

MÉCANISME INDÉPENDANT DE PLAINTES (MIP)

Dernier rapport de suivi au sujet de Lomé Container Terminal (terminal à conteneurs de Lomé)

2 mars 2026

Plainte DEG et FMO 18-001

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

Membres du Panel d'experts indépendants

Destinataires :

LCT

Plaignants (Collectif des personnes victimes d'érosion côtière)

DEG

FMO

Abréviations

Étude de 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	Agence nationale de gestion de l'environnement
CAO	Bureau du conseiller-médiateur en matière de conformité (MRI de la SFI/MIGA)
Collectif	Collectif des personnes victimes d'érosion côtière
RSE	Responsabilité sociale des entreprises
DEG	<i>Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft</i> (société allemande d'investissement et de développement)
FMO	Société néerlandaise de financement du développement
EIES	Étude d'impact environnemental et social
E&S	Environnemental et Social
MRI	Mécanisme de responsabilisation indépendant
MIP	Mécanisme indépendant de plaintes
PEI	Panel d'experts indépendants
SFI	Société financière internationale
IFI	Institution financière internationale
LCT	Lomé Container Terminal
PAG	Plan d'action de gestion conjoint de DEG et FMO en réponse au rapport d'examen de conformité du MIP sur Lomé Container Terminal, 15 janvier 2024
MEMPPC	Ministère de l'Économie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière de la République Togolaise
Fonds OPEP	Fonds de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole pour le développement international
PAL	Port Autonome de Lomé
PROPARCO	Société de Promotion et de Participation pour la Coopération Économique
NP1	Norme de performance environnementale et sociale 1 de la SFI
AT	Assistance technique
WACA	Programme de gestion du littoral ouest-africain

Table des matières

Abréviations.....	1
Résumé.....	3
1. Introduction.....	6
2. Contexte.....	7
2.1. Le projet.....	7
2.2. La plainte.....	7
2.3. La plainte auprès du CAO.....	8
2.4. Le rapport d'examen de conformité du MIP.....	8
2.5. Le Plan d'action de gestion de DEG et de FMO.....	10
2.6. Le premier rapport de suivi du MIP.....	11
3. Progrès dans la réponse aux non-conformités constatées.....	14
3.1. Impacts de l'érosion côtière.....	14
3.2. Divulgence et consultation.....	16
3.3. Supervision des projets en cas de plaintes.....	17
ANNEXE 1 Plainte.....	19
ANNEXE 2 : Résumé des non-conformités constatées par le MIP, des dommages en décolant, des recommandations du MIP et des engagements pris par DEG et FMO dans le cadre du PAG pour donner suite aux constatations.....	19
ANNEXE 3 : Annexe 1 du Plan d'action de gestion conjoint de DEG et FMO en réponse au rapport d'examen de conformité du MIP sur Lomé Container Terminal SA.....	23

Résumé

Ceci est le dernier rapport de suivi de la plainte 18-001 relative au projet de Lomé Container Terminal au Togo. Ce rapport opère un suivi des défauts de conformité constatés dans le rapport d'examen de conformité établi par le Mécanisme indépendant de plaintes (« MIP ») le 31 août 2022 conformément au paragraphe 3.2.22 de la politique du MIP.

Le projet financé est situé dans le port de Lomé. Il est détenu et exploité par Lomé Container Terminal SA (« LCT » ou le « Client ») et intervient dans le cadre d'une convention de concession conclue avec le Gouvernement togolais, qui a été attribuée pour concevoir, construire et exploiter un terminal à conteneurs de transbordement en terrain vierge. Le terminal à conteneurs est devenu opérationnel en 2014.

La Société financière internationale (« SFI ») était l'unique arrangeur d'un prêt garanti de 225 millions d'euros au profit de 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, FMO a octroyé un prêt supplémentaire de 10 millions d'euros dans le cadre d'un programme de financement complémentaire de 30 millions d'euros. LCT a intégralement remboursé les prêts en 2023, mettant ainsi fin à la relation financière avec DEG et FMO.

Les bureaux des plaintes de DEG et de FMO ont reçu une plainte le 28 août 2018 (voir la plainte dans son intégralité à l'annexe 1). Les plaignants sont l'organisation de la société civile dénommée Collectif des personnes victimes d'érosion côtière (le « Collectif » ou les « Plaignants »). Le Collectif représente des personnes qui appartiennent à des communautés vivant à l'est du port de Lomé. Les Plaignants affirment que le projet a contribué à l'accélération de l'érosion côtière, laquelle a elle-même entraîné la perte de terres, de fermes, de plantations de noix de coco, de sites religieux, d'infrastructures locales et de lieux d'activités touristiques, la destruction de maisons ainsi que des difficultés liées aux activités de pêche.

Le rapport d'examen de conformité du MIP de 2022 fait état de non-conformités persistantes.¹ Il constate qu'aucune mesure corrective n'a été conçue pour remédier à l'impact de l'érosion côtière, qui est imputable 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 celui-ci. Selon l'étude sur l'érosion côtière réalisée en 2022

¹ MIP, rapport d'examen de conformité sur LCT, 31 août 2022, disponible à l'adresse suivante : [Rapport d'examen de conformité sur LCT, 31 août 2022, en anglais.pdf](#)

pour compléter l'Étude d'impact environnemental et social (« EIES ») initiale², une part limitée de l'érosion côtière globale pourrait être attribuée au projet LCT.³

Pour que le processus de divulgation et de consultation soit mis en conformité avec la Norme de performance 1 de la SFI (« NP1 »), le MIP a recommandé qu'un résumé non technique de l'étude sur l'érosion côtière soit communiqué et fasse l'objet d'une consultation des personnes affectées, y compris les Plaignants. En outre, le MIP a jugé que DEG et FMO auraient dû viser une supervision plus indépendante du projet après que le rapport d'enquête de conformité du CAO a relevé des défauts de conformité imputables à la SFI dans son rapport publié en août 2016.

En réponse au rapport d'examen de conformité du MIP de 2022, les conseils de direction de DEG et FMO ont publié un Plan d'action de gestion (« PAG ») le 19 janvier 2024. Dans le rapport d'examen de la conformité du MIP, le Panel d'Experts Indépendants (« PEI ») a indiqué qu'un PAG devait définir des mesures détaillées et assorties de délais pour remédier aux non-conformités et aux dommages en découlant. Le PEI apprécie les efforts conjoints de DEG et de FMO pour produire un PAG. Le PEI suit la politique du MIP dans l'exécution de son mandat de surveillance, qui stipule que : « [d]ans 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. »

Le présent rapport de suivi, qui couvre la période allant d'août 2024 à août 2025 inclus, est le second et dernier rapport de suivi. Il se fonde sur des réunions entre le PEI et les représentants du Collectif ainsi que sur des réunions avec les représentants de FMO et de DEG. Dans la mesure où FMO joue un rôle majeur dans la gestion de ce dossier, les interactions ont eu lieu principalement avec le personnel de FMO. Le PEI a par ailleurs examiné les documents pertinents sur l'avancement de la mise en œuvre fournis par DEG et FMO, y compris le rapport d'étape pour la période allant d'août 2024 à juillet 2025, les lignes directrices internes actualisées de FMO concernant le processus de gestion des litiges ainsi que des documents relatifs au soutien apporté à LCT concernant la mobilisation communautaire et les activités de RSE en faveur du développement communautaire.

Le présent rapport de suivi évalue les progrès de DEG et FMO dans la mise en œuvre des recommandations du MIP en tenant compte du PAG. Il couvre les progrès accomplis s'agissant des mesures prises pour remédier aux non-conformités constatées et ne répète pas les informations générales mentionnées dans le premier rapport de suivi du 20 mars 2025.⁴

Dans le premier rapport de suivi, le PEI conclut que le projet demeure en situation de non-conformité pour les raisons suivantes :

² Lomé Container Terminal, EIES, 29 septembre 2010, disponible à l'adresse suivante : <https://disclosures.ifc.org/project-detail/ESRS/29197/togo-lct>.

³ Le MIP considère l'étude comme la réponse finale aux constatations de non-conformité du rapport d'enquête du CAO de 2016. Les spécialistes de FMO en matière environnementale et sociale ont exprimé leur désaccord avec l'interprétation des résultats de l'étude.

⁴ MIP, premier rapport de suivi au sujet du terminal à conteneurs de Lomé, 20 mars 2025, disponible à l'adresse suivante : [Publication des plaintes - FMO](#).

(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) l'étude de 2022 sur l'érosion côtière n'a pas été divulguée et n'a fait l'objet d'aucune consultation. Le PEI estimait que des mesures devaient être prises pour remédier à ces non-conformités.

Dans le présent rapport de suivi, le PEI décide de clore le dossier au vu des progrès limités accomplis dans la mise en œuvre des recommandations du MIP formulées dans le rapport d'examen de conformité du MIP de 2022. Aucun suivi ultérieur ne sera effectué. Il n'a pas été suffisamment remédié aux non-conformités importantes et aucun progrès supplémentaire ne peut raisonnablement être envisagé, DEG et FMO ayant quitté le projet. En outre, LCT s'est montrée peu disposée à coopérer davantage avec DEG et FMO pour résoudre les défauts de conformité.

1. Introduction

Ceci est le dernier rapport de suivi de la plainte 18-001 relative au projet de Lomé Container Terminal au Togo. Ce rapport opère un suivi des défauts de conformité constatés dans le rapport d'examen de la conformité établi par le Mécanisme indépendant de plaintes (« MIP ») le 31 août 2022 conformément au paragraphe 3.2.22 de la politique du MIP : « *[d]ans 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.* »

Le présent rapport, qui couvre la période allant d'août 2024 à août 2025 inclus, se fonde sur des réunions entre le PEI et les représentants du Collectif des personnes victimes d'érosion côtière (le « Collectif » ou les « Plaignants ») ainsi que sur des réunions avec les représentants de FMO et de DEG. Dans la mesure où FMO joue un rôle majeur dans la gestion de cet investissement, les interactions ont eu lieu principalement avec le personnel de FMO. Le PEI a par ailleurs examiné les documents pertinents sur l'avancement de la mise en œuvre fournis par DEG et FMO, y compris le rapport d'étape pour la période allant d'août 2024 à juillet 2025, les lignes directrices internes actualisées de FMO concernant le processus de gestion des litiges, ainsi que des documents relatifs au soutien apporté à LCT concernant la mobilisation communautaire et les activités de RSE en faveur du développement communautaire.

Le présent rapport évalue les progrès accomplis par DEG et FMO s'agissant des mesures prises pour remédier aux non-conformités constatées, en tenant compte du Plan d'action de gestion conjoint (« PAG »). Le rapport ne répètera pas les informations générales mentionnées dans le premier rapport de suivi.⁵

La section 2 du rapport expose brièvement le contexte du dossier, en présentant notamment les grandes lignes du projet, des informations concernant la plainte, les rapports pertinents du CAO, les rapports du MIP et le Plan d'action de gestion conjoint de DEG et FMO. La section 3 couvre les progrès accomplis concernant les constatations de non-conformité liées aux impacts de l'érosion côtière (recommandations 1, 2 et 4 du MIP), à la divulgation et à la consultation (recommandation n°3 du MIP) et à la supervision des projets en cas de plaintes.

L'annexe 1 contient la plainte. L'annexe 2 récapitule les défauts de conformité constatés par le MIP, les dommages en découlant, les recommandations du MIP et les engagements pris par DEG et FMO dans le cadre du PAG pour donner suite à ces recommandations. Le Plan d'action de gestion conjoint de DEG et FMO en réponse au rapport d'examen de la conformité du MIP figure à l'annexe 3.

Au cours de la période de suivi, le MIP a été informé de signes de potentielles intimidations et représailles exercées contre les plaignants par l'intermédiaire du Collectif et contre les communautés ayant exprimé leur désaccord avec le projet LCT. Toute forme de représailles, directes ou indirectes, porte atteinte aux principes de transparence, de responsabilité et de respect des droits humains qui sont essentiels à l'efficacité et à la

⁵MIP, premier rapport de suivi au sujet du terminal à conteneurs de Lomé, 20 mars 2025, disponible à l'adresse suivante : [Publication des plaintes - FMO](#).

crédibilité du MIP.⁶ Conformément au principe de « tolérance zéro » de DEG et de FMO, celles-ci ne tolèrent aucune activité de leurs clients qui revient à opprimer ou à exercer une violence envers les personnes qui expriment leur opinion concernant les activités de DEG ou de FMO et les activités de leurs clients ou à commettre toute autre violation des droits humains de ces personnes.

2. Contexte

2.1. Le projet

Le projet est situé dans le port de Lomé. Il est détenu et exploité par Lomé Container Terminal SA (« LCT » ou le « Client ») et intervient dans le cadre d'une convention de concession conclue avec le Gouvernement togolais, qui a été attribuée pour concevoir, construire et exploiter un terminal à conteneurs de transbordement en terrain vierge. Le terminal à conteneurs est devenu opérationnel en 2014.

La Société financière internationale (« SFI ») était l'unique arrangeur d'un prêt garanti de 225 millions d'euros au profit de 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, FMO a octroyé un prêt supplémentaire de 10 millions d'euros dans le cadre d'un programme de financement complémentaire de 30 millions d'euros. LCT a intégralement remboursé les prêts en décembre 2023, mettant ainsi fin à la relation financière avec DEG et FMO.

2.2. La plainte

Les bureaux des plaintes de DEG et de FMO ont reçu une plainte le 28 août 2018 (voir la plainte dans son intégralité à l'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, à savoir :

- 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 divinités 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.

⁶ 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-Retaliation-Statement.pdf>.

2.3. La plainte auprès du CAO

La même plainte a été déposée en mars 2015 auprès du Bureau du conseiller-médiateur en matière de conformité (« CAO »), le mécanisme de responsabilisation indépendant (« MRI ») de la SFI. Le CAO a publié un rapport d'enquête de conformité en réponse à cette plainte en août 2016, et a depuis publié quatre rapports de suivi afin de surveiller l'évolution des non-conformités constatées. En mars 2025, le CAO a publié un rapport global de suivi qui fait notamment le point sur le dossier LCT. Le rapport d'enquête de conformité du CAO relève les non-conformités suivantes :⁷

- L'examen préalable à l'investissement de la SFI n'a pas pris en compte les considérables impacts passés associés au projet en matière d'érosion et la SFI n'a pas collaboré avec le client pour définir d'éventuelles mesures correctrices ;
- La SFI ne s'est pas assurée que l'EIES sur les questions liées à l'érosion côtière répondait à la Norme de performance 1, et n'a pas reconnu qu'il était nécessaire de procéder à de nouvelles évaluations des risques d'érosion que présentait le projet ;
- La SFI n'a pas veillé à ce que l'EIES prenne en compte les potentiels impacts cumulés du projet ;
- La SFI n'a pas adéquatement communiqué l'EIES ni consulté les personnes affectées par le projet.

Le quatrième rapport de suivi du CAO indique que les progrès réalisés en vue de remédier aux non-conformités constatées dans le cadre du projet LCT sont lents, et que les effets néfastes de l'érosion côtière n'ont toujours pas été étudiés ni pris en compte. Il en ressort que la SFI doit collaborer avec LCT, les autres prêteurs et les autres parties prenantes, afin d'assurer (a) la divulgation de l'étude de 2022 sur l'érosion côtière ainsi qu'un dialogue entre les parties prenantes et les communautés affectées par le projet, et (b) la réalisation d'une étude des impacts de l'érosion liée au projet, sur la base de laquelle des mesures d'atténuation et de correction pourraient être définies.⁸

Dans le rapport global de suivi du CAO, la SFI mentionne avoir continué à échanger avec LCT au sujet de la publication de l'étude mais précise qu'elle n'entend pas prendre de nouveaux engagements formels concernant les conclusions du rapport d'enquête du CAO. C'est pourquoi le CAO a décidé de clore le dossier en mars 2025, considérant qu'on ne pouvait pas raisonnablement s'attendre à ce que la SFI prenne d'autres mesures pour remédier aux non-conformités constatées neuf ans plus tôt.⁹

2.4. Le rapport d'examen de conformité du MIP

⁷ Voir CAO, rapport d'enquête de conformité, investissement de la SFI dans Lomé Container Terminal au Togo, 8 août 2016, disponible à l'adresse suivante : https://www.cao-ombudsman.org/sites/default/files/downloads/CAO_Compliance_InvestigationReport_Togo_LCT-01_08082016.pdf

⁸ CAO, quatrième rapport de suivi de la conformité relatif à la réponse de la SFI à l'enquête du CAO sur les investissements de la SFI dans Togo LCT, 2 avril 2024, disponible à l'adresse suivante : https://www.cao-ombudsman.org/sites/default/files/downloads/CAO_4th_Compliance_Monitoring%20Report_LCT01-Togo-noEN.pdf, pages 23 et 24.

⁹ CAO, suivi de conformité : rapport global des dossiers : T3, exercice 2025, mars 2025, pages 22 et 23, disponible à l'adresse suivante : [CAO-rapport-global-avril-2025-ENG_4.pdf](#).

Conformément au paragraphe 3.1.7 de la politique du MIP, celui-ci doit analyser au cas par cas le traitement des plaintes identiques déposées auprès d'autres MRI et s'efforcer d'éviter tout double emploi. Par conséquent, le MIP a décidé de prendre les conclusions du rapport d'enquête du CAO pour point de départ. Le MIP s'est concentré sur l'action de supervision et les progrès accomplis par DEG et FMO dans la mise en œuvre de mesures correctives visant à remédier aux défauts de conformité relevés dans le rapport d'enquête du CAO. L'enquête du MIP a donc principalement consisté à déterminer si les mesures prises par DEG et FMO depuis 2016 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 de 2022 fait état de non-conformités persistantes. Il constate qu'aucune mesure corrective n'a été conçue pour remédier à l'impact de l'érosion côtière, qui est imputable au projet LCT, et recommande que DEG et FMO 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 celui-ci. Selon l'étude sur l'érosion côtière réalisée en 2022 pour compléter l'EIES initiale, une part limitée de l'érosion côtière globale pourrait être attribuée au projet LCT.¹⁰ Pour que le processus de divulgation et de consultation soit mis 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 communiqué et fasse l'objet d'une consultation des personnes affectées, y compris les plaignants. En outre, le MIP a jugé que DEG et FMO auraient dû viser une supervision plus indépendante du projet après que le rapport d'enquête de conformité du CAO a relevé des défauts de conformité imputables à la SFI dans son rapport publié en août 2016.

Le rapport d'examen de conformité du MIP formule 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 mis en évidence 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 seront mises en œuvre.
- (iii) DEG et FMO devraient demander à LCT de communiquer un résumé non technique de l'étude sur l'érosion côtière et de mener des consultations sur ce résumé auprès des personnes résidant dans la zone d'influence du projet, y compris les Plaignants.
- (iv) DEG et FMO devraient collaborer avec LCT, le port et les autorités togolaises compétentes pour concevoir et mettre en œuvre des mesures qui réduiraient les impacts de l'érosion causée par le port sur la côte située à l'est de celui-ci.
- (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.

¹⁰ Le PEI considère l'étude comme la réponse finale aux constatations de non-conformité du rapport d'enquête du CAO de 2016. Les spécialistes de FMO en matière environnementale et sociale ont exprimé leur désaccord avec l'interprétation des résultats de l'étude.

Le rapport d'examen de conformité formule la recommandation suivante pour 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 concernant lesquels des points de non-conformité importants ont été relevés de manière plausible. Une participation plus active 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 intervention directe de FMO et de DEG est particulièrement nécessaire lorsque des points de non-conformité ont été relevés dans un rapport d'examen de conformité établi par le mécanisme de plainte de l'une des institutions financières de développement (« IFD ») avec lesquelles DEG et FMO financent conjointement le projet.

L'annexe 2 récapitule les défauts de conformité constatés par le MIP, les dommages en découlant, les recommandations du MIP et les engagements pris par DEG et FMO dans le cadre du PAG pour donner suite à ces recommandations.

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

En réponse au rapport d'examen de conformité du MIP et aux défauts de conformité constatés, DEG et FMO ont publié un Plan d'action de gestion (« PAG ») qui expose les positions suivantes :

- Le PAG déclare 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 indique qu'étant donné qu'une contribution potentielle très limitée ne peut être exclue, DEG et FMO appliquent le principe de précaution conformément à l'audit environnemental et social de 2020 et considèrent donc que la mise en œuvre des actions définies dans l'audit de 2020, qui comprend des mesures de responsabilité sociale des entreprises (« RSE »), constitue une démarche appropriée qu'elles soutiennent.
- 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'autorisation des autorités togolaises et que les prêteurs ont demandé au ministère responsable d'autoriser 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 ») constateraient des non-conformités concernant des projets dans lesquels DEG et FMO interviennent également.

Le PAG résume la réponse commune de DEG et de FMO aux recommandations du MIP et décrit les différentes mesures que DEG et FMO se sont engagées à mettre en œuvre pour donner suite aux constatations et aux recommandations du PEI. L'annexe 2 récapitule les défauts de conformité constatés par le MIP, les dommages en découlant, les

recommandations du MIP et les engagements pris par DEG et FMO dans le cadre du PAG pour donner suite à ces recommandations.

2.6. Le premier rapport de suivi du MIP

Le premier rapport de suivi du 20 mars 2025, qui couvre la période allant de septembre 2022 à juillet 2024, évalue la mise en œuvre par DEG et FMO des recommandations du MIP en tenant compte du PAG. Il couvre les constatations de non-conformité liées aux impacts de l'érosion côtière, à la divulgation et à la consultation, et à la supervision des projets en cas de plaintes.

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

En réponse aux constatations de non-conformité du rapport d'enquête de conformité du CAO publié en 2016, les prêteurs ont accepté de soutenir LCT dans l'élaboration d'une étude sur l'érosion côtière, qui analyserait les causes de l'érosion côtière. Cette étude devait également déterminer dans quelle mesure le projet LCT contribuait à l'érosion côtière.

L'étude a été achevée 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 contribue relativement peu à l'érosion côtière globale à l'est du port. Le PEI a considéré l'étude réalisée comme la réponse finale aux constatations de non-conformité du rapport d'enquête du CAO de 2016. Les spécialistes de FMO en matière environnementale et sociale ont exprimé leur désaccord avec l'interprétation des résultats de l'étude.

La Norme de performance 1 (« NP1 ») de la SFI, appliquée par DEG et FMO, exige d'éviter les impacts négatifs et, si cela est impossible, de les atténuer ou d'y remédier. Le PEI a estimé que DEG et FMO auraient dû collaborer avec LCT et les autres parties prenantes concernées pour étudier les impacts de l'érosion causée par le projet sur les communautés côtières et définir, en fonction de la portée et de l'ampleur de ces impacts, les mesures d'atténuation et de correction à mettre en œuvre, conformément à la NP1. Ces mesures correctives vont au-delà des seules activités de responsabilité sociale de l'entreprise de LCT.

Dans son rapport d'examen de 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 n°2, rapport d'examen de conformité du MIP, 2022). Durant la première période de suivi, le PEI a entendu que FMO et DEG avaient fourni des efforts importants pour soutenir LCT dans la mise en œuvre d'un projet de soutien aux communautés, que LCT menait dans le cadre de ses activités de responsabilité sociale d'entreprise. Le PEI a souligné que le programme de développement communautaire, tel que défini par l'audit environnemental et intégré au PAG en réponse à la recommandation n°2 du MIP, devrait comprendre un programme pour l'emploi des jeunes ainsi que des activités rémunératrices pour les membres des communautés affectées, et que le cadre de mobilisation communautaire devrait également inclure les parties prenantes des communautés défavorablement affectées 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 mesures spécifiques. Bien que la construction de protections contre l'érosion côtière puisse relever du niveau national, dans le premier rapport de suivi, le PEI a considéré que FMO et DEG devraient aider 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, au cours de la période couverte par le premier rapport de suivi, DEG et FMO ont fourni des efforts considérables pour aider LCT à mettre en œuvre un cadre de mobilisation et de développement communautaires, dans le cadre de ses activités de responsabilité sociale d'entreprise. Toutefois, le PEI a considéré que les impacts de l'érosion côtière causés par LCT n'étaient pas pris en compte de manière adéquate dans le PAG, dans la mesure où les impacts négatifs sur les communautés affectées n'étaient ni étudiés ni pris en considération conformément à la NP1. Il subsistait en outre 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 demeurait en situation de non-conformité.

Constatations de non-conformité liées à la divulgation et à la consultation

Le rapport d'examen de conformité du MIP de 2022 relève une non-conformité, en ce que l'étude sur l'érosion côtière de 2022, destinée à compléter l'EIES, n'a pas été rendue publique.

Le rapport recommandait qu'au minimum, un résumé non technique de l'étude soit divulgué et fasse l'objet d'une consultation des populations affectées. LCT a informé les prêteurs que, conformément à la convention de concession de LCT, la divulgation n'était possible qu'avec l'autorisation des autorités gouvernementales togolaises. Cette autorisation 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 (« MEMPPC »), sollicitant l'autorisation de divulguer l'étude. Leur demande a été officiellement refusée par le ministre compétent. Ainsi, dans le premier rapport de suivi, le PEI a constaté que le résumé non technique de l'étude de 2022 n'avait pas été communiqué et que le projet demeurait donc non conforme à la NP1 de la SFI.

Supervision des projets en cas de plaintes

Il était recommandé dans le rapport d'examen de conformité du MIP de 2022 que DEG et FMO interviennent davantage dans la supervision des projets lorsqu'il existe des preuves crédibles de non-conformités importantes, en particulier si celles-ci ont été relevées dans un rapport d'examen de conformité établi par le mécanisme de responsabilisation indépendant de l'une des IFD avec lesquelles DEG et FMO financent conjointement le projet. Par la suite, FMO a mis en place des procédures administratives pour créer des alertes internes et des mesures associées en cas de plaintes auprès d'autres MRI concernant des projets, que ce soit avant la conclusion du contrat ou pendant la procédure de suivi, tandis que DEG prévoit d'introduire des clauses juridiques standards pour les

investissements hors secteur financier, obligeant les clients à notifier immédiatement à DEG toute plainte dont ils ont connaissance et que leurs bailleurs de fonds du développement international ou leurs banques multilatérales de développement ont reçue par le biais de leurs mécanismes de plainte respectifs.

Dans le premier rapport de suivi, le PEI a estimé que ces processus et exigences juridiques étaient utiles mais insuffisants. La connaissance de plaintes doit davantage se traduire par une augmentation des ressources institutionnelles et des efforts de supervision de ces projets.

3. Progrès dans la réponse aux non-conformités constatées

3.1. Impacts de l'érosion côtière

Dans son rapport d'examen de conformité de 2022, le PEI a recommandé que DEG et FMO collaborent avec LCT pour concevoir et mettre en œuvre des mesures correctives visant à atténuer les impacts négatifs mis en évidence dans l'étude révisée sur l'érosion côtière (recommandation n°1, rapport d'examen de conformité du MIP de 2022). Aucune étude d'impact cumulé relative aux impacts de l'érosion côtière dans la zone située à l'est du port n'ayant été adéquatement réalisée au moment de la préparation de l'EIES, l'impact dommageable du port, à la date de signature de l'accord de financement, n'a pas été correctement mis en évidence et aucune mesure d'atténuation n'a été envisagée.

Si l'étude sur l'érosion côtière de 2022 a déterminé les impacts sur l'érosion côtière liés au projet, aucune autre mesure n'a été prise durant la période objet du présent rapport pour remédier à la non-conformité constatée concernant les impacts de l'érosion côtière et pour répondre à la recommandation n°1 du rapport d'examen de conformité du MIP de 2022. DEG et FMO ont informé le PEI que leur position concernant la recommandation n°1 demeurait la même que dans le PAG, à savoir que selon elles, aucune autre mesure n'était nécessaire à l'exception de l'audit environnemental et social de 2020, ce qui, d'après le PAG, est considéré comme une démarche appropriée compte tenu de la contribution limitée du projet à l'érosion côtière.

Le PEI estime que DEG et FMO auraient dû collaborer avec LCT et les autres parties prenantes concernées pour étudier les impacts de l'érosion liés au projet sur les communautés côtières et pour définir, en fonction de la portée et de l'ampleur de ces impacts, les mesures d'atténuation et de correction à mettre en œuvre, conformément à la NP1. Ces mesures correctives vont au-delà des seules activités de responsabilité sociale de l'entreprise de LCT. Tant que les impacts négatifs sur les communautés ne sont pas étudiés et pris en considération, le projet demeure en situation de non-conformité.

Dans son rapport d'examen de 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 n°2, rapport d'examen de conformité du MIP, 2022).¹¹ L'audit environnemental a défini cinq mesures 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 pour l'emploi des jeunes ; et
- v) Des activités rémunératrices pour les membres des communautés affectées.

¹¹ Le rapport d'audit environnemental suivant, qui devait être publié en 2025, n'était pas accessible au public à la date de publication du second rapport de suivi et n'a pas été pris en compte dans celui-ci. L'audit du site s'est déroulé en juin 2025 (voir : <https://ange.tg/actualite/audit-environnemental-et-social-du-site-dexploitation-de-lome-conteneur-terminal-lct>).

Durant la période de suivi en cours, DEG et FMO ont soutenu LCT dans le développement de la mobilisation des parties prenantes et dans le développement d'une stratégie et d'activités en matière de RSE, en employant leurs fonds d'assistance technique (« AT ») respectifs pour engager un consultant spécialisé afin de soutenir LCT concernant spécifiquement :

- (i) le renforcement des capacités internes et en particulier le développement d'une stratégie solide de mobilisation des parties prenantes ; et
- (ii) le développement et la mise en œuvre par LCT d'activités de RSE permettant d'améliorer les moyens de subsistance de l'ensemble des communautés, dans la zone d'influence de LCT, qui ne visent pas spécifiquement à soutenir les communautés côtières affectées.

Un rapport détaillé produit par le consultant après avoir fait appel à l'AT a certes été présenté à la direction de LCT fin 2024, mais rien n'indique que LCT mettra en œuvre le programme de développement communautaire et les activités de mobilisation des parties prenantes. Durant la seconde période de suivi, DEG et FMO ont informé le PEI que du fait de la coopération limitée de LCT, DEG et FMO étaient en train de mettre un terme au projet d'AT. Le PEI a été informé de la possibilité d'un nouveau projet d'AT visant principalement à soutenir LCT dans la mise en place d'un cadre de mobilisation communautaire, la mise à jour du plan de mobilisation des parties prenantes et la détermination d'activités de RSE. DEG et FMO ont formulé une proposition en mars 2025 concernant le nouveau projet d'AT, mais elles n'ont reçu aucune information indiquant de nouveaux progrès ou un quelconque intérêt pour le projet de la part de LCT.

D'autre part, l'audit environnemental exigeait, parmi les cinq mesures spécifiques, qu'il soit apporté un soutien à la construction d'infrastructures de protection côtière (recommandations n°2 et 4 du rapport d'examen de conformité du MIP de 2022). Durant la période objet du second rapport, DEG et FMO ont soulevé cette question auprès de LCT, qui a demandé des clarifications à des agences nationales 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 devait mettre en œuvre des mesures en ce sens en collaboration avec les parties prenantes concernées, mais n'a pas reçu de réponse officielle. Conformément à la loi applicable et comme indiqué dans la convention de concession du projet, les infrastructures côtières relèvent de l'autorité du ministère de l'Économie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière (« MEMPPC »). Du fait de ce mandat institutionnel dont relève la protection côtière et compte tenu de la réactivité limitée de LCT pour répondre aux demandes de DEG et de FMO, le PEI a été informé que DEG et FMO ne pensaient pas pouvoir soutenir ou favoriser des mesures en vue de la construction d'infrastructures de protection côtière.

En conclusion, DEG et FMO ont fourni des efforts considérables pour aider LCT à mettre en place un cadre de mobilisation et de développement communautaire dans le cadre des activités de responsabilité sociale d'entreprise de LCT. Toutefois, le PEI estime que les impacts de l'érosion côtière associés à LCT n'ont pas été adéquatement pris en considération, dans la mesure où les impacts négatifs sur les communautés côtières affectées n'ont été ni étudiés ni gérés conformément à la NP1 et étant donné que LCT n'a pas soutenu la construction d'infrastructures de protection côtière. Par conséquent, il n'a pas été remédié aux dommages identifiés, et le projet demeure en situation de non-conformité.

3.2. Divulcation et consultation

L'étude de 2022 sur l'érosion côtière n'a pas été publiée ni divulguée aux communautés affectées par le projet, que ce soit dans sa version intégrale ou sous forme de résumé non technique. Aucune consultation n'a donc été menée auprès des communautés affectées. Le rapport d'examen de conformité du MIP a jugé que l'absence de divulgation et de consultation constituait une non-conformité avec la NP1. Selon celui-ci, la divulgation et la consultation, au minimum, d'un résumé non technique de l'étude de 2022, étaient essentielles à la mise en conformité du projet (recommandation n°3, rapport d'examen de conformité du MIP de 2022).

La non-divulcation de l'étude de 2022 est préoccupante. Les prêteurs étaient convenus que cette étude devait être réalisée pour compléter l'EIES menée en 2010, dans laquelle les impacts sur la côte située à l'est du port n'avaient pas été suffisamment étudiés. L'étude sur l'érosion côtière est donc complémentaire à l'EIES. Par conséquent, les obligations de divulgation valables pour une EIES s'appliquent également à cette étude complémentaire sur l'érosion côtière.

Dans le PAG conjoint, DEG et FMO ont confirmé la nécessité de communiquer un résumé non technique et ont reconnu avoir rencontré des difficultés pour obtenir l'accord du Gouvernement.

Le 16 août 2023, DEG, FMO et la SFI ont adressé une lettre conjointe au MEMPPC et ont demandé que la divulgation soit autorisée. 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. Par conséquent, DEG et FMO ont envisagé d'autres options pour que les principales conclusions de l'étude puissent être révélées, et pour que les impacts sur l'érosion côtière puissent être établis au moyen d'une étude alternative qui serait menée sans passer par LCT et qui ne serait donc pas soumise à la clause de confidentialité invoquée.

Durant la seconde période de suivi, le PEI a été informé que DEG et FMO considéraient que ces options n'étaient pas viables. Il ressort de l'analyse juridique de la convention de concession effectuée par FMO et DEG que les parties sont liées par la clause de confidentialité figurant dans la convention, sauf si les autorités gouvernementales l'exigent. DEG et FMO ont informé le MIP qu'elles ne s'attendaient pas à ce que la position du Gouvernement togolais change sur la question de la divulgation. En 2024, DEG et FMO ont contacté plusieurs consultants techniques indépendants pour déterminer s'il était possible de mener une étude alternative sur l'érosion côtière qui pourrait être publiée. Aucun des consultants techniques n'a souhaité mener une telle étude car l'impossibilité d'accéder aux données essentielles et spécifiques au projet aurait entraîné la reproduction des limites des études antérieures et aurait considérablement réduit la qualité et la précision des résultats. Par conséquent, DEG et FMO en ont conclu que commander une étude alternative n'apporterait aucune information supplémentaire utile au-delà des informations déjà disponibles dans le domaine public ou soumises à des limites tenant à la confidentialité.

Pour conclure, DEG et FMO ne pensent pas qu'un résumé technique de l'étude sur l'érosion côtière de 2022 puisse être publié ou divulgué aux communautés affectées par le projet, ou que des consultations puissent être menées auprès des communautés affectées. En conséquence, le PEI considère, en l'absence de divulgation et de consultation, que le projet demeure en situation de non-conformité.

3.3. Supervision des projets en cas de plaintes

Il était recommandé dans le rapport d'examen de conformité du MIP que DEG et FMO interviennent davantage dans la supervision des projets lorsqu'il existe des preuves vraisemblables de non-conformités importantes, en particulier si celles-ci ont été relevées dans un rapport d'examen de conformité établi par le mécanisme de plainte de l'une des IFD avec lesquelles DEG et FMO financent conjointement le projet. Le premier rapport de suivi indique que FMO a mis en place des procédures administratives pour créer des alertes internes et des mesures associées en cas de plaintes auprès d'autres MRI concernant des projets, que ce soit avant la signature du contrat ou pendant la procédure de suivi.

Durant la seconde période de suivi, FMO a communiqué son processus ajusté de gestion des litiges, qui explicite le processus interne de traitement et de réponse aux plaintes dans le cadre du MIP ainsi que le processus interne en cas de plainte déposée auprès d'une autre institution, dès lors que FMO est mentionnée dans cette plainte et/ou que celle-ci concerne un projet dans lequel FMO est investie. FMO a également mis à jour le modèle de proposition financière qui impose à l'équipe chargée de l'opération de tenir compte des plaintes déposées auprès du MIP ou de tout autre mécanisme de responsabilisation indépendant (« MRI »).

DEG a informé le PEI qu'elle était en train de modifier les clauses juridiques standards existantes pour tous les secteurs d'investissement, ce qui devait être approuvé par un comité juridique officiel chargé des contrats. Les clauses juridiques existantes comprennent déjà des clauses visant les « recours environnementaux et sociaux » et les obligations de signalement à DEG y afférentes. Par conséquent, DEG précisera davantage la définition du recours pour y inclure les plaintes adressées aux MRI.

Ces processus et obligations juridiques sont utiles mais insuffisants. La connaissance de ces plaintes doit se traduire par une augmentation des ressources institutionnelles et des efforts de supervision de ces projets, les IFD qui les cofinancent étant typiquement informées des plaintes déposées auprès des MRI. FMO a pris des mesures pour améliorer la supervision des projets lorsque des plaintes surviennent, telles que l'intervention du service de gestion des litiges lorsque des plaintes sont déposées auprès du MIP ou de tout autre MRI. Toutefois, il n'est pas clairement démontré en quoi les mesures juridiques de DEG mèneront à une participation renforcée de DEG à la supervision des projets qui font l'objet de plaintes auprès de MRI.

4. Conclusion

L'étude de 2022 sur l'érosion côtière, que les prêteurs, y compris DEG et FMO, ont jugé satisfaisante, 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 étudiés 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 se doter de la capacité de mettre en œuvre un programme amélioré de responsabilité sociale des entreprises et une stratégie solide de mobilisation des parties prenantes. Cependant, rien n'indique que LCT mettra en œuvre le programme de développement communautaire et les activités de mobilisation des parties prenantes, en conséquence de quoi DEG et FMO mettent actuellement un terme au projet d'AT. Le PEI note que, quoi qu'il en soit, ces activités n'étaient pas conçues pour cibler spécifiquement les communautés affectées par l'érosion côtière à l'est du port.

DEG et FMO n'ont apporté aucun soutien en faveur de mesures de protection contre l'érosion côtière comme envisagées dans l'audit environnemental et n'ont, par conséquent, pas essayé de contribuer à la mise en œuvre des mesures en collaboration avec les parties prenantes concernées. En raison du mandat institutionnel dont relève la protection côtière au niveau national et compte tenu de la réactivité limitée de LCT pour répondre aux demandes de DEG et de FMO, le PEI a été informé que FMO et DEG ne pensaient pas qu'il soit possible à l'avenir de soutenir ou de favoriser la construction d'infrastructures de protection côtière.

Enfin, ni l'étude sur l'érosion côtière ni un résumé non technique n'ont été divulgués, malgré les efforts de DEG et de FMO pour obtenir l'accord du Gouvernement togolais.

Par conséquent, le PEI en conclut qu'il n'a pas été suffisamment remédié aux non-conformités importantes. Il constate que DEG et FMO ont quitté le projet, et que LCT s'est montrée peu disposée à coopérer davantage avec DEG et FMO. Au vu des progrès limités accomplis dans la mise en œuvre des recommandations du MIP formulées dans le rapport d'examen de conformité du MIP de 2022 et compte tenu de l'absence de progrès supplémentaire raisonnablement envisageable, le PEI a décidé de clore le dossier et de mettre fin à son suivi.

ANNEXE 1 Plainte

Complaint in French :

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 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

[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

Complaint, translated in English:

Association des personnes victimes de l'érosion côtière

PO Box: 4180

Email: [REDACTED]

Website: [REDACTED]

Tel.: [REDACTED] Lomé - Togo Lomé, 11 July 2018

Subject: Request for investigation into documents and follow-up of the German Development Bank (DEG) and FMO

With regard to the Lomé Container Terminal project (Togo)

Dear Sir/Madam,

We hereby file a complaint against the German Development Bank (DEG) and FMO concerning the negative impact of the construction of the Lomé Container Terminal (LCT) in which they were active financial partners.

The construction of the Lomé Terminal, in which the German Development Bank (DEG) and FMO were financial participants, has led to accelerated sea ingress to the east of the Lomé Autonomous Terminal since 2012. Togo, a West African country located between Benin to the east, Ghana to the west, Burkina-Faso to the north, and to which nature has given the wonderful gift of the Atlantic Ocean to the south, had already been confronted with the threatening ingress of ocean water along the coast east of the port since its construction in 1968, albeit at a moderate rate of **1 to 7m every year** prior to 2012, when ingress began to accelerate to a rate of about **15m every month**.

Alarmed by the damage (coastal erosion, destruction of homes, devastation of cemeteries, exhumation of human bones, charming huts, houses of worship, coconut plantations, tourism areas, notably Obama beach, and adverse impact on fisheries), the local community mobilised to establish a collective with the purpose of identifying the causes and finding ways to reduce the suffering of the affected populations, who were being forced to relocate on a daily basis. Taking peaceful and civic-minded steps, initially at the national level, we consulted certain professors at the University of Lomé specialised in the subject and contacted authorities, but without obtaining any satisfaction. We then turned to international organisations, namely the local World Bank field office, the IFC regional representative in Ghana, the World Bank Inspection Panel in the USA and the Compliance Advisor Ombudsman (CAO) in the USA. The latter, acting under the direct authority of the President of the World Bank, is empowered to investigate the investment of the World Bank's private partners in the LCT construction. The conclusion of their investigations, which can be found enclosed as well as on their website at www.cao-ombudsman.org, identified many deficiencies relating to:

- World Bank documents
- Rights of victim communities
- The incompetency of the experts from INROS LACKNER (the office that prepared the environmental and social impact study), LCT, IFC and the bank consortium that financed the project (DEG and FMO) resulted in them overlooking the historical impact of the first port in the 1960s.

- In view of the World Bank's classification of the LCT project as **Category A** (high risk project for the local community)

- In view of the UEMOA 2007 study, stating that the port construction work amplifies coastal erosion,

- In view of the questions raised by the Republic of Benin regarding the adverse effects of the Port of Lomé and its breakwaters,

- In view of the conclusion in the CAO 2016 compliance report that INROS LACKNER, LCT and IFC did not consider the historical consequences of the initial Port of Lomé built in the 1960s,

- In view of the first follow-up report to the CAO compliance investigation of March 2018 stating how IFC informed the CAO that it had developed a new (ESS) guideline for ports, harbours, container terminals, drawing in particular on lessons learned from the case of LCT in Togo and other projects,

this report having been published in January 2017 and this new ESS guideline including a section on coastal processes and geomorphology of the seabed and coastline,

we respectfully request that your investigative body, acting with the aim of promoting democracy and equal rights, examine and determine the liability, reparations and position of DEG and FMO with regard to international environmental regulations, bank regulations and the rights of local residents in relation to the Lomé Container Terminal, which the victim community considers to be harmful to the environment and in violation of human rights. Counting on your legal expertise to review your investigation and provide explanations for the shortcomings in the above-mentioned investigation documents,

we remain grateful to you for your kind attention.

PRESIDENT

[REDACTED]

Enclosures: **Documents and CD**

- UEMOA Regional Erosion Control Programme 2007
- Environmental Impact Assessment 2010
- Exchange of correspondence with IFC regional office 2014
- World Bank field office 2014
- Inspection Panel Report 2015
- Evaluation report 2015
- Preliminary investigation report 2015
- Interim investigation 2016
- Compliance investigation 2016
- Amended IFC Guideline 2017
- First follow-up 2018
- Community mandate.

cc:

- Embassy of the Federal Republic of Germany
- US Embassies
- French Embassy
- Compliance Advisor Ombudsman (CAO)
- Inspection panel
- UN CLIMATE CHANGE
- Accountability counsel

ANNEXE 2 : Résumé des non-conformités constatées par le MIP, des dommages en découlant, des recommandations du MIP et des engagements pris par DEG et FMO dans le cadre du PAG pour donner suite aux constatations

Non-conformités constatées par le MIP	Recommandation du MIP	Engagements issus du PAG
Non-conformités constatées par le MIP en lien avec l'impact de l'érosion côtière (recommandations n°1, 2 et 4) : Absence d'évaluation des risques liés à Lomé Container Terminal dans la zone côtière située à l'est du port Absence d'étude d'impact cumulé de Lomé Container Terminal sur l'érosion côtière	Recommandation n°1 : FMO et DEG devraient collaborer avec LCT pour concevoir et mettre en œuvre des mesures correctives visant à atténuer les impacts mis en évidence dans l'étude révisée sur l'érosion côtière réalisée en février 2022.	Sans objet
	Recommandation n°2 : FMO et DEG devraient soutenir LCT afin de garantir que les mesures correctives spécifiées dans l'audit environnemental seront mises en œuvre. L'audit environnemental a défini cinq mesures 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 pour l'emploi des jeunes ; et - v) Des activités rémunératrices pour les membres des communautés affectées.	Conformément aux mesures (i) et (iii) de l'audit environnemental : Soutenir LCT dans la mise en œuvre des activités de RSE qui ont été convenues avec les communautés côtières dans la zone d'influence de LCT en engageant un consultant externe. Conformément à l'audit environnemental, ce plan devrait inclure la création et la mise en œuvre d'activités rémunératrices (mesure iv) et d'un programme pour l'emploi local (mesure v). Les catégories d'activités de RSE peuvent comprendre i) les services de santé, ii) les services d'enseignement, iii) les infrastructures locales et iv) l'amélioration des moyens de subsistance, selon le résultat de la consultation des communautés. <u>Livrables :</u> a) Signature du projet d'AT ; b) Audit, par un consultant, des capacités de l'équipe des relations communautaires de LCT et proposition d'amélioration de la gouvernance sur la base d'une analyse comparative et des bonnes pratiques internationales ; c) Sélection et mise en œuvre d'activités de RSE en 2024 en fonction des besoins prioritaires des communautés, avec preuve de la mise en œuvre des activités après les consultations menées auprès des communautés et rapports d'étape ; d) Suivi de la mise en œuvre des mesures de l'audit environnemental, en prêtant une attention particulière à la RSE ; e) Preuve de l'existence d'activités rémunératrices et d'un programme pour l'emploi local.
		Élaboration d'un plan pour soutenir la

		construction d'infrastructures de protection contre l'érosion côtière (mesure ii). Conformément aux informations fournies dans le cadre de la recommandation n°4 du MIP concernant les efforts de coordination du projet WACA en particulier, DEG et FMO sont d'avis que cette action est menée au niveau national. Toutefois, une confirmation sera demandée à l'ANGE. <u>Livrables :</u> LCT doit obtenir des éclaircissements auprès de l'Agence nationale de gestion de l'environnement (ANGE) sur la portée de l'activité, qui est en partie définie dans le permis environnemental.
	Recommandation n°4 : DEG et FMO devraient collaborer avec LCT, les autorités togolaises compétentes et les parties prenantes pour concevoir et mettre en œuvre des mesures qui réduiraient les impacts de l'érosion côtière sur la côte située à l'est du port.	Sans objet
Non-conformités constatées par le MIP en lien avec la divulgation et la consultation (recommandation n°3) : Non-conformité avec la NP1 du fait de l'échec de la consultation des personnes vivant dans la zone d'influence à l'est du port potentiellement menacée par les impacts concernant l'EIES (2010).	Recommandation n°3 : DEG et FMO devraient 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 auprès des personnes résidant dans la zone d'influence du projet (y compris les plaignants).	Divulgence du résumé non technique de l'étude de 2022 sur l'érosion côtière : a) DEG et FMO doivent demander au ministère de l'Économie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière (MEMPPC) l'autorisation de publier l'étude de 2022. Si les efforts susmentionnés sont infructueux, DEG et FMO ont défini les mesures alternatives suivantes : b) DEG et FMO doivent demander à leur ambassade respective de dialoguer avec le MEMPPC et/ou d'autres agents publics togolais. <u>Livrables :</u> a) Preuve des efforts de DEG, FMO et LCT (par exemple, correspondances officielles avec les autorités gouvernementales).
		Consultation des personnes résidant dans la zone d'influence du projet (y compris le Plaignant) concernant le résumé non technique, avec l'aide du consultant. Si l'autorisation de publier l'étude de 2022 est accordée, DEG et FMO soutiendront LCT dans la préparation d'une réunion publique d'information visant à présenter le résumé non technique de l'étude de 2022 aux communautés. Le cas échéant, DEG et FMO

		participeront aux réunions publiques. <u>Livrables :</u> a) Preuve de soutien dans la préparation de la réunion ; b) Preuve de l'organisation de réunions publiques d'information (par exemple, procès-verbaux de réunions, feuilles de présence, photos).
Non-conformités constatées par le MIP en lien avec la supervision des projets en cas de plaintes (recommandation n°5)	Recommandation n°5 (politiques et procédures) : DEG et FMO devraient participer de façon accrue à la supervision des projets lorsqu'il existe des preuves vraisemblables de non-conformités importantes, en particulier si celles-ci ont été relevées dans un rapport d'examen de conformité établi par le mécanisme de plainte de l'une des IFD avec lesquelles DEG et FMO financent conjointement le projet.	FMO : Mise en œuvre de deux mesures spécifiques tout au long des procédures internes relatives au processus d'investissement de FMO. <u>Livrables :</u> a) Processus d'investissement (avant la conclusion de tout contrat) : Les propositions financières de FMO contiendront un champ obligatoire relatif aux plaintes déposées auprès d'autres mécanismes de responsabilisation indépendants (MRI), intégrant les exigences de supervision plus strictes de FMO (le cas échéant). b) Processus de suivi (après la conclusion du contrat) : conception d'une procédure interne permettant aux équipes d'investissement de FMO de signaler les plaintes et les non-conformités constatées par d'autres MRI dans le cadre d'examens périodiques. DEG : Mise en place d'accords contractuels avec les clients concernant les plaintes (initiative menée par DEG, avec la participation de FMO en qualité de membre du MIP). <u>Livrables :</u> a) Clauses juridiques standards pour les investissements hors secteur financier : inclure dans les clauses du contrat environnemental et social de DEG que les clients doivent immédiatement notifier à DEG toute plainte dont ils ont connaissance et que leurs bailleurs de fonds du développement international ou leurs banques multilatérales de développement ont reçue par le biais de leurs mécanismes de plainte ou de leurs médiateurs respectifs.

ANNEXE 3 : Annexe 1 du Plan d'action de gestion conjoint de DEG et FMO en réponse au rapport d'examen de conformité du MIP sur Lomé Container Terminal SA

Recommandation n°1 du MIP : FMO et DEG devraient collaborer avec LCT pour concevoir et mettre en œuvre des mesures correctives visant à atténuer les impacts mis en évidence dans l'étude révisée sur l'érosion côtière réalisée en février 2022.

Réponse de DEG et FMO : La conclusion de l'étude révisée sur l'érosion côtière (étude de 2022), achevée en février 2022, indique (i) qu'il est estimé que la contribution à l'érosion côtière est très limitée et découle des effets de la combinaison de l'épi et du canal d'accès du PAL (autrement dit, la cause potentielle estimée est liée à l'infrastructure utilisée, entre autres, par LCT) tout en notant que ce constat se fonde sur des techniques de modélisation, (ii) et que, sur la base de l'analyse des changements réels du littoral côtier survenus entre 2010 et 2019, l'étude de 2022 n'a pas mentionné le 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 mentionne une diminution des taux d'érosion globale 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 le grès de plage, qui avaient été dévoilées avant la construction du LCT. Les conclusions de l'étude de 2022 concernant l'attribution d'un 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.

Ainsi, au regard des conclusions de l'audit environnemental et social de 2020 et de l'étude plus récente de 2022, mentionnées ci-dessus, DEG et FMO n'exigeront pas que LCT conçoive des mesures supplémentaires ou fournisse une compensation individuelle, car cela ne serait approprié que si les études avaient conclu que le projet avait contribué de façon importante aux impacts observés. Comme l'indiquent l'EIES de 2010 et l'audit E&S de 2020, une contribution potentielle très limitée ne peut être exclue. C'est pourquoi nous appuyons l'application du principe de précaution adopté par l'audit E&S de 2020. Par conséquent, la mise en œuvre par LCT des mesures définies dans l'audit environnemental et social de 2020 est considérée comme une démarche appropriée permettant aux communautés environnantes (dans leur ensemble) de bénéficier des efforts que LCT est disposée à fournir en matière de développement communautaire.

Mesure(s)	Livable(s)	Calendrier
Sans objet	Sans objet	Sans objet

Recommandation n°2 du MIP : FMO et DEG devraient soutenir LCT afin de garantir que les mesures correctives spécifiées dans l'audit environnemental seront mises en œuvre.

Réponse de DEG et FMO : DEG et FMO constatent que LCT met déjà en œuvre les mesures spécifiées dans l'audit environnemental et social, comprenant (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.

Pour soutenir LCT dans sa stratégie de mobilisation communautaire et dans la mise en œuvre des cinq mesures spécifiées dans le permis environnemental de 2020, DEG et FMO emploieront leurs fonds d'assistance technique respectifs pour engager un consultant spécialisé afin de soutenir LCT concernant spécifiquement : (i) le renforcement du développement des capacités internes et en particulier le développement d'une stratégie solide de mobilisation des parties prenantes ; et (ii) le développement et la mise en œuvre par LCT des activités de RSE en cours afin d'améliorer les moyens de subsistance des communautés. Nous estimons qu'aider LCT à développer un cadre solide de mobilisation communautaire contribuera à améliorer la compréhension mutuelle entre LCT et les communautés, ainsi qu'à établir un processus clair pour sélectionner conjointement les activités de RSE qui bénéficieront aux communautés dans leur ensemble, y compris celles qui ont historiquement été affectées par l'érosion côtière.

Mesure(s)	Livable(s)	Calendrier
-----------	------------	------------

Conformément aux mesures (i) et (iii) de l'audit environnemental : soutenir LCT dans la mise en œuvre des activités de RSE qui ont été convenues avec les communautés côtières dans la zone d'influence de LCT en engageant un consultant externe.	a) Signature du projet d'AT ; b) Audit, par un consultant, des capacités de l'équipe des relations communautaires de LCT et proposition d'amélioration de la gouvernance sur la base d'une analyse comparative et des bonnes pratiques internationales ;	a) Achevé avant le 15 décembre 2023 b) Achevé en décembre 2024 c) À partir de janvier 2024 d) À partir de janvier 2024 e) En cours
Conformément à l'audit environnemental, ce plan devrait inclure la création et la mise en œuvre d'activités rémunératrices (mesure iv) et d'un programme pour l'emploi local (mesure v). Les catégories d'activités de RSE peuvent comprendre i) les services de santé, ii) les services d'enseignement, iii) les infrastructures locales et iv) l'amélioration des moyens de subsistance, selon le résultat de la consultation des communautés.	c) Sélection et mise en œuvre d'activités de RSE en 2024 en fonction des besoins prioritaires des communautés, avec preuve de la mise en œuvre des activités après les consultations menées auprès des communautés et rapports d'étape ; d) Suivi de la mise en œuvre des mesures de l'audit environnemental, en prêtant une attention particulière à la RSE ; e) Preuve de l'existence d'activités rémunératrices et d'un programme pour l'emploi local.	
Élaboration d'un plan pour soutenir la construction d'infrastructures de protection contre l'érosion côtière (mesure ii). Conformément aux informations fournies dans le cadre de la recommandation n°4 du MIP concernant les efforts de coordination du projet WACA en particulier, DEG et FMO sont d'avis que cette action est menée au niveau national. Toutefois, une confirmation sera demandée à l'ANGE.	a) LCT doit obtenir des éclaircissements auprès de l'Agence nationale de gestion de l'environnement (ANGE) sur la portée de l'activité, qui est en partie définie dans le permis environnemental.	a) À réception d'une réponse de l'ANGE
Recommandation n°3 du MIP : DEG et FMO devraient 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 auprès des personnes résidant dans la zone d'influence du projet (y compris les plaignants)		
Réponse de DEG et FMO : DEG, FMO et LCT sont favorables à la divulgation de l'étude de 2022. 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 Côtière (MEMPPC) 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'autorisation des autorités togolaises. Cela s'étant avéré plus complexe qu'initialement prévu, nous avons recherché d'autres moyens pour tenter d'obtenir la divulgation de l'étude de 2022. À l'issue de la réunion avec le ministre de l'Économie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière en avril 2023, DEG, FMO et la SFI ont remis une note verbale officielle au ministre afin de solliciter une autorisation officielle pour la publication du résumé non technique de l'étude de 2022. Nous attendons la réponse et l'autorisation du ministre et continuerons d'appeler à une communication publique.		
Mesure(s)	Livable(s)	Calendrier

Divulcation du résumé non technique de l'étude de 2022 sur l'érosion côtière : a) DEG et FMO doivent demander au ministère de l'Économie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière (MEMPPC) l'autorisation de publier l'étude de 2022 Si les efforts susmentionnés sont infructueux, DEG et FMO ont défini les mesures alternatives suivantes : b) DEG et FMO doivent demander à leur ambassade respective de contacter le MEMPPC et/ou d'autres agents publics togolais.	a) Preuve des efforts de DEG, FMO et LCT (par exemple, correspondances officielles avec les autorités gouvernementales).	a) Achevé avant la publication du PAG b) Achevé en avril 2024
Consultation des personnes résidant dans la zone d'influence du projet (y compris le Plaignant) concernant le résumé non technique, avec l'aide du consultant. Si l'autorisation de publier l'étude de 2022 est accordée, DEG et FMO soutiendront LCT dans la préparation d'une réunion publique d'information visant à présenter le résumé non technique de l'étude de 2022 aux communautés. Le cas échéant, DEG et FMO participeront aux réunions publiques.	a) Preuve de soutien dans la préparation de la réunion ; b) Preuve de l'organisation de réunions publiques d'information (par exemple, procès-verbaux de réunions, feuilles de présence, photos).	a) Dans les six mois suivant l'autorisation de divulgation par les autorités togolaises b) Dans les six mois suivant l'autorisation de divulgation par les autorités togolaises
Recommandation n°4 : DEG et FMO devraient collaborer avec LCT, les autorités togolaises compétentes et les parties prenantes pour concevoir et mettre en œuvre des mesures qui réduiraient les impacts de l'érosion côtière sur la côte située à l'est du port.		

Réponse de DEG et 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 pensent, comme le PEI, que la participation de différents acteurs est essentielle pour répondre à cet enjeu. Nous notons que les efforts du Gouvernement togolais et de ses ministères respectifs pour répondre à l'enjeu de l'érosion côtière et réduire les impacts du Port autonome de Lomé ont déjà commencé et se poursuivent, notamment sous la forme de 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, RVO, la BID et la BAD pour n'en citer que quelques-uns.

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, 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 coentreprise de l'État néerlandais et de FMO, contribuera à l'achèvement des mesures de protection engagées sur le tronçon côtier allant de Gbodjomé 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 de Katanga au village de Gbodjomé.

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 étaient coordonnés par le ministère de l'Économie Maritime, de la Pêche et de la Protection Côtière du Togo. Les interactions de LCT avec les autorités togolaises sont limitées aux mesures spécifiées dans l'audit environnemental. Par conséquent, notre soutien se concentrera sur la mise en œuvre par LCT des mesures de l'audit environnemental, 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 favorablement la suggestion d'une collaboration directe entre LCT et l'Unité de mise en œuvre du projet WACA pour harmoniser la conception des projets sociaux (afin d'éviter une éventuelle duplication des efforts).

Mesure(s)	Livable(s)	Calendrier
Sans objet	Sans objet	Sans objet

Recommandation n°5 (politiques et procédures) : DEG et FMO devraient participer de façon accrue à la supervision des projets lorsqu'il existe des preuves vraisemblables de non-conformités importantes, en particulier si celles-ci ont été relevées dans un rapport d'examen de conformité établi par le mécanisme de plainte de l'une des IFD avec lesquelles DEG et FMO financent conjointement le projet.

Réponse de DEG et FMO : DEG et FMO ont intensifié leur participation à la supervision des projets dans différentes situations, à la fois par des échanges plus fréquents avec les bailleurs de fonds et, en interne, par le biais de comités établis, qui sont le reflet des enseignements tirés du dossier LCT du MIP. Nous comprenons 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.

Mesure(s)	Livrable(s)	Calendrier
FMO : Mise en œuvre de deux mesures spécifiques tout au long des procédures internes relatives au processus d'investissement de FMO.	a) <u>Processus d'investissement (avant la conclusion de tout contrat)</u> : Les propositions financières de FMO contiendront un champ obligatoire relatif aux plaintes déposées auprès d'autres mécanismes de responsabilisation indépendants (MRI), intégrant les exigences de supervision plus strictes de FMO (le cas échéant). b) <u>Processus de suivi (après la conclusion du contrat)</u> : conception d'une procédure interne permettant aux équipes d'investissement de FMO de signaler les plaintes et les non-conformités constatées par d'autres MRI dans le cadre d'examens périodiques.	a) Achevé en juillet 2023 b) À partir de janvier 2024
DEG : Mise en place d'accords contractuels avec les clients concernant les plaintes (initiative menée par DEG, avec la participation de FMO en qualité de membre du MIP).	a) <u>Clauses juridiques standards pour les investissements hors secteur financier</u> : inclure dans les clauses du contrat environnemental et social de DEG que les clients doivent immédiatement notifier à DEG toute plainte dont ils ont connaissance et en vertu de laquelle leurs bailleurs de fonds pour le développement international 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

