commune de l'État néerlandais et de FMO, contribuera à l'achèvement des mesures de protection engagées sur le tronçon côtier allant de Gbodjome à la zone portuaire. En outre, la BID a annoncé son soutien financier à la zone située à l'ouest de la zone WACA, couvrant une zone de 14 km de long allant du village Katanga au village de Gbodjome.</p> <p>Comme il s'agit d'une question d'importance nationale au Togo, DEG et FMO ont appris que tous les aspects liés aux impacts de l'érosion côtière sont coordonnés par le ministère de l'Économie maritime, de la Pêche et de la Protection du littoral du Togo. L'engagement de LCT auprès des autorités togolaises est limité aux actions spécifiées dans l'audit environnemental et social du 2020. Par conséquent, notre soutien se concentrera sur la mise en œuvre par LCT des mesures de l'audit environnemental et social du 2020 telles que décrites ci-dessus. En outre, étant donné que le programme WACA comprend la mise en œuvre de projets sociaux, DEG et FMO ont accueilli</p>		

favorablement la suggestion d'un engagement direct entre la LCT et l'Unité de mise en œuvre de projet WACA pour harmoniser la conception des projets sociaux (afin d'éviter une éventuelle duplication des efforts).		
Action(s)	Résultat(s)	Calendrier
S.O.	S.O.	S.O.
Recommandation n°5 (politiques et procédures) : DEG et FMO intensifient leur engagement dans la supervision des projets lorsqu'il existe des preuves crédibles de non-conformités flagrantes, en particulier si celles-ci ont été identifiées dans un rapport de vérification de la conformité établi par un mécanisme de plainte de l'une des IFD dans laquelle DEG et FMO assurent un financement conjoint du Projet.		
Réponse de DEG et de FMO : DEG et FMO ont intensifié leur engagement dans la supervision des projets pour différents cas, à la fois par un échange plus fréquent avec les bailleurs de fonds et en interne par le biais de comités établis, comme leçon tirée du cas LCT ICM. Nous apprécions l'observation du PEI et reconnaissons que d'autres améliorations peuvent être apportées aux processus et procédures internes. Chaque institution de financement du développement a défini des mesures pour donner suite à cette recommandation.		
Action(s)	Résultat(s)	Calendrier
FMO : Mise en œuvre de deux actions spécifiques dans le cadre des procédures internes relatives au processus d'investissement de FMO.	<ul style="list-style-type: none"> a) <u>Processus d'investissement (avant la conclusion d'un contrat)</u> : Les propositions financières de FMO contiendront un champ obligatoire relatif aux plaintes déposées auprès d'autres mécanismes indépendants de responsabilisation (IAM), y compris les exigences de supervision plus strictes de FMO (le cas échéant). b) <u>Processus de suivi (après la signature du contrat)</u> : conception d'une procédure interne permettant aux équipes d'investissement de FMO de signaler les plaintes et les cas de non-conformité identifiés par d'autres gestionnaires de fonds d'investissement dans le cadre d'examens périodiques. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Achevé en juillet 2023 b) À partir de janvier 2024
DEG : Mise en œuvre d'accords contractuels avec les clients concernant les plaintes (initiative menée par la DEG, y compris la participation de FMO en tant que membre de l'ICM).	a) <u>Éléments juridiques standard pour les investissements hors secteur financier</u> : inclure dans les éléments constitutifs du contrat environnemental et social de DEG que les clients doivent immédiatement notifier à la DEG toute plainte dont ils ont connaissance et en vertu de laquelle leurs bailleurs de fonds internationaux pour le développement ou leurs banques multilatérales de développement ont reçu une plainte par le biais de leurs mécanismes de plainte ou de leurs médiateurs respectifs.	a) Achevé en janvier 2024

