

MÉCANISME DE PLAINTÉ INDÉPENDANT (ICM)

Rapport d'examen de conformité

31 Août 2022

Plainte 18-001 LCT à l'encontre de la FMO et de la DEG Lomé Container Terminal SA Togo

**Inbal Djalovski
Arntraud Hartmann
Michael Windfuhr**

ABRÉVIATIONS

BAD	Banque africaine de développement
CAO conformité)	<i>Compliance Advisor Ombudsman</i> (Bureau du médiateur en matière de (pour l'IFC)
DEG	Deutsche Entwicklungsgesellschaft
DFI	Institutions de financement du développement
EIES	Évaluation des impacts environnementaux et sociaux
E&S	Normes environnementales et sociales
EHG	Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires
FMO	Société néerlandaise de financement du développement
IFC	Société financière internationale
ICM	Mécanisme indépendant d'examen des plaintes
Panel ICM	Panel d'experts indépendants ICM
LCT	Terminal à conteneurs de Lomé
OFID	Fonds de l'OPEP pour le développement international
PROPARCO	Groupe Agence Française de Développement
NP	Norme de performance (<i>Performance Standards</i>) de l'IFC
TOR	Termes de référence

Sommaire

Résumé analytique

- A. Processus de conformité ICM
- B. Plainte déposée à l'encontre de la DEG et de la FMO
- C. Projet de terminal à conteneurs de Lomé et accords de financement
- D. Construction du port et érosion côtière
- E. Rapport d'enquête du CAO, réponse de la Direction de l'IFC et suivi par le CAO
 - 1. Rapport d'enquête du CAO
 - 2. Réponse de la Direction de l'IFC suite au rapport d'enquête du CAO
 - 3. Suivi des constats de défaut de conformité de l'enquête par le CAO
- F. Mesures prises pour corriger les défauts de conformité concernant la NP1 de l'IFC (2006)
 - 1. Impacts sur l'érosion côtière
 - (i) Audit environnemental et social
 - (ii) Étude sur l'érosion côtière
 - 2. Divulgation et consultation
- G. Rôle de la DEG et de la FMO dans le suivi des mesures correctives
- H. Conclusions sur les défauts de conformité
- I. Recommandations
 - 1. À propos des défauts de conformité du projet
 - 2. À propos des politiques et procédures

ANNEXE

- 1. Plainte
- 2. Synthèse des constats du CAO
- 3. Carte du projet

Résumé analytique

La plainte. Une plainte a été déposée auprès du bureau des plaintes de la FMO et de la DEG le 28 août 2018. Les plaignants sont une organisation de la société civile dénommée « Collectif des personnes victimes d'érosion côtière » qui représente les membres de communautés qui vivent à l'est du port de Lomé. Ces derniers affirment avoir été négativement affectés par le projet de terminal à conteneurs de Lomé en raison de l'érosion côtière, qui a entraîné la perte de terres et la destruction d'habitations, la disparition de fermes, de plantations et de lieux touristiques, des difficultés liées aux activités de pêche, ainsi que la perte de sites religieux et d'infrastructures. La même plainte avait été déposée auparavant auprès du CAO qui a émis un rapport d'enquête sur la plainte en août 2016. Le panel ICM a reçu la plainte et, dans le cadre d'une évaluation préliminaire, l'a soumise à un processus d'examen de conformité. Cependant, comme la même plainte avait déjà fait l'objet d'une enquête par le CAO, l'ICM a décidé de limiter les investigations à la période suivant la publication du rapport du CAO. Cette démarche est conforme au paragraphe 3.1.7 de la politique de l'ICM, qui stipule qu'il convient d'éviter de dupliquer des plaintes identiques qui ont été ou sont traitées par un autre mécanisme indépendant expérimenté. Le présent examen de conformité s'appuie donc sur le rapport d'enquête du CAO publié en 2016 et vise uniquement à déterminer si des mesures correctives adéquates ont été mises en œuvre afin de corriger les défauts de conformité exposés dans ce rapport.

Le projet. Le projet de terminal à conteneurs de Lomé (LCT) est financé par un groupe de DFI (l'IFC, la DEG, la FMO, PROPARCO, l'OFID) dans le cadre d'un accord de financement de 225 millions d'euros mis en place par l'IFC. La FMO et la DEG ont participé chacune à hauteur de 25 millions d'euros dans le cadre de contrats de prêt signés en 2012. La FMO a accordé un prêt supplémentaire de 10 millions d'euros en 2015. Le terminal à conteneurs de Lomé se trouve dans le port de Lomé qui a été construit dans les années 60. Les travaux du projet LCT comprenaient (i) la construction d'un quai de 1 050 m, (ii) le dragage le long des quais, la mise en place du chenal d'accès et du bassin d'évitage jusqu'à une profondeur de 16,6 mètres (contre 14 mètres auparavant), (iii) l'aménagement d'une zone de terminal et d'un parc à conteneurs de 53 hectares et (iv) la construction d'une extension de brise-lames (ou épis) de 300 mètres. Le terminal est opérationnel depuis 2014.

Enquête de conformité du CAO. Le rapport d'enquête de conformité du CAO a conclu à plusieurs défauts de conformité au regard de la norme de performance de l'IFC (2006) :

- l'examen de préinvestissement de l'IFC n'a pas pris en compte les impacts historiques significatifs liés à l'érosion associés au projet et l'organisation n'a pas travaillé avec le client afin de définir les mesures correctives possibles ;
- l'IFC ne s'est pas assurée que l'évaluation des impacts environnementaux et sociaux (EIES) relative aux problèmes d'érosion répondait à la norme de performance 1 ; il s'avérerait donc nécessaire de procéder à une évaluation supplémentaire des risques d'érosion posés par le projet ;
- l'IFC n'a pas veillé à ce que l'EIES tienne compte des éventuels effets cumulés du projet ;
- l'IFC n'a pas divulgué les conclusions de l'EIES de manière adéquate et n'a pas consulté les personnes affectées par le projet.

La Direction de l'IFC a émis une réponse suite au rapport d'enquête du CAO en septembre 2016. L'IFC n'a pas accepté l'hypothèse de CAO selon laquelle il existe un lien de causalité entre le projet LCT et l'érosion côtière.¹

¹ La réponse de la Direction de l'IFC au rapport d'enquête de conformité du CAO sur l'investissement de l'IFC dans le terminal à conteneurs de Lomé, Togo, datée du 26 septembre 2016, indique : « L'IFC n'est pas

Cependant, dans la réponse de la Direction, l'IFC a indiqué que:

- l'IFC et son client s'engagent à faire partie d'un processus multipartite pour trouver des solutions au problème de l'érosion côtière ;
- l'IFC poursuivra son travail avec LCT au sujet de son engagement avec des instituts universitaires pour approfondir les travaux de recherche sur l'érosion côtière, avec un effort particulier sur l'élaboration de propositions permettant d'identifier les emplacements où les boues de dragage pourraient être déposées afin d'atténuer la perte de sable sur les plages. L'IFC a aussi noté que les parties prenantes devaient être consultées convenablement dans le cadre de ces travaux de recherche ;
- l'IFC a l'intention d'inclure une nouvelle section sur l'érosion du littoral dans la révision des Directives environnementales, sanitaires et sécuritaires de 2007 pour les ports et les terminaux, reflétant les leçons dégagées du Togo et d'autres projets.

Dans le cas d'une enquête de conformité donnant lieu à des constats de défaut de conformité, le CAO suit les actions mises en œuvre par l'IFC/le MIGA jusqu'à ce qu'il ait la certitude que les non-conformités ont été traitées. Le CAO a, jusqu'à présent, publié trois rapports de suivi dans le cadre de cette plainte (2018, 2019 et 2021). Dans les deux premiers rapports de suivi, le CAO a noté que l'IFC avait modifié les Directives pour les ports et les terminaux et déployé des efforts afin de soutenir un processus multipartite, qui n'a pas abouti. Le troisième rapport de suivi constate que le projet présente toujours des défauts de conformité, car aucune mesure corrective n'a été prise pour remédier aux incidences du projet sur l'érosion côtière à l'est du port. Le rapport de suivi du CAO note également des non-conformités en matière de consultation et de divulgation, car ni la version préliminaire ni la version finale de l'étude sur l'érosion côtière commandée par LCT n'ont été publiées et fait l'objet d'une consultation auprès des personnes affectées par le projet. Le CAO va continuer à suivre le programme.

Actions mises en œuvre pour remédier aux constats de défaut de conformité. LCT a mené deux études pertinentes pour évaluer les impacts du projet LCT sur l'érosion côtière : (1) un audit environnemental et social et (2) une étude sur l'érosion côtière.

Audit environnemental et social. L'audit environnemental et social a été finalisé en 2020. LCT a réalisé cette étude afin de renouveler sa licence environnementale. Le rapport d'audit indique que l'érosion à l'est du port résulte de l'effet cumulé de facteurs naturels et humains. Il ajoute que le port contribue de manière significative à l'érosion côtière et que le projet LCT a également joué un rôle majeur. Le rapport prescrit certaines mesures correctives mais ne se prononce pas fermement sur le lien de cause à effet entre l'érosion côtière et le projet LCT.

Étude sur l'érosion côtière. Les consultants ont réalisé l'étude et l'ont finalisée en avril 2020. Les principales conclusions étaient les suivantes :

- la construction du port de Lomé a eu un impact important sur le littoral, entraînant une accumulation de sable à l'ouest du port et une zone d'érosion à l'est au cours des décennies suivantes ;
- entre 2010 et 2019, période durant laquelle l'extension du LCT a été réalisée, l'étude note une diminution des taux moyens d'érosion dans certaines zones à l'est du port, mais

d'accord avec l'hypothèse du CAO selon laquelle il existe un lien de causalité entre le projet et l'érosion. Aucun lien de ce type n'a été établi ni par l'étude d'impact environnemental et social (ESIA) élaborée pour le Projet, ni par les rapports techniques indépendants ultérieurs commandés respectivement par l'IFC ou le CAO. Pour cette raison, nous adoptons un point de vue différent de celui du CAO quant aux obligations du Projet en vertu de la norme de performance 1 en ce qui concerne les impacts de l'érosion à l'heure actuelle. »

<https://www.cao-ombudsman.org/sites/default/files/downloads/IFCMgmtResponsetoCAOInvReportonLCTTogo.pdf>

constate une augmentation de l'érosion dans deux zones stratégiques (Agbodrafo et Baguida) ;

- le projet LCT a eu des impacts supplémentaires sur l'érosion côtière à l'est du port. La construction du nouveau terminal à conteneurs a nécessité le dragage du chenal d'accès du port et une nouvelle extension des brise-lames. Cela a entraîné une accumulation de sable à l'ouest du port et une diffraction accrue des vagues. L'érosion côtière observée à l'est résulte du fait que le port perturbe le flux de sédiments le long de la côte, car le brise-lames principal provoque une accumulation et dévie la dérive littorale d'ouest en est vers le chenal de navigation.²

L'IFC (soutenue par la DEG et la FMO) a recruté le même consultant que celui qui avait été impliqué dans les précédentes études sur les impacts côtiers du projet LCT en vue de réexaminer le projet d'étude. Le consultant a remis en question la conclusion selon laquelle l'extension du LCT contribuait à l'augmentation de l'érosion autour d'Agbodrafo et de Baguida et a avancé que le phénomène était probablement causé par d'autres facteurs, tels que l'extraction de sable, l'évolution du grès de plage, les grosses tempêtes, la construction d'un port de pêche. Le consultant a également contesté la conclusion selon laquelle la diffraction des vagues a contribué à l'érosion côtière à l'est du port, affirmant qu'aucune étude de diffraction n'avait été menée. Il a, en revanche, confirmé la conclusion indiquant que le port de Lomé a été et reste un facteur d'érosion côtière. En février 2021, LCT (avec le soutien de l'IFC, de la DEG et de la FMO) a recruté un consultant international pour examiner l'étude. Les objectifs spécifiques étaient (i) de revoir l'étude pour en analyser les forces et les faiblesses, et (ii) de développer, avec les consultants togolais, une méthodologie technique mutuellement acceptée pour assurer le contrôle de qualité des résultats de l'étude. Un consultant a été recruté en mai 2021 et a procédé à la révision de l'étude côtière en février 2022. Le rapport d'enquête de l'ICM n'intègre pas les conclusions de cette étude révisée, car il a été publié à un moment où le projet de rapport d'enquête était déjà terminé et où les départements opérationnels de la DEG et de la FMO avaient déjà procédé à la vérification des faits, comme le prévoit la politique de l'ICM. L'ICM a examiné les commentaires de la DEG et de la FMO et a révisé les projets de rapports à envoyer au client et aux plaignants pour leur examen factuel. L'ICM considère que ses enquêtes et évaluations des preuves sont terminées une fois que ces projets de rapports sont publiés.

Implication des parties prenantes et divulgation.

Les communautés affectées (y compris les plaignants) ont été consultées dans le cadre de la préparation du rapport d'audit et sur le rapport d'audit lui-même, comme l'exige la réglementation environnementale togolaise. Les communautés affectées (y compris les plaignants) ont également été consultées lors de la phase initiale de préparation de l'étude sur l'érosion côtière. Mais ni le projet d'étude ni la version finale de l'étude sur l'érosion côtière, qui ont été émis en avril 2020, n'ont été communiqués. LCT a informé l'ICM qu'il ne souhaitait pas divulguer l'étude émise en avril 2020 car, selon lui, celle-ci présentait des lacunes importantes qui devaient d'abord être corrigées. La FMO a informé l'ICM que LCT avait organisé une réunion avec les communautés impactées (y compris le groupe de plaignants) par l'érosion en mars 2021. De plus, LCT a informé l'ICM que des réunions avaient été organisées avec les personnes vivant dans les zones côtières dans le cadre du processus de règlement des griefs de LCT.

² Les conclusions de l'examen technique réalisé par l'IFC en 2016 confirment que le brise-lames principal agit comme un puits qui bloque la quasi-totalité du transport de sédiments d'ouest en est. Voir l'Annexe 1 de la réponse de la Direction de l'IFC en date du 26 septembre 2016. Les organismes prêteurs sont d'avis que la construction de l'épi n'a aucune incidence sur l'érosion à l'est du port, car tous les sédiments sont recueillis dans le chenal de navigation du port (voir l'Annexe 1 de la réponse de la Direction de l'IFC en date du 26 septembre 2016).

Statut de la conformité. Le projet reste en situation de non-conformité car :

(i) Le rapport d'enquête du CAO précise que l'IFC ne s'est pas assurée que l'évaluation des impacts environnementaux et sociaux (EIES) relative aux problèmes d'érosion répondait à la norme de performance 1. Une étude côtière a désormais été réalisée mais il convient de prendre les mesures correctives permettant de gérer les impacts listés dans l'étude côtière afin de remédier aux dommages identifiés dans le cadre de l'étude révisée.

(ii) Le rapport d'enquête du CAO a révélé que l'EIES n'avait pas été divulguée de manière adéquate et n'avait pas fait l'objet d'une consultation auprès des groupes affectés. L'audit environnemental, qui a depuis été clôturé, a été publié et a fait l'objet d'une consultation auprès des personnes affectées (comme l'exige la réglementation environnementale togolaise), mais il n'était pas destiné à évaluer l'impact du projet LCT sur l'érosion côtière et à estimer les effets cumulés. Il s'agissait de l'objectif premier de l'étude sur l'érosion côtière qui a désormais été réalisée. Il convient, au minimum, de communiquer un résumé non technique de cette étude sur l'érosion côtière et d'organiser une consultation auprès des personnes affectées.

L'ICM s'inquiète des très longs délais nécessaires à la réalisation de l'étude d'impact sur le littoral et des retards qui en découlent dans la conception et la mise en œuvre des mesures correctives. L'étude révisée sur l'érosion côtière n'a été finalisée qu'en février 2022, soit plus de cinq ans après la publication du rapport d'enquête de conformité du CAO (et 10 ans après l'approbation du financement du projet). Les retards importants sont particulièrement déconcertants car tous les accords de financement seront clôturés en décembre 2023, ce qui laisse peu de temps pour soutenir LCT dans la conception et la mise en œuvre des mesures correctives. Lors de leurs réunions avec le panel ICM, le personnel de la FMO et de la DEG a souligné que c'est le client et non l'organisme prêteur qui est responsable de ces études. Par conséquent, les organismes prêteurs ne pouvant être tenus responsables de ces retards. Le panel ICM est conscient qu'il incombe au client de réaliser une évaluation de l'impact environnemental. Il est, en revanche, de la responsabilité de la FMO et de la DEG de s'assurer que ces études sont menées en temps voulu et présentent un niveau de qualité adéquat et de veiller à ce que le client respecte ses engagements. Les emprunteurs sont tenus d'adhérer aux normes de sauvegarde environnementale et sociale de la DEG et de la FMO. Le respect des normes environnementales et sociales convenues fait partie de la responsabilité de supervision des organismes prêteurs.

Les études s'accordent sur les impacts significatifs du port sur l'érosion côtière dans la zone est. Le rôle qu'a joué LCT jusqu'à présent dans la conception d'une solution durable au problème sous-jacent de l'accumulation de sable à l'ouest du brise-lames et du chenal et de l'épuisement consécutif du sable à l'est n'est pas clairement établi.³ Selon le panel ICM, LCT devrait contribuer à la conception et à la mise en œuvre d'une solution durable et s'impliquer dans le déploiement des mesures correctives destinées à atténuer les dommages causés aux communautés affectées par l'érosion côtière à l'est du port. LCT est le plus important opérateur du port de Lomé et est tributaire de l'infrastructure du port. Lors de la conception du projet LCT, aucune évaluation des effets cumulés n'a été réalisée pour le projet LCT. Une évaluation des effets cumulés aurait permis

³ Le panel ICM n'a pas connaissance d'un plan d'action visant à atténuer de manière substantielle les impacts du port de Lomé sur l'érosion côtière. L'examen technique indépendant résumé à l'Annexe 1 de la réponse de la Direction de l'IFC publiée le 16 septembre 2016 indique que : « ...la solution au problème de l'érosion pourrait donc fondamentalement dépendre du transfert de matériaux d'un système à un autre, essentiellement par le contournement des sables accumulés à l'ouest, mais aussi peut-être par le dépôt des sédiments dragués par suite de l'entretien du chenal. Les deux options pourraient être bonifiées en construisant de courts épis le long des plages situées à l'est du port. » (https://www.cao-ombudsman.org/sites/default/files/downloads/French_IFCMgmtResponsetoCAOInvReportonLCTTogo.pdf)

d'identifier l'impact négatif du port sur l'érosion côtière, de réfléchir aux impacts supplémentaires causés par le projet LCT et de trouver le moyen de traiter ces impacts.

Le rôle de la FMO et de la DEG. La FMO et la DEG participent avec l'IFC au projet de terminal à conteneurs de Lomé dans le cadre d'un accord aux termes duquel l'IFC intervient en qualité d'arrangeur principal. Après la signature des contrats de projet, l'IFC a assumé un rôle de chef de file fonctionnel parmi les prêteurs. Le panel ICM a toutefois été informé par la DEG et la FMO qu'elles participent régulièrement aux appels de consultation et aux missions de supervision et qu'elles restaient informées et impliquées dans le processus. En outre, la DEG et la FMO coopèrent dans le cadre d'un accord aux termes duquel la FMO s'est vu attribuer le rôle de « chef de file » et la DEG la fonction de « partenaire suiveur ». Ainsi, la FMO occupe une position prédominante dans la relation avec l'IFC. Elle participe aux missions de supervision et s'assure que les obligations E&S sont respectées.

Le panel ICM reconnaît volontiers l'efficacité d'une telle organisation des tâches. Cependant, il estime que la FMO et la DEG doivent s'impliquer davantage s'il existe des preuves de non-conformité substantielle au regard de leurs politiques respectives. Une telle implication accrue s'avérerait nécessaire notamment en cas d'examen de conformité d'une DFI donnant lieu à des défauts de conformité en matière d'E&S et des préjudices connexes. Le rapport d'enquête du CAO publié au mois d'août 2016 a relevé plusieurs non-conformités substantielles. Bien que la plainte ait été déposée auprès du CAO à l'époque (et non auprès de la DEG et de la FMO), le rapport d'enquête de conformité du CAO révèle publiquement la position selon laquelle l'IFC a commis des manquements en matière de due diligence lorsqu'elle a vérifié que l'EIES avait été correctement réalisée et qu'elle n'a, en outre, pas consulté les personnes affectées par le projet. Selon le panel ICM, la DEG et la FMO se sont trop appuyées sur les efforts de supervision de l'IFC et ne se sont pas suffisamment impliquées après la publication du rapport d'enquête du CAO en 2016. La FMO a confirmé au panel ICM son accord – de principe – quant au fait que de tels événements devraient déclencher un engagement indépendant accru en matière de supervision, mais a argué avoir agi en étroite collaboration avec l'IFC car elle était substantiellement d'accord avec l'opinion dissidente qu'IFC a exprimé dans son réponse de la direction. La FMO et la DEG ont informé l'ICM qu'elles avaient redoublé considérablement d'efforts en matière de suivi après le dépôt de la plainte auprès du CAO. L'ICM convient que la FMO et la DEG ont intensifié leur engagement dans le processus de supervision depuis que la plainte a été déposée auprès de l'ICM et reconnaît leur implication accrue, notamment au cours des 15 derniers mois. Toutefois, l'ICM estime qu'un tel engagement accru était déjà requis au moment de l'émission du rapport d'enquête du CAO en 2016.

Recommandations

- (i) La DEG et la FMO devraient travailler de concert avec LCT et mettre en place des mesures correctives pour atténuer les impacts identifiés dans l'étude révisée sur l'érosion côtière réalisée en février 2022.
- (ii) La DEG et la FMO devraient soutenir LCT afin de s'assurer que les mesures correctives spécifiées dans l'audit environnemental seront mises en œuvre.
- (iii) La DEG et la FMO devraient demander à LCT de diffuser un résumé non technique de l'étude révisée sur l'érosion côtière et que LCT consulte les personnes résidant dans la zone d'influence du projet (y compris les plaignants) au sujet de ce résumé.
- (iv) La FMO et la DEG devraient travailler de concert avec LCT, les autorités togolaises compétentes et les parties prenantes concernées afin de concevoir et mettre en œuvre les mesures qui permettront de réduire l'impact de l'érosion côtière à l'est du port. Comme les DFI soutiennent financièrement LCT – qui est le plus important opérateur du port – les DFI devraient fournir un soutien pour traiter les causes structurelles sous-jacentes des impacts générés par le port. En utilisant l'infrastructure du port, le projet LCT

contribue en partie à l'érosion provoquée par le port. Il convient donc d'œuvrer afin d'atténuer les impacts de l'érosion générés par le port (et pas seulement par l'investissement de LCT).⁴

- (v) La DEG et la FMO devraient publier un plan d'action de gestion qui établirait des mesures détaillées et limitées dans le temps pour répondre aux constatations de non-conformité et aux préjudices connexes exposés dans ce rapport d'examen de conformité.

- (vi) La FMO et la DEG devraient s'impliquer davantage dans la supervision du projet lorsqu'il existe des preuves crédibles de non-conformités majeures. Cette implication accrue est particulièrement nécessaire lorsqu'une plainte a été enregistrée dans le cadre du mécanisme de plainte d'une DFI et qu'un rapport d'examen de conformité a fait des constatations concernant les non-conformités et les préjudices connexes. Ces rapports sont publics et présentent également un risque de réputation pour la FMO et la DEG si elles interviennent en tant que partenaire financier dans un projet semblable. Le panel ICM reconnaît que les actions de supervision doivent être coordonnées avec les autres organismes prêteurs.

⁴ La FMO a informé le panel ICM que LCT participe déjà, avec d'autres parties prenantes, à la conception et à la mise en œuvre de solutions durables pour réduire les impacts générés par le port, ainsi qu'à la mise en œuvre de mesures correctives pour réparer les dommages subis par les communautés touchées par l'érosion côtière à l'est du port.

A. Processus de conformité ICM

Le mécanisme indépendant d'examen des plaintes (ICM) permet aux personnes qui estiment qu'elles sont ou seront impactées négativement par les projets financés par la DEG/la FMO/PROPARCO de déposer plainte. Si la plainte est déclarée recevable par le panel ICM, elle intègre le processus ICM tel que décrit dans la Politique ICM.⁵ Au cours de la phase d'examen préliminaire, les plaintes sont examinées et font l'objet (i) d'une procédure de résolution de litige ou (ii) d'une évaluation plus poussée visant à déterminer s'il existe suffisamment de preuves *prima facie* de non-conformité et de préjudices connexes afin de procéder à un examen de conformité. S'il existe des preuves suffisantes *prima facie* de non-conformité au regard des politiques de la DEG/la FMO/PROPARCO et de préjudices connexes, la plainte fait l'objet d'une enquête de conformité. Le présent document constitue un rapport d'examen de conformité (voir le paragraphe 3.2.12 de la Politique ICM). L'examen de conformité permet de déterminer s'il existe un préjudice lié au non-respect des politiques de la DEG/la FMO/PROPARCO et si le personnel et la direction de la DFI ont fait preuve de la diligence requise afin de s'assurer que les clients respectent les normes requises. Un Rapport d'examen de conformité peut présenter des recommandations pour le dossier en question et/ou des recommandations à l'attention de la DEG/la FMO/PROPARCO sur la manière d'améliorer les politiques et/ou procédures existantes (voir le paragraphe 3.2.14).

Le panel ICM a réalisé l'examen de conformité en se basant sur les documents et entretiens menés avec le personnel et les responsables de la DEG, de la FMO, de l'IFC, de LCT et les plaignants. Il a également pris part à des discussions avec les consultants techniques chargés d'évaluer l'étude d'érosion côtière réalisée pour le compte de LCT. En raison des restrictions de déplacement imposées par la Covid-19, le panel ICM n'a pas pu rencontrer les plaignants, visiter le port de Lomé et le projet LCT et se rendre sur le site touché par l'érosion côtière au Togo. Il n'a donc pu s'entretenir avec les plaignants que par le biais de moyens de télécommunication. Le panel ICM espérait pouvoir visiter le site et échanger directement avec les plaignants et a donc attendu plusieurs mois avant de finaliser l'examen. Comme les restrictions de déplacement ont perduré, le panel ICM a décidé de publier ce rapport d'examen de conformité sans visite sur place.

⁵ Voir https://www.deginvest.de/DEG-Documents-in-English/About-us/Responsibility/170101_Independent-Complaints-Mechanism_DEG.pdf; <https://www.fmo.nl/independent-complaints-mechanism>; <https://www.fmo.nl/independent-complaints-mechanism>

B. Plainte déposée à l'encontre de la DEG et de la FMO

Une plainte en date du 11 juillet 2018 a été reçue par le Bureau des plaintes de la FMO et de la DEG le 28 août 2018. (Voir l'Annexe 1 pour consulter la plainte). Aucune plainte n'a été déposée auprès de PROPARGO qui finance également ce projet et qui participe à l'ICM en tant que DFI. Les plaignants sont une organisation de la société civile dénommée « Collectif des personnes victimes d'érosion côtière » qui représente les membres de communautés qui vivent à l'est du port de Lomé. Ils affirment que le projet a accéléré l'érosion de la côte, ce qui a eu des répercussions négatives sur leurs maisons et leurs moyens de subsistance. Plus précisément, les plaignants allèguent :

- la perte de terres et la destruction des maisons ;
- la disparition de fermes, de plantations de cocotiers et de lieux d'activités touristiques ;
- des difficultés liées aux activités de pêche ;
- la perte de sites religieux comme les lieux de culte ou autres présentant une importance culturelle pour les communautés ;
- la perte d'infrastructures locales, notamment des palais royaux, des salles communautaires, des places de marché, des écoles, des puits et des routes.

Le panel ICM a jugé la plainte recevable le 8 octobre 2018. La décision de recevabilité a été publiée sur les sites Web de la DEG, de la FMO et de l'ICM.⁶ Dans un rapport d'examen préliminaire, publié le 23 janvier 2020, le panel ICM a conclu que la plainte devrait faire l'objet d'un examen de conformité.⁷ Toutefois, comme un rapport d'enquête avait déjà été émis par le CAO dans le cadre d'une plainte identique qui lui avait été transmise par les mêmes plaignants (voir la section E ci-dessous), le panel ICM a décidé que l'examen de conformité ne devait porter que sur la période postérieure à l'émission du rapport d'enquête du CAO, à savoir après le mois d'août 2016. Cette décision est conforme au paragraphe 3.1.7 de la politique de l'ICM qui dispose que « l'ICM évaluera au cas par cas la recevabilité de plaintes identiques qui sont déjà en cours de traitement ou qui ont été tranchées par d'autres mécanismes administratifs de haut niveau..., afin de ne pas entreprendre de travail déjà accompli ou entraver des procédures en cours ». Dans ce cas, le CAO avait déjà mené une enquête approfondie et publié un rapport d'enquête le 8 août 2016.⁸ Comme l'IFC applique les mêmes normes environnementales et sociales que la DEG et la FMO, une réévaluation complète des non-conformités et des préjudices connexes serait redondante. Les plaintes auprès de l'ICM n'ayant été déposées qu'en août 2018 (plus de trois ans après le dépôt de la plainte auprès du CAO et deux ans après la publication du rapport du CAO), à un moment où le CAO effectuait un suivi afin d'évaluer si les non-conformités mentionnées et les préjudices connexes avaient été corrigés, le panel ICM a décidé d'axer son examen de conformité sur la période postérieure au mois d'août 2016, en se basant sur les conclusions du rapport d'enquête de conformité du CAO.

⁶ https://www.deginvest.de/DEG-Documents-in-English/About-us/Responsibility/20181010_Notice-of-Admissibility-Case-18-001_FR_final.pdf; https://www.fmo.nl/l/library/download/urn:uuid:c102ab1f-ed5b-4d17-a0a2-73d61ce8bc16/notice++of+admissibility+case_english.pdf?format=save_to_disk
https://www.fmo.nl/l/library/download/urn:uuid:3348d9e6-316d-49b3-be15-94e4d491cc19/18-001+ltc+preliminary+review+report_french.pdf?format=save_to_disk

⁷ https://www.deginvest.de/DEG-Documents-in-English/About-us/Responsibility/18-001-LTC-Preliminary-Review-Report_final.pdf; <https://www.fmo.nl/independent-complaints-mechanism>

⁸ www.cao-ombudsman.org/cases/document-links/documents/CAO_Compliance_InvestigationReport_Togo_LCT-01_08082016.pdf

C. Projet de terminal à conteneurs de Lomé et accords de financement

Lomé Container Terminal SA (« LCT » ou le « Projet »), une société de droit local, s'est vu attribuer une concession de 35 ans par le gouvernement togolais, avec une extension facultative de 10 ans, afin de développer, construire et exploiter un terminal de transbordement de conteneurs dans le port de Lomé au Togo. Les travaux de construction du projet incluaient :⁹

- la construction d'un quai de 1 050 mètres ;
- le dragage le long des quais, la mise en place du chenal d'accès et du bassin d'évitage jusqu'à une profondeur de 16,6 mètres (par rapport à la profondeur actuelle de 14 mètres) ;
- l'aménagement d'une zone de terminal et d'un parc à conteneurs de 53 hectares ; et la construction d'une extension de brise-lames (ou épis) de 300 mètres.

Une carte des principales caractéristiques du projet est présentée à l'Annexe 3. Les travaux de construction ont démarré en 2012 et le terminal est opérationnel depuis octobre 2014. LCT est détenu par une coentreprise regroupant Global Terminal Limited et China Merchants Holding International. Global Terminal Limited est détenue à 100 % par Terminal Investment Limited. Le terminal est exploité conjointement par Terminal Investment Limited et China Merchants Holding International.

Le coût initial du projet s'élevait à 324 millions d'euros. L'IFC était l'unique arrangeur d'un prêt garanti de 225 millions d'euros sur 12 ans octroyé à LCT, qui a été financé par plusieurs institutions de financement du développement, dont l'IFC, la DEG, la FMO, PROPARCO, la Banque Africaine de Développement et l'OFID. La FMO et la DEG ont participé chacune à hauteur de 25 millions d'euros et ont signé les contrats de prêt en 2012. L'IFC a initialement investi 82,5 millions d'euros en son nom propre. En 2015, la FMO a signé un contrat supplémentaire de 10 millions d'euros – dans le cadre d'une enveloppe de prêt de 30 millions d'euros – pour financer des équipements supplémentaires afin d'augmenter encore la capacité. La DEG n'a pas fourni de financement supplémentaire dans le cadre de cet accord de suivi. Des contrats de prêt distincts ont été signés par la FMO et la DEG pour le financement de 2012 et par la FMO pour le financement complémentaire de 2015. Ces contrats de prêt individuels ont été complétés par un accord sur les conditions communes qui définit les obligations des parties. L'accord sur les conditions communes est daté de novembre 2012 et a été modifié et mis à jour en 2014 et 2015. L'ensemble des prêts de la FMO et de la DEG seront entièrement remboursés d'ici le 15 décembre 2023.

Dans le cadre de ce financement, la DEG et la FMO coopèrent avec l'IFC en vertu d'un contrat qui attribue à l'IFC le rôle de chef de file en matière de préparation du prêt. Depuis la signature des accords, l'IFC a joué le rôle de chef de file fonctionnel parmi les prêteurs dans le processus de supervision. En outre, la DEG et la FMO interviennent dans le cadre d'un accord qui répartit les responsabilités respectives entre la DEG, la FMO et PROPARCO au niveau des programmes financés conjointement. Les parties fonctionnent selon le principe du « suivi », à savoir qu'une partie prend l'initiative tandis que les autres la suivent. Au cours des entretiens menés par le panel ICM auprès du personnel de la FMO et de la DEG, les deux institutions ont confirmé que, dans ce financement particulier, la FMO assume la fonction de « chef de file », tandis que la DEG intervient en qualité de suiveur. Dans la relation tripartite qui existe entre l'IFC, la FMO et la DEG, l'IFC a donc un rôle clé à jouer en tant qu'unique arrangeur du montage financier. La FMO, quant

⁹ IFC, Synthèse du financement proposé, Togo LCT, novembre 2010 – <https://goo.gl/q66sDI>; Voir également la page 9 du rapport d'enquête du CAO.

à elle, est le partenaire clé de l'IFC et assume d'importantes obligations de supervision au nom de la DEG. La DEG a toutefois déclaré que, même si la FMO joue le rôle de chef de file, elle reste impliquée et informée et participe aux réunions d'information et, périodiquement, aux efforts de supervision.

D. Construction du port et érosion côtière

Le Togo connaît un problème d'érosion côtière depuis plusieurs décennies et un recul important de son littoral. Certains développements majeurs d'infrastructures, comme la construction du port de Lomé, ont entraîné des changements dans la dynamique sédimentaire du Golfe de Guinée. En raison du courant d'ouest en est qui prévaut le long de la côte togolaise (auquel le port fait obstacle), on observe deux comportements morphodynamiques opposés. À l'ouest du port de Lomé, une zone d'accumulation sédimentaire se forme, tandis qu'une érosion côtière considérable apparaît à l'est du port.

Dans le cadre de la construction du nouveau port de Lomé, qui a eu lieu entre 1964 et 1967, un brise-lames de 1,7 km a été érigé dans l'océan (voir la Figure 1 de l'Annexe 2). Ce brise-lames a affecté le transport sédimentaire le long de la côte, formant une zone d'accumulation de sable à l'ouest du port et entraînant une érosion côtière à l'est.¹⁰ Au moment de la conception du port de Lomé, on s'attendait à de graves impacts sur l'érosion côtière. Pourtant, il a été décidé de poursuivre la construction du port en connaissance de cause.¹¹ Le port est géré par l'Autorité portuaire de Lomé, une entreprise d'État.

¹⁰ Voir l'EIES sur le terminal à conteneurs de Lomé, 29 septembre 2010, <https://disclosures.ifc.org/project-detail/ESRS/29197/togo-lct>

¹¹ Ibid

E. Rapport d'enquête du CAO, réponse de la Direction de l'IFC et suivi par le CAO

1. Rapport d'enquête du CAO

En mars 2015, une plainte a été déposée par le « Collectif des personnes victimes d'érosion côtière » auprès du *Compliance Advisor Ombudsman* (Bureau du médiateur en matière de conformité) (CAO), le mécanisme de plainte de l'IFC. En août 2016, le CAO a publié une enquête de conformité en réponse à la plainte.¹² L'enquête a donné lieu à plusieurs constats de non-conformité concernant la due diligence et la supervision du projet par l'IFC et a révélé des manquements à la NP1 de l'IFC s'agissant de (a) l'évaluation des impacts du projet sur l'érosion et (b) l'engagement des parties prenantes et la divulgation d'informations relatives aux problèmes d'érosion. L'Annexe 2 fait la synthèse des conclusions du rapport d'enquête du CAO. Le rapport d'enquête de conformité du CAO présente les conclusions suivantes :¹³

- l'examen de préinvestissement de l'IFC n'a pas pris en compte les impacts historiques significatifs liés à l'érosion associés au projet et l'organisation n'a pas travaillé avec le client afin de définir les mesures correctives possibles ;
- l'IFC ne s'est pas assurée que l'évaluation des impacts environnementaux et sociaux (EIES) relative aux problèmes d'érosion répondait à la norme de performance 1 (NP1) et n'a pas reconnu qu'il s'avérait nécessaire de procéder à des évaluations supplémentaires du risque d'érosion posé par le projet ;
- l'IFC n'a pas veillé à ce que l'EIES tienne compte des éventuels effets cumulés du projet ;
- l'IFC n'a pas divulgué les conclusions de l'EIES de manière adéquate et n'a pas consulté les personnes affectées par le projet.

Résumé de l'analyse et des conclusions du CAO en ce qui concerne l'évaluation E&S du projet par l'IFC (pages 5 et 6 du rapport d'enquête de conformité du CAO, 8 août 2016).

Évaluation E&S du projet par l'IFC

« Le CAO constate que l'examen E&S de l'IFC n'a pas identifié l'érosion côtière comme un risque E&S du projet, bien que l'EIES : (a) reconnaisse que le projet pourrait avoir un impact sur l'érosion pendant la construction et (b) décrive l'historique de l'érosion côtière depuis la construction du port dans les années 1960. Reconnaissant que l'érosion se produit depuis longtemps dans la région, le CAO conclut que l'IFC n'a pas pris en compte les impacts historiques, sociaux ou environnementaux importants associés au projet et n'a pas travaillé en collaboration avec le client à la définition des mesures correctives possibles... »

En outre, le CAO estime que les exigences de la NP1 relatives à l'évaluation des effets cumulés s'appliquaient et auraient dû être traitées expressément dans l'examen E&S réalisé par l'IFC. Au cours de ce processus consistant à identifier les risques et impacts environnementaux et sociaux, une évaluation des effets cumulés aurait permis (a) de reconnaître que le projet pouvait accroître les effets cumulés sur des éléments environnementaux et sociaux de valeur, sur lesquels d'autres aménagements existants ou futurs auraient des répercussions néfastes et (b) d'éviter et/ou de réduire au minimum ces impacts. Ce processus se serait déroulé en consultation avec les communautés et les parties prenantes affectées... »

Divulagation et consultation

¹² www.cao-ombudsman.org/cases/document-links/documents/CAO_Compliance_InvestigationReport_Togo_LCT-01_08082016.pdf

¹³ L'investissement de l'IFC a été réalisé dans le cadre de sa politique de durabilité sociale et environnementale et de ses normes de performance de 2006 ;

« Le CAO note que l'examen par l'IFC de la divulgation et de la consultation du client s'est concentré sur les deux groupes qui ont été déplacés économiquement et/ou physiquement suite au projet (les mineurs de sable et les maraîchers). L'IFC ne s'est pas assurée que l'information était diffusée par le client auprès des autres communautés potentiellement affectées d'une manière qui répondait aux exigences de la NP1. Bien que l'EIES ait identifié les impacts potentiels durant la phase de construction, l'IFC n'a pas veillé à ce que les activités de consultation du client couvrent les communautés potentiellement affectées vivant dans la zone d'érosion à l'est du port. Ceci bien que ces groupes étaient situés dans la zone d'influence directe du projet (1,5 km à l'est du port) et dans la zone d'influence plus large, selon la définition fournie dans l'EIES. Alors que la documentation de l'IFC indique que la mise à disposition des documents inhérents au projet a été annoncée dans un journal local, le CAO estime que cela ne suffit pas à garantir le respect des exigences de la NP1 en matière de divulgation et de consultation des communautés affectées. En particulier, cela ne répond pas à l'exigence selon laquelle la consultation doit être « entreprise d'une manière inclusive et culturellement appropriée... ».

2. Réponse de la Direction de l'IFC suite au rapport d'enquête du CAO

La Direction de l'IFC a émis une réponse suite au rapport d'enquête du CAO en septembre 2016.¹⁴ L'IFC n'a pas accepté la position de CAO selon laquelle il existe un lien de cause à effet entre le projet de terminal à conteneurs de Lomé et l'érosion côtière. L'IFC a fait valoir qu'aucun lien de ce type n'avait été établi entre l'investissement de LCT et l'érosion côtière à l'est du port. La réponse de la Direction de l'IFC ne contenait pas de plan d'action aux fins de répondre aux constats de non-conformité émis par le CAO. Cependant, l'IFC s'est engagée à :

- conjointement avec son client, participer à un dialogue avec un ensemble de parties prenantes et à des efforts de coordination avec les parties concernées pour résoudre le problème de l'érosion du littoral, bien que l'IFC considère que LCT n'est pas l'acteur le plus pertinent pour mener ces discussions ;
- poursuivre son travail avec LCT au sujet de son engagement avec des instituts universitaires pour approfondir les travaux de recherche, avec un effort particulier sur l'élaboration de propositions permettant d'identifier les emplacements où les boues de dragage pourraient être déposées afin d'atténuer la perte de sable sur les plages, y compris les plages situées à l'est du port, qui préoccupent particulièrement les plaignants. L'IFC a également noté que, compte tenu du fait que le dépôt de matériaux de dragage pouvait avoir un impact local sur les pêcheurs et autres populations côtières, elle s'attendait à ce qu'une consultation appropriée avec ces parties prenantes ait lieu dans le cadre de ces travaux de recherche et que les résultats soient rendus publics et ainsi accessibles par les communautés situées à l'est du port ;
- inclure une nouvelle section sur l'érosion du littoral dans la révision des Directives sur l'environnement, la santé et la sûreté (ESS) de 2007 pour les ports, les havres et les terminaux, reflétant les leçons dégagées du Togo et d'autres projets.

En outre, la réponse de l'IFC résume les conclusions d'un consultant recruté par ses soins en 2016 sur les résultats du rapport du CAO concernant la relation entre le projet LCT et l'érosion côtière à l'est du port.¹⁵

¹⁴ L'enquête du CAO, la réponse de l'IFC suite à l'enquête et les documents y associés sont disponibles sur le site Web du CAO. Voir le rapport d'enquête de conformité du CAO, Togo LCT-01, octobre 2016 – <https://not-öy/2uWX2IQ>

¹⁵ Voir Artelia, Terminal à conteneurs de Lomé et érosion côtière, juillet 2016, disponible à l'adresse <https://goo.gl/H2HUuG>

3. Suivi des constats de défaut de conformité de l'enquête par le CAO

Dans le cas d'une enquête de conformité donnant lieu à des constats de défaut de conformité, le CAO suit les actions mises en œuvre par l'IFC/le MIGA jusqu'à ce qu'il ait la certitude que les non-conformités ont été traitées. Le CAO a jusqu'à présent publié trois rapports de suivi, un en mars 2018, un en avril 2019 et un en août 2021.¹⁶

- Le rapport de suivi du CAO daté du mois de mars 2018 reconnaît les actions positives prises par l'IFC au niveau des politiques, procédures, pratiques et connaissances et prend acte d'un certain nombre de mesures initiées par l'IFC au niveau du projet. Toutefois, le CAO note que ces actions en étaient aux premiers stades de leur mise en œuvre et qu'elles n'avaient pas encore donné suite aux conclusions de l'enquête au moment de la rédaction du rapport.
- Le rapport de suivi du CAO daté du moins d'avril 2019 précise que (a) LCT avait commandé un audit environnemental comprenant un volet sur l'érosion côtière et (b) une étude sur la contribution de différents projets d'infrastructure à l'érosion côtière. LCT note que les deux études prévoyaient une consultation auprès des communautés côtières. Le CAO reconnaît que ces études – une fois achevées de manière satisfaisante – marquaient une étape positive vers la mise en conformité du projet. Toutefois, le CAO a indiqué qu'il prévoyait d'examiner ces deux études, ainsi que les mesures correctives appropriées (en fonction des résultats des études) avant de clore le processus de suivi.
- Le rapport de suivi du CAO daté du mois d'août 2021 conclut que les constatations de non-conformité relatives à l'évaluation et à l'atténuation des impacts du projet LCT sur l'érosion côtière n'ont pas encore été traitées conformément aux exigences de l'IFC et craint que les non-conformités continuent de prévaloir cinq ans après l'achèvement du rapport d'enquête de conformité du CAO, alors même que les plaignants continuent de faire part de leurs préoccupations concernant l'impact de l'érosion sur leurs communautés. Le rapport de suivi indique que « *l'IFC devra travailler avec LCT pour déterminer les mesures correctives à prendre en ce qui concerne les impacts historiques et actuels de l'érosion associés au projet, en raison de sa dépendance à l'égard des infrastructures du port de Lomé.* » Il ajoute que « *l'IFC devra veiller à ce que la consultation des communautés affectées permettent à ces dernières de commenter tout projet de rapport d'évaluation et de plan d'action que LCT et ses consultants préparent en relation avec la question de l'érosion côtière.* » De plus, l'IFC devrait assurer la divulgation de l'ensemble des documents E&S requis, y compris la version finale des études. Le CAO déclare qu'il maintiendra la procédure de suivi ouverte car il reste des non-conformités en suspens et prévoit de publier un rapport de suivi au plus tard en juin 2022.

¹⁶ www.cao-ombudsman.org/cases/document-links/documents/CAOComplianceMonitoringReportTogoLCT-01_EN.pdfRapport de suivi de conformité, Togo LCT-01, août 2021 ; www.cao-ombudsman.org/cases/document-links/documents/CAOCompliance_MonitoringReport_TogoLCT-01_April172019.pdf;

F. Mesures prises pour corriger les défauts de conformité concernant la NP1 de l'IFC (2006)¹⁷

Cet examen de conformité se concentre sur les mesures correctives prises afin de remédier aux principales non-conformités et aux préjudices connexes. L'examen s'appuie sur les rapports de suivi du CAO afin de déterminer quels sont les domaines où subsistent des non-conformités. Les sections suivantes évaluent les mesures prises pour remédier aux non-conformités résiduelles.

1. Impacts sur l'érosion côtière

Le rapport d'enquête du CAO fait les constats de non-conformité suivants concernant la NP1 :

- l'examen de préinvestissement de l'IFC n'a pas pris en compte les impacts historiques significatifs liés à l'érosion associés au projet et l'organisation n'a pas travaillé avec le client afin de définir les mesures correctives possibles ;
- l'IFC ne s'est pas assurée que l'évaluation des impacts environnementaux et sociaux (EIES) répondait aux exigences de la norme de performance 1 (NP1) concernant les impacts potentiels de l'érosion et n'a pas déterminé si des évaluations d'impact supplémentaires étaient nécessaires ;
- l'IFC n'a pas veillé à ce que l'EIES tienne compte des éventuels effets cumulés du projet sur l'érosion.

(i) *Audit environnemental et social*

LCT a initié l'audit environnemental et social en janvier 2019 afin de pouvoir renouveler sa licence environnementale. Les termes de référence (TOR) incluait des travaux visant à évaluer le lien entre le projet LCT et l'érosion côtière. Les TOR de l'audit ayant été rédigées par le ministère togolais de l'Environnement, l'IFC déclare qu'elle n'a pas pu influencer la portée et la méthodologie de l'audit.

Le rapport d'audit environnemental et social fournit une description historique de l'érosion côtière au Togo mais n'évalue pas en détail la relation de cause à effet entre le projet LCT et l'érosion à l'est du port.¹⁸ Le rapport indique que l'érosion à l'est du port résulte de l'effet cumulé de facteurs naturels et humains. Le rapport note que le projet LCT a provoqué une accumulation de sable à l'ouest du port, ce qui perturbe encore plus le flux de sédiments le long de la côte. Le rapport fait référence au suivi effectué par l'Université de Lomé en 2015 et souligne une augmentation de l'érosion après la construction du projet LCT. Le rapport d'audit conclut que l'érosion à l'est du port a été causée par de multiples facteurs et acteurs et qu'elle ne peut pas être uniquement attribuée au projet LCT. L'audit a été finalisé en mai 2020. L'IFC a publié l'audit environnemental sur son site Web.¹⁹

¹⁷ Les normes de performance 2006 de l'IFC s'appliquent car elles étaient en vigueur au moment de la conclusion des accords de financement entre l'IFC/la DEG/la FMO.

¹⁸ Le personnel de la FMO n'est pas d'accord avec cette affirmation et estime que l'audit évalue bien l'impact du projet LCT et que le rapport n'est pas concluant quant à l'impact de la construction de l'épi sur l'érosion côtière à l'est du port.

¹⁹ <https://disclosures.ifc.org/project-detail/ESRS/29197/togo-lct>

(ii) **Étude sur l'érosion côtière**

LCT a initié une étude sur l'érosion côtière en février 2019. L'étude a été menée par une institution académique togolaise. L'étude a été finalisée en avril 2020. Les principales conclusions de l'étude sont les suivantes :

- la construction du port de Lomé, sur la période 1964-1967, a eu un impact important sur le littoral au cours de l'étude, entraînant une accumulation de sable à l'ouest du port et une zone d'érosion à l'est au cours des décennies suivantes. Les plaignants résident à l'est du port ;
- entre 2010 et 2019, période durant laquelle l'extension du LCT a été réalisée, l'étude note une diminution des taux moyens d'érosion dans des zones situées à l'est du port, mais constate une augmentation de l'érosion dans d'autres zones (en particulier Agbodrafo et Baguida) ;
- l'étude fournit une explication à la diminution relative des taux d'érosion dans certaines zones. Par exemple, au Katanga, le reprofilage de la zone avec des sédiments provenant du dragage est réputé avoir stabilisé le rivage. À Kpeme, Gumukope et Aneho, on considère que des installations telles que des barrières anti-sable ont permis de ralentir l'érosion côtière ;
- l'étude note une diminution annuelle du taux d'érosion moyen entre 2010 et 2019 après la construction de l'épi et du terminal LCT, mais précise qu'il y a eu des impacts négatifs sur deux zones, Baguida et Agbodrafo ;
- l'étude donne des recommandations afin de sensibiliser les communautés côtières et suivre l'évolution du littoral.

Le projet d'étude d'audit et l'étude finale ont été examinés par l'IFC, la FMO et la DEG et ont fait l'objet de commentaires de la part du cabinet de conseil précédemment recruté par l'IFC pour l'examen des études. Le consultant a remis en question la conclusion selon laquelle l'extension du LCT contribuait à l'augmentation de l'érosion autour d'Agbodrafo et de Baguida et a avancé que cette dernière pouvait avoir été causée par d'autres facteurs, tels que l'extraction de sable, l'évolution du grès de plage, les grosses tempêtes et la construction d'un port de pêche. Le consultant a contesté la méthodologie ayant permis d'obtenir les résultats de l'étude. Le consultant a également contesté l'observation selon laquelle la diffraction des vagues – causée par la construction d'un nouvel épi prolongeant le brise-lames existant du port en vue de protéger le chenal d'accès contre l'accumulation de sable – contribuait à l'érosion côtière. Il a, en revanche, confirmé la conclusion indiquant que le port de Lomé a été et reste un facteur majeur d'érosion côtière dans la zone est. L'une des principales causes de l'érosion côtière à l'est du port est que celui-ci perturbe le flux de sédiments le long de la côte, car le brise-lames principal (du port) provoque une accumulation et dévie la dérive littorale d'ouest en est vers le chenal de navigation. Ce dernier agit donc comme un puits qui bloque la quasi-totalité du transport de sédiments d'ouest en est.²⁰ L'examen technique joint à la réponse de la Direction de l'IFC suite au rapport d'enquête du CAO va également dans ce sens. Il indique que « *En langage plus technique, le chenal fonctionne comme un piège car il est plus profond que la profondeur de fermeture, à savoir la profondeur à laquelle l'énergie des vagues, qui alimente le transport sédimentaire côtier, ne l'atteint plus. En d'autres termes, l'énergie des vagues n'atteint pas le fond du chenal et ne peut donc pas collecter les sédiments et les déplacer plus loin sur la côte.* »²¹

²⁰ Voir les conclusions de l'examen technique indépendant de l'IFC joint à la réponse de la Direction de l'IFC suite au rapport d'enquête de conformité du CAO sur l'investissement de l'IFC dans le terminal à conteneurs de Lomé, octobre 2016 – <https://bit.ly/2U4p2OP>

²¹ Réponse de l'IFC au rapport d'enquête de conformité du CAO sur l'investissement de l'IFC dans le terminal à conteneurs de Lomé, octobre 2016 - <https://bit.ly/2U4p2Op>

Compte tenu du désaccord sur la conclusion de l'étude et des méthodologies employées et de la réticence du consultant togolais qui a préparé l'étude à procéder à des ajustements supplémentaires, LCT et les partenaires financiers ont décidé de recruter un consultant international qualifié « *pour fournir un soutien technique, examiner et approuver une étude sur l'évolution du trait de côte togolais entre 1955-2019* » avec l'objectif de finaliser l'étude menée jusqu'à présent par un groupe de consultants togolais afin que les résultats de l'étude répondent aux normes internationales. Cette étude complémentaire a été réalisée en février 2022. Le rapport d'enquête ne reflète pas les conclusions de cette étude révisée émise en février 2022 car un projet de rapport d'enquête avait déjà été rédigé et que la vérification des faits par les départements opérationnels de la FMO et de la DEG, le client et les plaignants était en cours. La vérification des faits inclus dans les rapports d'enquête est requise en vertu de la politique de l'ICM avant toute publication d'un rapport final.

2. Divulgence et consultation

Le rapport d'enquête du CAO stipule que :

- l'IFC ne s'est pas assurée que la consultation incluait toutes les communautés « *pouvant être impactées par les risques ou effets négatifs d'un projet* » (NP1, paragraphe 21), ce qui aurait concerné les communautés dans la zone d'érosion identifiée dans l'EIES ;
- l'IFC ne s'est pas assurée que l'information était diffusée par le client auprès des autres communautés potentiellement affectées d'une manière qui répondait aux exigences de la NP1 ou que la consultation avait été menée de manière inclusive et culturellement appropriée.

Les communautés affectées (y compris les plaignants) ont été consultées le 20 février 2019 lors de la préparation de l'audit par les consultants missionnés. En outre, en janvier 2020, les plaignants indiquent avoir été consultés dans le cadre du processus de validation de l'audit. Ils indiquent qu'à cette occasion, ils ont visité le projet LCT et ont eu une réunion avec des représentants de LCT et de l'autorité environnementale. Les plaignants signalent également avoir soulevé des questions concernant le contenu et les conclusions de l'audit dans le cadre d'un courrier mais indiquent n'avoir reçu aucune réponse. L'audit environnemental a été publié sur le site Web du projet de l'IFC.

Lors des entretiens du panel ICM avec les plaignants, ces derniers ont exprimé d'inquiétudes quant à l'absence de divulgation de l'étude sur l'érosion côtière réalisée en avril 2020. Les consultants qui ont préparé l'étude ont rencontré les plaignants lors de la première phase de préparation de l'étude. En revanche, les plaignants n'ont pas eu accès à l'étude réalisée en avril 2020 et ont exprimé leur profond désaccord quant à ce défaut de communication. Le panel ICM a évoqué ce défaut de communication avec la Direction de LCT qui a déclaré que l'étude sur l'érosion côtière figurant dans la version datée du mois d'avril 2020 ne devait pas être divulguée car elle présentait, selon elle, des lacunes importantes nécessitant une correction. Le personnel de la FMO, interrogé par l'ICM, a également souligné le fait qu'il n'était pas utile de partager de telles études hautement techniques dans le cadre d'une consultation, d'autant plus qu'elles n'avaient pas été acceptées par LCT et les organismes prêteurs. Dans ses commentaires, le personnel de la DEG a également souligné que les normes de performance de l'IFC n'exigent pas la divulgation des projets d'études.

G. Rôle de la DEG et de la FMO dans le suivi des mesures correctives

La FMO et la DEG ont participé avec l'IFC au projet de terminal à conteneurs de Lomé, cette dernière étant intervenue en qualité d'arrangeur principal. Par la suite, pendant la supervision du projet, l'IFC a joué le rôle de chef de file fonctionnel parmi les prêteurs. Les membres du personnel de la DEG et de la FMO ont indiqué au panel ICM qu'ils participaient régulièrement aux missions de supervision et assistaient aux conférences téléphoniques de coordination. Mais ils ont également souligné que l'IFC a joué le rôle de chef de file parmi les prêteurs dans le processus de supervision.

En outre, la DEG et la FMO coopèrent dans le cadre d'un accord aux termes duquel la FMO assure la fonction de « chef de file » et la DEG la fonction de « partenaire suiveur ». Dans cette relation, on s'attendait à ce que la FMO s'implique plus largement que la DEG dans les efforts de supervision. Cependant, malgré cette organisation, il incombe à la DEG et à la FMO de s'assurer que le client (ici LCT) respecte leurs normes respectives telles que définies dans le contrat de crédit. La supervision de la conformité peut être déléguée à une autre DFI (ou à des consultants) qui peut alors agir au nom de la DEG et de la FMO, mais la responsabilité ultime relève de la DEG et de la FMO. La délégation ne libère pas les parties de leur responsabilité ultime. Les membres du personnel de la FMO ont souligné dans leurs entretiens avec ICM qu'ils reconnaissent que la responsabilité ultime de s'assurer que les politiques de la FMO sont mises en œuvre, incombe à la FMO.

La DEG et la FMO ont fonctionné selon les principes énoncés dans les accords, l'IFC jouant un rôle de premier plan, tandis que la FMO (en tant que chef de file de la DEG et de PROPARCO) s'est engagée plus activement en recevant des messages sur les progrès réalisés dans l'application des normes E&S, en examinant certains documents, en gérant certains problèmes de non-conformité et en participant à des missions de supervision conjointes. La DEG et la FMO ont régulièrement participé aux conférences téléphoniques de coordination organisées entre toutes les institutions de financement. Sur la base des entretiens menés par le panel ICM, la DEG et la FMO ont jugé que la plainte déposée auprès du CAO constituait essentiellement un sujet de préoccupation pour l'IFC. La plainte a été, à l'époque, déposée auprès du CAO uniquement, et l'ICM n'a pas été impliqué. Les membres du personnel de la DEG et de la FMO ont indiqué que l'IFC avait informé les partenaires des conclusions du CAO, de l'avis de l'IFC sur ces dernières et de la réponse de la Direction de l'IFC. L'IFC a également informé les partenaires de l'état d'avancement des études, diffusé les projets de rapport (audit environnemental et étude sur l'érosion côtière) et invité les partenaires à participer aux présentations et aux discussions des consultants techniques de l'IFC. Les termes de référence (TOR) de l'étude sur l'érosion côtière ont été revus par des experts techniques de l'IFC. L'ICM n'a pas trouvé de preuve indiquant que la FMO avait insisté pour que l'étude sur l'érosion côtière soit mise en œuvre en temps voulu. En revanche, la FMO et la DEG semblent s'être impliquées directement dans la préparation des TOR et la sélection des consultants internationaux qui ont été recrutés par LCT pour vérifier les résultats de l'étude sur l'érosion côtière pour laquelle des travaux sont actuellement en cours. Le panel ICM a noté un engagement accru de la part du personnel de la FMO et de la DEG dans le suivi après que la plainte ait été déposée auprès de l'ICM et en particulier au cours des 15 derniers mois, lorsque l'examen supplémentaire de l'étude sur l'érosion côtière a été effectué.

H. Conclusions

Le tableau 1 reflète le point de vue de l'ICM sur le statut de conformité du projet. Le projet reste en état de non-conformité du fait du manquement à la norme IFC PS1 (2006), car les mesures d'atténuation identifiées dans la version révisée de l'étude sur l'érosion côtière doivent encore être conçues et mises en œuvre. Des mesures d'atténuation doivent être mises en œuvre pour les impacts résultant du projet financé par LCT. Les impacts côtiers causés par le port devraient également être traités. Les consultants de la SFI et de LCT sont d'accord sur le fait que le port de Lomé a historiquement été et continue d'être un facteur contribuant à l'érosion côtière dans la zone à l'est du port. Les consultants de la SFI ont noté que le port de Lomé ne dispose pas d'une solution durable au problème sous-jacent de l'accumulation de sable à l'ouest du brise-lames et dans le chenal et de la perte correspondante du sable à l'est. LCT utilise l'infrastructure portuaire dans le cadre de ses activités. Le panel ICM est d'avis que LCT – avec le soutien des DFI – devrait contribuer à la conception et à la mise en œuvre d'une solution durable pour atténuer les impacts de l'érosion côtière du port. L'évaluation de l'impact cumulatif de l'érosion côtière sur la zone située à l'est du port n'ayant pas été réalisée de manière adéquate au moment de la préparation de l'EIES, l'impact négatif du port, au moment de la signature de la convention de financement, n'a pas été correctement identifié et aucune mesure d'atténuation n'a été envisagée. Comme la version finale révisée de l'étude sur l'érosion côtière n'a pas encore été divulguée, il reste des non-conformités sur la divulgation jusqu'à ce qu'un résumé non technique de la version révisée de l'étude sur l'érosion côtière ait été divulgué et discuté avec les personnes affectées.

L'ICM trouve très déconcertant le fait que, plus de cinq ans après la publication du rapport d'enquête de conformité du CAO, le travail sur l'étude de l'érosion côtière soit toujours en cours. Ces retards dans l'achèvement de l'étude entraînent des retards dans la conception et la mise en œuvre des mesures d'atténuation. Bien que le panel ICM reconnaisse qu'il incombe à LCT de s'assurer que l'étude sur l'érosion côtière est réalisée, il est de la responsabilité de la FMO et de la DEG de veiller à ce que l'emprunteur mette en œuvre leurs normes de protection environnementales et sociales respectives. Le panel ICM est d'avis que la FMO et la DEG auraient pu prendre des mesures plus fermes pour faire valoir la nécessité d'achever l'étude sur l'érosion côtière dans les délais. L'absence de progrès est d'autant plus déconcertante que les prêts de la DEG, de la FMO et de l'IFC doivent être intégralement remboursés d'ici au 15 décembre 2023.²² Il reste donc très peu de temps pour arrêter et mettre en œuvre des mesures correctives avant la fin des relations financières entre LCT, la DEG et la FMO. Les partenaires financiers auront beaucoup moins d'influence sur leur client une fois le prêt clôturé. La DEG et la FMO doivent avoir conscience du peu de temps qu'il leur reste afin de traiter efficacement les non-conformités et les préjudices y associés. L'ICM reconnaît l'engagement actuel très actif de la DEG et de la FMO, mais est préoccupé par le délai très limité restant avant la fin des relations financières avec la DEG et la FMO, au cours duquel des actions correctives peuvent être mises en œuvre.

Le panel ICM estime également que la DEG et la FMO auraient dû adopter une approche de supervision plus indépendante dans le cadre de ce projet, une fois que le rapport d'enquête de conformité du CAO a été publié en août 2016, révélant alors l'existence de plusieurs domaines de non-conformité pour lesquels l'IFC a été tenue responsable. Même après l'émission du rapport d'examen de conformité, la DEG et la FMO ont largement suivi le rôle de chef de file fonctionnel de l'IFC parmi les prêteurs. Le panel ICM estime qu'une approche de supervision plus indépendante a été adoptée seulement au cours des 15 derniers mois. Le panel ICM estime que dans de telles

²² En fait, tous les prêts accordés dans le cadre de l'accord sur les conditions communes de 2012 (modifié en 2014 et 2015) seront remboursés d'ici le 15 décembre 2023. Il s'agit de deux prêts de l'IFC, d'un prêt de l'AFDB et de la DEG, de deux prêts de la FMO, de deux prêts de l'OFID et d'un prêt de PROPARGO.

circonstances exceptionnelles – lorsqu'une non-conformité a été constatée dans le cadre d'une procédure d'examen de conformité – les efforts de supervision « délégués » devraient être ajustés afin que la FMO et la DEG puissent s'assurer que leurs normes environnementales et sociales respectives sont appliquées. Le panel ICM reconnaît que, même dans de telles circonstances, les efforts de supervision plus indépendants de la FMO et de la DEG doivent être coordonnés avec les autres partenaires financiers.

Tableau 1 : Manquements aux politiques de la DEG/FMO

Problème de non-conformité	Actions mises en œuvre depuis août 2016	Problèmes en suspens	Statut de la conformité
Évaluation des risques du terminal à conteneurs de Lomé sur la zone côtière à l'est du port	Les consultants togolais ont terminé l'étude sur l'érosion côtière en avril 2020. La DEG/la FMO/l'IFC contestent certains résultats ainsi que la méthodologie de l'étude et LCT a recruté un consultant international pour réaliser un examen supplémentaire au niveau de la méthodologie et des résultats. Une étude révisée sur l'érosion côtière a été réalisée en février 2022.	Conception et mise en œuvre de mesures correctives pour atténuer les dommages résultants des impacts identifiés dans le cadre de l'étude révisée sur l'érosion côtière.	Non-conformité
Évaluation des effets cumulés 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 et constatent que la construction du terminal à conteneurs de Lomé a contribué à l'érosion côtière à l'est du port.	L'audit propose la mise en œuvre de certaines mesures d'atténuation afin de réduire les impacts. L'étude sur l'érosion côtière indique un impact significatif du port sur l'érosion côtière à l'est du port. Un programme d'atténuation adéquat devrait être conçu et mis en œuvre.	Non-conformité
Non-conformité avec la NP1 suite au défaut de consultation sur l'EIES (2010) auprès des personnes vivant dans la zone d'influence à l'est du port et potentiellement exposées aux impacts.	L'audit environnemental a été publié et les commentaires des personnes concernées ont été recueillis. Les consultants de l'étude sur l'érosion côtière ont demandé l'avis des personnes vivant à l'est du port lors de la première phase de préparation de l'étude. Comme l'étude sur l'érosion côtière réalisée par les consultants togolais n'a pas été jugée adéquate par LCT et les organismes prêteurs, elle n'a pas été diffusée.	Publication du résumé non technique de l'étude finale révisée sur l'érosion côtière et consultation des personnes impactées.	Non-conformité

I. Recommandations

1. À propos des défauts de conformité du projet

- i. La DEG et la FMO devraient travailler de concert avec LCT pour concevoir et mettre en œuvre les mesures correctives permettant d'atténuer les impacts négatifs identifiés dans l'étude révisée sur l'érosion côtière réalisée en février 2022.
- ii. La DEG et la FMO devraient soutenir LCT afin de veiller à ce que les mesures correctives spécifiées dans l'audit environnemental soient mises en œuvre.
- iii. La DEG et la FMO devraient demander à LCT de communiquer un résumé non technique de l'étude finale révisée sur l'érosion côtière et d'organiser, sur la base de ce résumé non technique, une consultation avec les personnes résidant dans la zone d'impact du projet, y compris les plaignants.
- iv. La FMO et la DEG devraient travailler de concert avec LCT, le port et les autorités togolaises compétentes pour concevoir et mettre en œuvre les mesures permettant de réduire l'impact de l'érosion causée par le port sur la côte est du port.
- v. La DEG et la FMO devraient publier un plan d'action de gestion dans les trois mois suivant la publication du présent rapport d'examen de conformité. Ce plan d'action de gestion devrait présenter des mesures détaillées et limitées dans le temps permettant de remédier aux non-conformités et aux préjudices connexes constatés dans ce rapport d'examen de conformité. Le projet de plan d'action de gestion devra faire l'objet d'une consultation avec la LCT et les plaignants avant l'émission du plan d'action final. Les responsables de la DEG et de la FMO sont encouragés à demander l'avis du panel d'experts de la ICM lors de la préparation du plan d'action de gestion.

2. À propos des politiques et procédures (voir le paragraphe 3.2.14 de la politique ICM)

La FMO et la DEG devraient jouer un rôle actif dans la supervision des projets pour lesquels des problèmes de non-conformité importants ont été identifiés de manière plausible. Une participation plus active est nécessaire même lorsque la répartition des tâches a été convenue entre les institutions de cofinancement dans le cadre d'accords de partenariat. Il convient en particulier que la FMO et la DEG s'impliquent directement si des problèmes de non-conformité ont été identifiés dans un rapport d'examen de conformité réalisé par un mécanisme de plainte de l'une des DFI avec laquelle la DEG et la FMO poursuivent le financement conjoint du projet.

ANNEXE 1 – Plainte

Association des personnes victimes de l'érosion côtière

BP : 4180

Courriel : [deleted on purpose]

Web site : erosioncotiere.togo.skyrock.com

Tél. : [deleted on purpose] 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 container, 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 la DEG et la FMO sur les textes internationaux environnementaux, les textes de la Banque suivit, et les droits des riverains dans les affaires port à container 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

TONOUDO Edo

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 d'inspection
- ONU-CLIMAT
- Accountability counsel

ANNEXE 2 : Résumé des conclusions du CAO tirées du rapport d'enquête de conformité de l'organisation en date du 8 août 2018 – Investissement de l'IFC dans le terminal à conteneurs de Lomé (projet n° 29197), Plainte Togo 01 (page 27)

Examen environnemental et social du projet par l'IFC

Examen de l'évaluation E&S du client :

- L'IFC n'a pas pris en compte les « impacts historiques, sociaux ou environnementaux importants associés au projet » et n'a pas travaillé en collaboration avec [le client] à la « définition des mesures correctives possibles » (NP1, Politique 2006, paragraphe 13).
- Les exigences de la NP1 relatives à l'évaluation des effets cumulés s'appliquaient et auraient dû être traitées expressément dans l'examen E&S réalisé par l'IFC (paragraphe 5).
- L'IFC ne s'est pas assurée que l'EIES constituait une « présentation adéquate, précise et objective des problèmes, préparée par des personnes qualifiées et expérimentées » (NP1, paragraphe 7).
- L'examen de l'IFC n'était pas approprié au regard de la nature et de la portée du projet et n'était pas proportionnel au niveau des risques et des impacts E&S (Politique 2006, paragraphe 13). Une évaluation supplémentaire du risque d'érosion lié au projet était nécessaire (Politique 2006, paragraphe 15).

Divulgarion et consultation :

- L'IFC ne s'est pas assurée que la consultation incluait toutes les communautés « pouvant être impactées par les risques ou effets négatifs d'un projet » (NP1, paragraphe 21), ce qui aurait concerné les communautés dans la zone d'érosion identifiée dans l'EIES.
- L'IFC ne s'est pas assurée que l'information était diffusée par le client auprès des autres communautés potentiellement affectées d'une manière qui répondait aux exigences de la NP1 ou que la consultation avait « été menée de manière inclusive et culturellement appropriée » (paragraphe 20 et 21).

Plan d'action :

- L'IFC ne s'est pas assurée que le plan d'action convenu avec le client « décrivait les actions nécessaires afin de mettre en œuvre les différentes mesures d'atténuation ou actions correctives à entreprendre », y compris un calendrier pour leur mise en œuvre (NP1, paragraphe 16).
- En raison de l'absence de consultation des communautés potentiellement affectées vivant dans la zone d'érosion, l'IFC n'a pas veillé à ce que le client élabore un plan d'action qui « reflète les résultats de la consultation sur les risques sociaux et environnementaux et les impacts négatifs, ainsi que les mesures et actions proposées pour y remédier ».
- L'IFC ne s'est pas assurée que le client avait divulgué le plan d'action aux communautés affectées ou qu'il intégrait une structure permettant de rendre compte aux communautés affectées (NP1, paragraphes 16 et 26).

ANNEXE 3 – Cartes du projet

