



The Independent Accountability Mechanism for IFC & MIGA

**Quatrième Rapport de Suivi de la Conformité
relatif à la Réponse de la SFI à :
L'Enquête menée par le CAO sur les Investissements de la SFI dans le
Terminal à Conteneurs de Lomé, au Togo (LCT-01)**

Projet SFI : #29197

2 avril 2024

À Propos du CAO

Le Bureau du Conseiller-Médiateur en matière de Conformité (CAO) est le mécanisme indépendant de recours de la Société Financière Internationale (SFI) et de l'Agence Multilatérale de Garantie des Investissements (MIGA), tous deux membres du Groupe de la Banque Mondiale. Notre devoir consiste à faciliter la résolution des plaintes des personnes affectées par les projets de la SFI et de la MIGA de manière équitable, objective et constructive, améliorer les résultats environnementaux et sociaux des projets ainsi qu'à promouvoir la redevabilité publique et l'apprentissage au sein de la SFI et de la MIGA.

Le CAO est un bureau indépendant qui rend directement compte au conseil d'administration des Directeurs Exécutifs de la SFI et de la MIGA. Pour plus d'informations, voir www.cao-ombudsman.org.

À propos de la Fonction de Conformité du CAO

La fonction de Conformité du CAO consiste à s'assurer du respect par la SFI et la MIGA des politiques environnementales et sociales, évaluer le préjudice qui pourraient être causé et, le cas échéant, recommander des mesures correctives.

La fonction de conformité du CAO suit une approche en trois étapes :

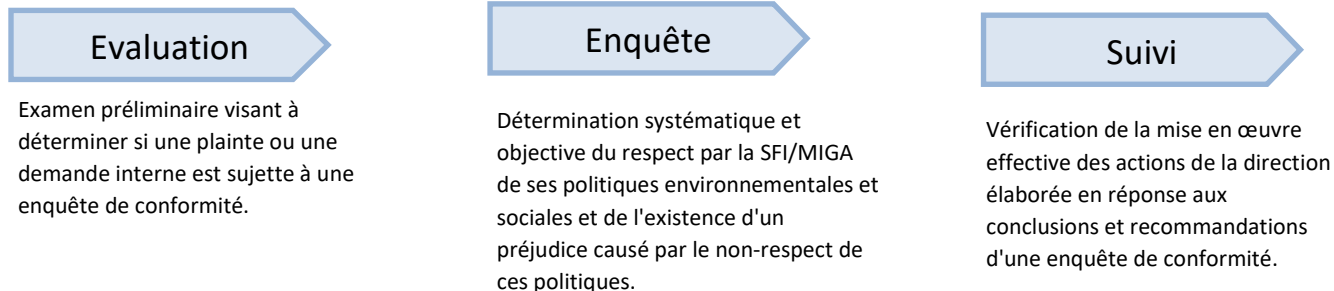


Table des matières

À PROPOS DU CAO	I
TABLE DES MATIÈRES	II
ACRONYMES	III
SOMMAIRE	1
1. INTRODUCTION ET CONTEXTE	5
A) LA PLAINTÉ, L'INVESTISSEMENT ET LES CONCLUSIONS DE L'ENQUETE.....	5
B) RAPPORTS DE SUIVI DEPUIS 2016.....	6
C) METHODOLOGIE ET STRUCTURE DU PRESENT RAPPORT.....	7
D) CALENDRIER DES EVENEMENTS (2008-2023).....	9
2. ÉVALUATION DES RISQUES ET DES IMPACTS DU PROJET LCT LIÉS À L'ÉROSION CÔTIÈRE	9
A) ÉTUDE SUR L'ÉROSION COTIERE.....	10
B) EXAMEN DE L'ÉTUDE PAR LE CAO.....	11
C) INTERPRETATION DES RESULTATS DE L'ÉTUDE ET ACTIONS DE SUIVI.....	14
D) OBSERVATIONS DU CAO.....	15
3. DIVULGATION DES INFORMATIONS E&S ET ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES	17
A) DIVULGATION DES ETUDES DE 2020 ET 2022 SUR L'ÉROSION COTIERE.....	17
B) ENGAGEMENT ET CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES.....	19
C) OBSERVATIONS DU CAO.....	20
4. ALLEGATIONS D'INTIMIDATION ET DE DIVISION DE LA COMMUNAUTE	21
A) REPNSES AUX ALLEGATIONS D'INTIMIDATION.....	21
B) OBSERVATIONS DU CAO.....	22
5. CONCLUSION, RECOMMANDATIONS, ET PROCHAINES ETAPES	24
A) CONCLUSION.....	24
B) RECOMMANDATIONS.....	25
C) PROCHAINES ETAPES.....	27
ANNEXE 1. RESUME DES CONCLUSIONS DE L'ENQUETE DU CAO (OCTOBRE 2016)	28
ANNEXE 2. CARTES DU PROJET	30
ANNEXE 3. ÉVOLUTION DES CHANGEMENTS DU TRAIT DE COTE ENTRE 1998 ET 2023	31

Acronymes

Acronyme	Définition
PAI	Politique d'Accès à l'Information
CAO	Bureau du Conseiller-Médiateur en matière de Conformité (SFI et MIGA)
RSE	Responsabilité Sociale des Entreprises
E&S	Environnemental et Social
SSE	Santé et Sécurité Environnementale [Lignes directrices]
PAES	Plan d'Action Environnemental et Social
EIES	Étude d'Impact Environnemental et Social
PEES	Procédures d'Examen Environnemental et Social
SFI	Société Financière Internationale
LCT	Terminal à Conteneurs de Lomé
MSC	Compagnie Maritime Méditerranéenne
MIGA	Agence Multilatérale de Garantie des Investissements
PAL	Port Autonome de Lomé
PK	Point kilométrique
NP	Normes de Performance (SFI)
TIL	Terminal Investment Limited
TDR	Termes de Référence
WACA	Programme de Gestion du Littoral Ouest-Africain

Sommaire

Ce quatrième rapport de suivi de conformité, porte sur les mesures prises par la SFI entre août 2021 et décembre 2023 en réponse aux conclusions de non-conformité produites par le CAO relativement à l'investissement de la SFI dans le Terminal à Conteneurs de Lomé (LCT) au Togo. Le CAO observe que, malgré certains progrès, d'importantes non-conformités subsistent s'agissant de l'achèvement d'une étude évaluant les risques et les impacts du projet sur l'érosion, sa divulgation, l'engagement des parties prenantes concernées et les implications pour les actions de suivi. Le présent rapport aborde également les allégations d'intimidation de la part du client pendant la période de suivi. Les prêts de la SFI accordés à LCT étant arrivés à terme, le CAO formule des recommandations à la SFI pour qu'elle remédie aux non-conformités restantes après sa sortie. Le dossier restera ouvert pour le suivi.

L'investissement de la SFI et la plainte communautaire

Le Terminal à Conteneurs de Lomé (LCT) acquit une concession du gouvernement du Togo en 2008 afin de construire et exploiter un terminal de transbordement de conteneurs dans le port existant de Lomé (le port). Le projet comprenait le dragage du chenal d'accès au port et la construction d'un épi d'arrêt de 300 m en vue d'empêcher la pénétration du sable dans le chenal d'accès et les zones du terminal. La construction commença en 2012 et l'exploitation du terminal en octobre 2014. La SFI a investi 82,5 millions d'euros dans le LCT en 2011 et a mobilisé le solde de 142,5 millions d'euros auprès d'autres prêteurs. Un investissement complémentaire de 10 millions d'euros de la SFI a été approuvé en 2015. Les prêts de la SFI au LCT ont fait l'objet d'un remboursement intégral le 15 décembre 2023, mettant ainsi fin à la relation financière.

En mars 2015, le CAO a reçu une plainte du « Collectif des personnes victimes d'érosion côtière » ('le Collectif'), un groupe de résidents vivant à l'est du terminal à conteneurs. Ils ont affirmé que la construction et l'exploitation du projet avaient aggravé l'érosion côtière dans la zone et entraîné des impacts environnementaux et sociaux (E&S) négatifs notamment la perte de terres et de plantations de noix de coco, la destruction de biens publics et privés, en plus de la perte de petites entreprises et de moyens de subsistance.

L'enquête de conformité et suivi du CAO

En octobre 2016, le rapport d'enquête de conformité du CAO, a identifié des non-conformités à la Politique de Durabilité et la Norme de Performance 1 dans l'évaluation et la supervision du projet LCT par la SFI relativement. Ces non-conformités portaient sur les risques et impacts potentiels du projet sur l'érosion côtière ainsi que l'engagement et la consultation des parties prenantes (voir Section 1 pour les détails). La réponse de la Direction de la SFI ne comprenait pas de Plan d'Action de Gestion mais proposait des mesures de suivi au niveau du projet et des politiques et procédures.

À ce jour, le CAO a publié des rapports de suivi en mars 2018, avril 2019 et août 2021. Ce quatrième rapport de suivi couvre les actions entreprises par la SFI entre août 2021 et décembre 2023. Le troisième rapport de suivi recommandait à la SFI de remédier aux non-conformités subsistantes en : a) s'assurant de l'achèvement d'une évaluation en cours des impacts du projet relativement à l'érosion conformément à la NP1, y compris la consultation des communautés affectées; (b) s'assurant de la divulgation de tous les documents E&S requis, y compris une étude

sur l'érosion côtière; et (c) travaillant avec LCT pour déterminer les mesures correctives possibles permettant de remédier aux impacts de l'érosion associés au projet.

Quatrième période de suivi : Observations du CAO

Evaluation des risques et des impacts du projet LCT sur l'érosion côtière

Au cours de la présente période de suivi, la SFI s'est attachée à aider son client à finaliser et à divulguer l'étude sur les causes de l'érosion côtière au Togo entre 1955 et 2019. Cette étude a été finalisée en février 2022, marquant une étape importante vers le respect des exigences de la NP1 en matière d'évaluation des impacts du projet, mais elle n'a pas fait l'objet de divulgation. La SFI et LCT ont toutes deux confirmé au CAO qu'elles acceptaient les conclusions de l'étude, qui a fait appel à l'analyse historique et la modélisation numérique pour identifier les contributions des activités humaines, des infrastructures (y compris l'épi d'arrêt de sable construit par LCT) et des causes naturelles, à l'érosion côtière à l'est du port.

Le CAO a engagé un scientifique spécialiste de l'érosion côtière pour passer en revue l'étude - dont il a confirmé qu'elle était de qualité adéquate - et pour réaliser une évaluation quantitative supplémentaire, basée sur des données satellitaires de l'évolution du trait de côte au Togo.¹ L'expert a conclu que l'étude 2022 et son évaluation par satellite confirment que le port de Lomé et le projet LCT ont contribué à l'érosion côtière depuis leur construction respective en 1964 et 2012. Bien que le pourcentage précis de ces contributions ne puisse être estimé que par modélisation numérique, il est évident que la contribution du port à l'érosion côtière est importante et que la contribution du projet LCT, bien que comparativement modeste, est confirmée comme s'étendant jusqu'à 10 km à l'est du site LCT.

Le CAO considère que ces résultats démontrent le lien entre LCT et les impacts de l'érosion. Lors d'une visite au Togo en janvier 2023, le CAO a également été témoin et a entendu des témoignages de graves impacts sur les résidents côtiers, y compris la perte de terres et de moyens de subsistance et le déplacement involontaire. Pour satisfaire pleinement aux exigences de la NP1 en matière d'évaluation d'impact, la SFI aurait dû collaborer avec son client et d'autres parties prenantes - et continuer à le faire après son retrait du projet - pour évaluer les impacts E&S associés à la contribution du projet à l'érosion côtière afin d'élaborer des mesures d'atténuation et de réparation. Le CAO n'a reçu aucune information indiquant qu'une telle évaluation était en cours. La SFI a déclaré au CAO que sur la base de sa compréhension de la contribution du projet aux impacts, elle est convaincue que LCT peut soutenir les besoins de développement des communautés côtières par le biais de son programme de responsabilité sociale des entreprises (RSE).

Divulgence d'informations environnementales et sociales

Le non-respect par la SFI des exigences de la NP1 relatives à la consultation des parties prenantes et à la divulgation d'informations E&S sur les questions d'érosion reste d'actualité.

¹ Revue technique indépendante de l'étude 2022 sur l'érosion côtière, soumise au CAO en juin 2023 par Bruno Castelle, (PhD, Eng), scientifique chercheur principal, chef de l'équipe Methys du Laboratoire EPOC (Environnements et paléoenvironnements océaniques et continentaux), CNRS/Université de Bordeaux.

Deux ans après son achèvement, l'étude 2022 sur l'érosion côtière du client n'a pas été rendue publique, en raison de l'absence d'approbation du gouvernement qui, selon LCT, est requise en raison d'accords de confidentialité. Bien que la SFI indique avoir envoyé des cadres supérieurs rencontrer des représentants du gouvernement à six reprises au cours de cette période de suivi, elle devrait maintenant intensifier ses efforts, notamment en exerçant un effet de levier sur les parties prenantes concernées, afin de remédier à cette importante non-conformité.² Les consultations des parties prenantes concernant l'étude sur l'érosion côtière ont également été limitées, et LCT a suspendu ses efforts pour s'engager auprès des communautés affectées par le projet dans l'attente de la divulgation publique de l'étude. La divulgation tardive des conclusions de l'étude a également empêché de prendre des mesures d'atténuation et de correction pour remédier aux effets de l'érosion côtière liés à la construction du projet LCT.

Intimidations présumées et division de la communauté

En septembre 2022, les plaignants ont fait part au CAO de leurs préoccupations relatives au comportement intimidant que LCT aurait adopté à l'égard des communautés ainsi que des membres du Collectif. Les allégations portaient sur la demande de LCT que les communautés cherchant son soutien en matière de responsabilité sociale d'entreprise signent un protocole d'accord qui, selon les plaignants, contenait des conditions limitant leur capacité à se plaindre des impacts de l'érosion côtière. Le CAO a également observé directement des tensions croissantes entre les plaignants et le client de la SFI, ainsi qu'entre les plaignants et d'autres autorités communautaires. Le CAO s'est activement engagé auprès de la SFI et de LCT à traiter et prévenir les risques potentiels d'intimidation des plaignants et a fait part de ses préoccupations quant à la formulation et à la présentation du protocole à certaines communautés côtières.

Recommandations et prochaines étapes

Les progrès réalisés pour remédier aux constatations de non-conformité du projet de terminal à conteneurs de Lomé ont été lents et les effets négatifs de l'érosion côtière sur les communautés et les plaignants n'ont toujours pas été évalués ni corrigés. Pour résoudre ce problème conformément à la Politique de durabilité et aux exigences de la NP1, la SFI doit travailler avec LCT, les autres prêteurs de premier rang et les autres parties prenantes pour assurer (a) la divulgation de l'étude sur l'érosion côtière et l'engagement des parties prenantes avec les communautés affectées par le projet, et (b) l'achèvement d'une évaluation des impacts de l'érosion liés au projet, sur la base de laquelle des mesures d'atténuation et de réparation pourraient être déterminées. Le CAO encourage également la SFI, en coopération avec d'autres prêteurs, à continuer d'aider LCT à améliorer l'engagement des parties prenantes conformément aux exigences de la NP1 et à la position de la SFI sur les repréailles.

La fin des relations financières entre la SFI, tous les autres prêteurs et LCT en décembre 2023 rend cette situation urgente. L'absence de mesures supplémentaires pour répondre aux conclusions du CAO entraînerait un risque de réputation pour la SFI et les co-prêteurs, LCT et ses actionnaires, que la clôture du projet ne permet pas d'atténuer.

² La Norme de Performance 1, paragraphe 20 (2006), exige que le client rende publiques les informations relatives à l'évaluation des impacts E&S. L'étude sur l'érosion côtière est considérée comme une partie intégrante de l'analyse requise relativement à l'impact environnemental.

Dans ce contexte, et compte tenu de l'évaluation récente par le CAO d'une troisième plainte relative à l'investissement de la SFI dans le projet LCT (LCT-03)³, qui a abouti à une décision de fusionner les dossiers LCT-01 et LCT-03, le CAO maintiendra ce dossier ouvert dans le cadre du suivi. Le CAO prévoit de publier son prochain rapport de suivi pour ce projet au cours de l'exercice 2025 (1er juillet 2024 - 30 juin 2025).

Ce rapport de suivi sera publié sur le site Internet du CAO et communiqué au Conseil d'Administration, à la direction de la SFI, au client et aux plaignants.

³ Évaluation par le CAO de la plainte concernant le terminal à conteneurs de Lomé, Togo (LCT-03), à l'adresse : <https://www.cao-ombudsman.org/cases/togo-lct-03lome>

1. Introduction et Contexte

Il s'agit du quatrième rapport de suivi de la conformité du CAO depuis son rapport d'enquête⁴ de 2016 sur l'investissement de la SFI dans le terminal à conteneurs de Lomé (LCT) dans la région côtière du Togo. Le rapport se concentre sur les mesures prises par la Société Financière Internationale (SFI) pour répondre aux constatations de non-conformité du CAO depuis août 2021. Cette section présente le contexte, y compris des résumés de la plainte de 2015, des conclusions de l'enquête de conformité du CAO, des observations des trois précédents rapports de suivi de la CAO, et un calendrier des dates clés.

a) La plainte, l'investissement et les conclusions de l'enquête

En mars 2015, le CAO a reçu une plainte émanant du « Collectif des personnes victimes d'érosion côtière » ('le Collectif'), une organisation communautaire composée de résidents vivant dans des communautés côtières à l'est du port de Lomé (le port) et du projet LCT. Les plaignants affirment que la construction du projet LCT a exacerbé l'érosion côtière à l'est, entraînant une série d'impacts environnementaux et sociaux dans leurs communautés, tels que la perte de maisons et de biens, de plantations de cocotiers, de petites entreprises, de sites et de bâtiments religieux et culturels, en plus d'infrastructures publiques. Ils affirment de même qu'ils n'ont pas été consultés préalablement au développement du projet.

En 2008, LCT, une entreprise locale, a reçu une concession du Gouvernement du Togo aux fins de développer, construire et exploiter un nouveau terminal de transbordement de conteneurs au sein du port existant de Lomé. Les travaux du projet comprenaient le dragage du chenal d'accès au port et la construction d'un nouvel épi d'arrêt (ou épi de sable) en vue d'endiguer la pénétration du sable dans le chenal d'accès et les zones de quai. L'épi de 250 m a été construit en 2012 et étendu à 300 m en 2015 (voir annexe 2).⁵ Le terminal à conteneurs est devenu opérationnel en 2014. LCT est une co-entreprise entre Global Terminal Limited, une filiale de Terminal Investment Limited (TIL), l'un des plus grands opérateurs de terminaux au monde et détenu majoritairement par Mediterranean Shipping Company (MSC), et Oasis King Limited, une filiale de China Merchant Holdings.⁶

LCT est un client de la SFI depuis 2011, date à laquelle la SFI a accordé 82,5 millions d'euros de prêts en vue de la construction du projet et les coûts de démarrage. La SFI a dans le même temps mobilisé environ 142,5 millions d'euros auprès d'autres prêteurs.⁷ En 2015, la SFI a octroyé à

⁴ Voir la page du dossier CAO LCT-01 pour les précédents rapports à l'adresse suivante :

<https://www.cao-ombudsman.org/cases/togo-togo-lct-01lome>

⁵ Les parties prenantes utilisent parfois le terme extension de 'digue' ou 'brise-lames' ('breakwater') pour désigner cet épi d'arrêt de sable. Le CAO utilise le terme 'épi d'arrêt de sable' ou 'épi d'arrêt' car il s'agit d'une structure cross-shore destinée à freiner la dérive littorale, alors que le terme brise-lames est plus général et est souvent aligné parallèlement à la ligne de rivage. ESIA pour le projet de Terminal à Conteneurs de Lomé, Mai 2010, sections 6.3.1.1 et 6.3.1.8, à l'adresse : <https://bit.ly/40udPKR>.

⁶ Réponse de la Direction de la SFI à LCT-03, Annexe 2, dans l'Évaluation par le CAO de la plainte concernant la Terminal à Conteneurs de Lomé au Togo, (LCT-03).

⁷ La Banque néerlandaise de développement entrepreneurial (FMO), la Deutsche Investitions-und Entwicklungsgesellschaft (DEG), la Société de promotion et de participation pour la coopération

LCT à titre de prêt supplémentaire un montant de 10 millions d'euros afin de contribuer au financement de l'équipement. Le client a intégralement remboursé les prêts de la SFI en décembre 2023, mettant ainsi fin à la relation financière.

En octobre 2016, le CAO a publié un rapport d'enquête, dans lequel il a identifié des non-conformités dans l'évaluation et la supervision du projet LCT par la SFI, en vertu de la Politique de Durabilité de 2006 et de la Norme de Performance (NP) 1, comme suit :

(a) l'identification et la gestion des risques et impacts potentiels du projet LCT sur l'érosion côtière, en tenant compte des impacts cumulatifs et historiques du port de Lomé sur l'érosion côtière à l'est du port ainsi que du LCT.

(b) l'engagement des Parties prenantes et la divulgation autour de ces questions. L'annexe 1 comprend un résumé complet des conclusions du CAO.

Une réponse de la SFI sur la gestion a été publiée en même temps que le rapport d'enquête.⁸ Cette réponse ne comportait aucun Plan d'Action de Gestion ; elle proposait toutefois certaines actions au niveau du projet et au niveau des politiques et des procédures. Depuis lors, la SFI a rendu compte des mesures prises par l'institution et en coopération avec le client.

b) Rapports de suivi depuis 2016

En mars 2018, avril 2019 et août 2021, le CAO a publié des rapports de suivi portant sur les mesures que la SFI avait prises et/ou proposées de prendre pour donner suite aux conclusions de l'enquête du CAO :

- **Le premier rapport de suivi du CAO en mars 2018** reconnaissait les mesures positives prises par la SFI au niveau des politiques, des procédures et des connaissances. Il s'agit notamment des orientations mises à jour en 2017 dans les Directives du Groupe de la Banque mondiale en matière d'Environnement, de Santé et de Sécurité (ESS) à l'usage des ports, des havres et des terminaux en rapport avec l'évaluation des impacts des projets sur les processus côtiers. Le CAO a également reconnu plusieurs actions lancées par la SFI au niveau des projets. Toutefois, ces actions en étaient au stade initial de la mise en œuvre et n'avaient pas encore apporté de réponse substantielle aux conclusions de l'enquête.
- **Le second rapport de suivi du CAO en avril 2019** relevait que LCT avait requis i) un audit environnemental comprenant un volet sur l'érosion côtière dans le cadre du processus de renouvellement de sa licence environnementale gouvernementale, et une étude sur la contribution de différents projets d'infrastructure à l'érosion côtière. LCT avait indiqué que ces deux études incluraient des consultations avec les communautés côtières. Le CAO a pris acte de ces mesures positives visant à remédier aux constatations de non-conformité et a indiqué qu'il comptait examiner ces études, ainsi

économique (PROPARCO), la Banque Africaine de Développement (BAD) et le Fonds de l'OPEP pour le développement international.

⁸ Voir la page du dossier CAO LCT-01 à l'adresse suivante : <https://www.cao-ombudsman.org/cases/togo-togo-lct-01lome>

que les mesures correctives appropriées en fonction des résultats des dites études, avant de clôturer le processus de suivi.

- **Le troisième rapport de suivi du CAO en août 2021** notait les actions de la SFI et de LCT entre mai 2019 et juillet 2021 en ce qui concerne l'évaluation des impacts et des sources de l'érosion côtière. L'audit environnemental a été achevé en 2020 et divulgué sur le site web de la SFI en 2021. Le CAO a noté que l'audit fournissait une description historique de l'érosion côtière au Togo, mais n'évaluait pas en détail la relation entre le projet LCT et l'érosion subie à l'est du port au cours des dernières années. LCT a lancé une étude sur l'érosion côtière au début de 2019, laquelle a été finalisée en avril 2020. Cependant, LCT et la SFI ont soulevé des interrogations relatives à la méthodologie et aux conclusions de l'étude, qui étaient alors en cours d'examen. En conséquence, la question de savoir si la construction de LCT avait contribué à l'érosion côtière est restée ouverte d'un point de vue technique. Le CAO a toutefois noté qu'il n'était pas contesté que le port de Lomé dont LCT est le plus grand opérateur ait toujours été et continue d'être un facteur contribuant à l'érosion côtière à l'est du port. Enfin, le CAO a noté que les impacts de l'érosion associés au projet, en raison de sa dépendance à l'égard de l'infrastructure du port de Lomé, continuaient d'affecter les plaignants. Le CAO a formulé plusieurs recommandations en vue d'obvier aux non-conformités subsistantes présentées dans l'encadré A.

Encadré A. Principales Recommandations du Troisième Rapport de Suivi

Le CAO a recommandé à la SFI de :

- S'assurer de l'achèvement de l'évaluation en suspens des impacts du projet sur l'érosion, en conformité à la NP1, y compris la consultation des communautés affectées sur la base de la divulgation préalable des projets de rapports d'évaluation ainsi que de tout plan d'action associé (NP1 version 2006, paragraphe 21)
- S'assurer de la divulgation de toute la documentation E&S requise, y compris la version finale de l'étude sur l'érosion côtière d'Avril 2020, toute version révisée de l'étude sur l'érosion côtière, et le Plan d'Action Environnemental et Social du projet mis à jour (NP1 2006, paragraphes 20 & 26)
- Œuvrer avec LCT afin de déterminer les mesures correctives possibles permettant de traiter les impacts de l'érosion associés au projet, en raison de sa dépendance à l'égard de l'infrastructure du Port de Lomé, comme l'exige la Politique de Durabilité de 2006 (paragraphe 13).

c) Méthodologie et structure du présent rapport

Conformément aux dispositions transitoires⁹ convenues en vue de soutenir la mise en œuvre de la Politique du CAO publiée en 2021,¹⁰ le présent rapport de suivi a été préparé en conformité

⁹ Dispositions transitoires pour les dossiers du CAO, à l'adresse suivante <https://bit.ly/49m3NzH>

¹⁰ Groupe de la Banque mondiale, 2021, Politique de la SFI/MIGA en matière de mécanisme indépendant de reddition de comptes ("Politique du CAO"), à l'adresse suivante : <https://bit.ly/3sw9xGf>.

avec les Directives Opérationnelles du CAO de 2013. En vertu de ces directives, une fois l'enquête de conformité du CAO achevée, la direction de la SFI/MIGA fournit une réponse et le CAO assure le suivi de la situation jusqu'à ce que les mesures prises par la SFI/MIGA garantissent au CAO que la SFI remédie aux non-conformités identifiées lors de l'enquête.¹¹ Le présent rapport se réfère à la Politique de Durabilité de 2006 et aux Normes de Performance de 2006 comme cadre principal d'analyse de la conformité.

Les informations contenues dans ce rapport de suivi proviennent :

- D'un examen de la documentation relative aux projets de la SFI et de la MIGA disponible au cours de la période de suivi (septembre 2021 - octobre 2023) ;
- Des mises à jour écrites de la SFI au CAO en juillet et octobre 2023 ;
- Des réunions régulières avec la SFI afin de discuter du statut de la plainte et des actions entreprises par la SFI depuis septembre 2021 ;
- D'une mise à jour écrite du client au CAO en août 2023 ;
- D'une mission au Togo, effectuée du 9 au 13 janvier 2023, comprenant des réunions avec le client et les plaignants ainsi que des visites de villages côtiers ;
- D'une réunion avec des représentants de l'association des plaignants et de l'ONG qui la soutient en juin 2023¹² et des mises à jour régulières de la part des plaignants ;
- D'un examen par un expert indépendant d'une étude commanditée par LCT sur les causes de l'érosion côtière, et l'évaluation quantitative de l'évolution du trait de côte au Togo, réalisée par l'expert lui-même et dérivée de données satellitaires.

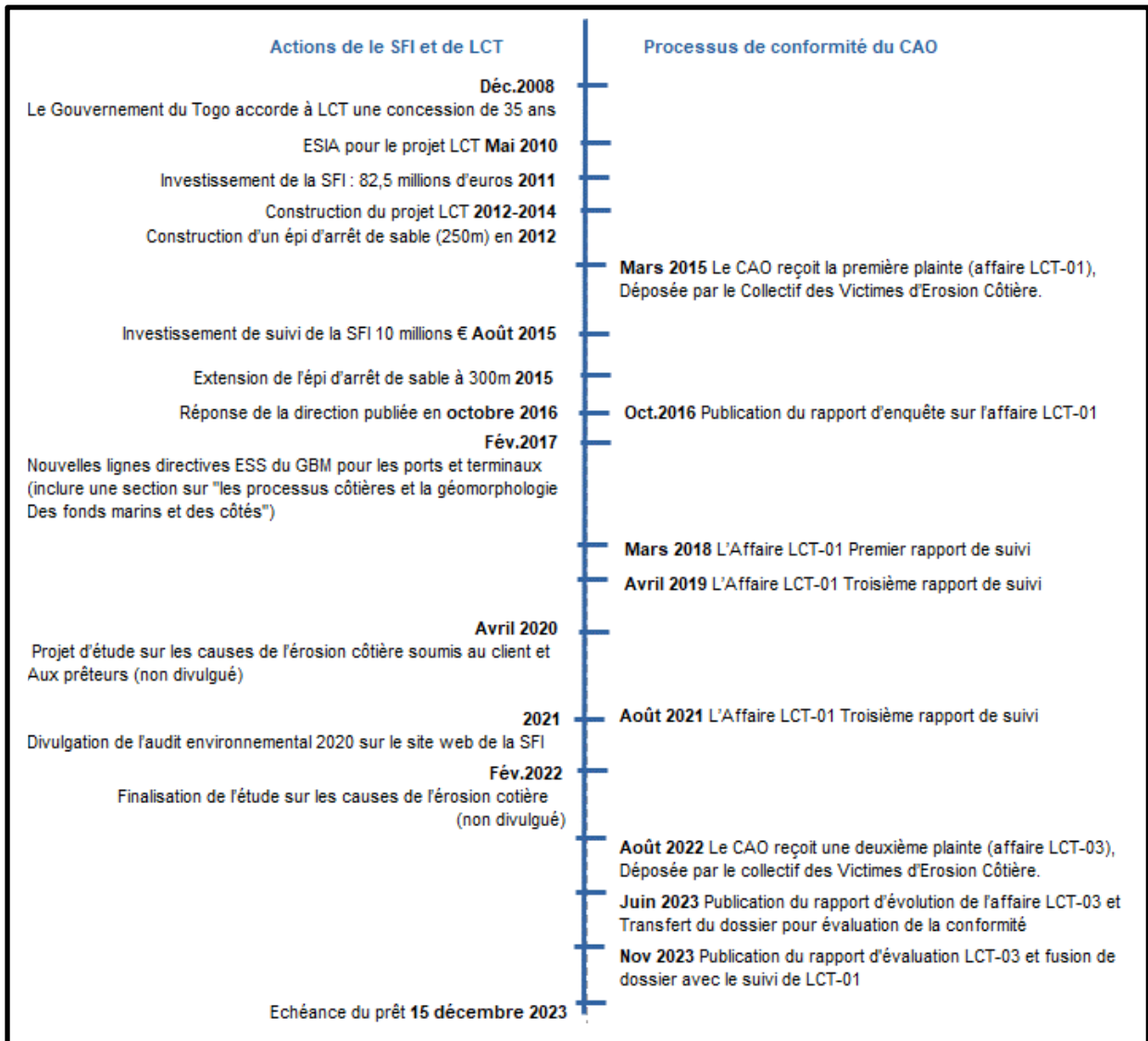
Ce quatrième rapport de suivi se focalise sur les mesures prises par la SFI au niveau du projet entre septembre 2021 et décembre 2023, ainsi que sur les observations du CAO relatives à ces mesures et à la résolution des cas de non-conformité de la SFI en cours. Les rapports de suivi précédents détaillent les mesures institutionnelles prises par la SFI pour donner suite aux conclusions de l'enquête de conformité du CAO.

La section 2 traite de l'évaluation des risques et des impacts du projet LCT liés à l'érosion côtière, particulièrement de la finalisation d'une étude sur les causes de l'érosion côtière, de l'examen de cette étude par le CAO et des implications pour les actions de suivi. La section 3 porte sur la divulgation des informations E&S, en particulier de l'étude sur l'érosion côtière, et des consultations connexes avec les parties prenantes. La section 4 se concentre sur les actions du CAO, de la SFI et du client en relation avec les allégations d'intimidation et de division communautaire. Le rapport se termine par des recommandations à la SFI afin d'obvier aux non-conformités subsistantes, compte tenu de la fin de la relation financière entre la SFI et LCT en décembre 2023.

¹¹ CAO, 2013, Directives opérationnelles du CAO, para. 4.4.6.

¹² Au cours de la période considérée, le Collectif des victimes de l'érosion côtière a été soutenu par l'organisation Bank Information Centre (BIC).

d) Calendrier des événements (2008-2023)



2. Évaluation des risques et des impacts du projet LCT liés à l'érosion côtière

En réponse aux conclusions de l'enquête menée par le CAO (voir encadré B), la SFI s'est engagée à œuvrer avec LCT sur deux études. La première était un audit environnemental et social (E&S), également requis par la loi togolaise, lequel a été achevé et fait l'objet de discussions dans le troisième rapport de suivi du CAO. La deuxième était une étude sur l'érosion côtière en vue d'identifier les causes de l'érosion côtière à l'est du port de Lomé, y compris l'infrastructure du projet LCT.

Les mesures prises par la SFI, LCT et le CAO depuis août 2021 relativement à l'étude sur l'érosion côtière puis l'évaluation des impacts de l'érosion sont résumées ci-dessous.

Encadré B. Conclusions de non-conformité dans le rapport d'enquête du CAO concernant les risques liés au projet et l'érosion côtière

- À l'inverse de la Politique de Durabilité de la SFI (2006, paragraphe 13), la diligence raisonnable E&S préinvestissement de la SFI n'a pas pris en compte les impacts historiques significatifs liés à l'érosion associés au projet. En outre, la SFI n'a pas œuvré avec le client pour déterminer les mesures correctives possibles.
- La SFI ne s'est pas assurée que l'Etude de l'Impact Environnemental et Social (EIES) répondait aux exigences de la Norme de Performance 1 (NP1) en ce qui concerne les impacts potentiels de l'érosion et que, par conséquent, une évaluation supplémentaire du risque d'érosion posé par le projet s'avérait nécessaire.
- Contrairement à la NP1 (2006, paragraphe 5), la SFI n'a pas veillé à ce que l'EIES prenne en compte les impacts cumulatifs potentiels du projet sur l'érosion.

a) Étude sur l'érosion côtière

Une étude sur les causes de l'érosion côtière à l'est du port de Lomé entre 1955 et 2019, y compris les impacts potentiels de la construction de l'épi d'arrêt de sable, a été commanditée par LCT en 2019 à des consultants tiers et finalisée en avril 2020. Après examen LCT et les prêteurs de premier rang ont conclu que l'étude présentait des lacunes techniques et ne répondait pas aux Termes de Référence. Par conséquent, LCT a commandité une nouvelle étude qui a été réalisée par un autre cabinet de consultants avec l'appui technique de la SFI et d'autres prêteurs. Cette étude a été finalisée en février 2022 et approuvée par LCT, la SFI et d'autres prêteurs.¹³ LCT et les prêteurs considèrent que cette étude remplace le projet antérieur de 2020, qui a donc été rejeté. L'absence de divulgation de cette étude antérieure est abordée dans la section 3 ci-dessous. L'étude de 2022 et le processus qui y a conduit ont déjà été mentionnés dans des rapports publics.¹⁴

Les objectifs de l'étude de 2022 étaient de mettre en lumière les causes de l'évolution du trait de côte au Togo entre 1955 et 2019 et d'évaluer l'impact de l'épi d'arrêt sur l'érosion côtière entre 2010 et 2019. Les consultants ont utilisé l'analyse des données historiques et la modélisation numérique afin d'estimer les contributions relatives de divers types d'actions humaines et d'infrastructures (y compris le port de Lomé et la construction de l'épi) à l'évolution du trait de côte.

Le projet LCT financé par la SFI, tel que décrit dans l'EIES de 2010 et dans les documents de la SFI, comprenait non seulement la construction de l'installation de conteneurs dans le port existant

¹³ Y compris FMO et DEG.

¹⁴ Mécanisme Indépendant d'Examen des Plaintes, 2022, Rapport d'Examen de la Conformité, Plainte FMO et DEG 18-001 LCT Lomé Container Terminal SA Togo ; Troisième Rapport CAO de Contrôle de Conformité de la Réponse de la SFI à : l'Enquête du CAO sur les investissements de la SFI dans Lomé Container Terminal, Togo (LCT-01) ; Évaluation par le CAO de la plainte concernant Lomé Container Terminal, Togo (LCT-03), y compris Annexe 2. Réponse de la direction.

de Lomé mais aussi la construction de l'épi d'arrêt de 300 mètres et le dragage du bassin portuaire et du canal d'accès.¹⁵

Quelques résultats de l'étude de 2022 sont particulièrement pertinents pour le suivi du CAO et au cœur de la résolution des cas de non-conformité en suspens. Ils sont connus de la SFI et du client depuis février 2022 et sont les suivants :

- Divers facteurs - à la fois anthropiques et naturels – sont à l'origine des changements sur le littoral du Togo, long de 50 km, y compris de grandes infrastructures telles que le port de Lomé et des petites structures telles que le port de pêche de 2017, la dégradation des rochers de plage et les activités d'extraction de sable à l'ouest et à l'est du port.¹⁶
- Parmi les sources d'érosion, la construction du port de Lomé en 1964¹⁷ a eu un impact significatif sur la dynamique côtière togolaise, conduisant au cours des décennies suivantes à une zone d'accumulation de sable à l'ouest du port (le port étant situé au point kilométrique PK 10) et à une zone d'érosion en aval du port, à l'est. Le CAO note que les impacts historiques du port sur l'érosion côtière ont été identifiés dans diverses autres études.¹⁸
- Enfin, sur la base de l'exercice de modélisation numérique évaluant les contributions relatives de certaines sources d'érosion, l'étude a estimé que la construction de l'épi d'arrêt de sable de 250 m en 2012 (étendu à 300 m en 2015), en combinaison avec la profondeur du chenal d'accès, aurait causé entre moins 3% et moins 5% de l'érosion anthropique à l'est du port au cours de la période 1955-2019, en fonction des paramètres utilisés dans la modélisation (voir la section suivante). La contribution relative du port à l'érosion côtière est estimée plus importante dans ces scénarios.

b) Examen de l'étude par le CAO

Au début de l'année 2023, le CAO a engagé un chercheur spécialiste des questions d'érosion côtière pour effectuer un examen technique indépendant de la méthodologie et des résultats de

¹⁵ L'EIES du projet Terminal à Conteneurs de Lomé, Mai 2010, sections 6.3.1.1 et 6.3.1.8, sur : <https://bit.ly/40udPKR>; Évaluation par le CAO de la plainte concernant le Terminal à Conteneurs de Lomé, Togo (LCT-03), Annexe 2 : Réponse de la Direction de la SFI, para. 8, qui déclare que « Parmi les infrastructures construites par LCT figure un brise-lames de 300 m (également appelé épi d'arrêt de sable) ».

¹⁶ Ces activités d'extraction sont désormais interdites et ont largement cessé vers 2013. Arrêtés interministériels n° 031/MME/MERF/2011 du 5 Mai 2011 et n° 002/MME/MERF/2013 du 15 Janvier 2013, cités dans <https://bit.ly/3spQ7D3> p.19 et <https://bit.ly/3SxVuup>; étude 2022, sections 4.8 et 4.9.

¹⁷ Une digue principale de 1200 m a été construit en 1964 ; une contre-digue de 950 m a été construit en 1974. Les autorités portuaires affirment aujourd'hui que le port bénéficie « de deux épis d'arrêt de sable de 950 m et 1720 m de long qui lui évitent l'ensablement », à l'adresse suivante : <https://www.togo-port.net/presentation-pal/atouts-port-lome/>

¹⁸ Voir la section 2(b) ci-dessous et le Troisième Rapport de suivi de Conformité du CAO sur la Réponse de la SFI à l'Enquête du CAO relative aux Investissements de la SFI dans le Terminal à Conteneurs de Lomé, Togo.

l'étude de 2022.¹⁹ Le CAO a fait appel à un avis technique indépendant car il était évident que les prêteurs avaient des interprétations différentes des résultats de l'étude tandis que les plaignants avaient manifesté une faible confiance vis-à-vis du client et les prêteurs. Cette section présente les principales conclusions de l'examen effectué par l'expert du CAO, ainsi que de l'évaluation quantitative supplémentaire par satellite de l'évolution du trait de côte en aval (c'est-à-dire à l'est) du site du projet LCT, réalisée par l'expert (voir également l'annexe 3).

L'expert du CAO a confirmé que, en dépit de certaines limites, l'étude commanditée par LCT était de qualité adéquate. Les limites relevées par l'expert sont les suivantes :

- L'exercice de modélisation numérique n'a pris en compte et comparé que les contributions à l'évolution du trait de côte d'un petit nombre de paramètres (c'est-à-dire : le port de Lomé, l'entretien du chenal d'accès, l'extraction artisanale de sable, le rechargement de la plage en 1984 et 2012, et la construction de l'épi d'arrêt de sable de 300 m), en utilisant plusieurs hypothèses simplificatrices et en excluant d'autres sources d'érosion.
- La faiblesse méthodologique majeure de l'étude réside dans une contradiction sur la question de savoir si le transport de sable s'est produit ou non à travers le chenal d'accès. Dans la partie descriptive de l'étude, les auteurs affirment qu'il n'y a pas de transport de sable à travers le chenal. Cependant, dans l'exercice de modélisation théorique, les auteurs choisissent un facteur de transmission supérieur à zéro, ce qui induit que le transport de sable s'effectue bel et bien à travers le chenal. Ce facteur de transmission non nul suggère que la profondeur du chenal d'accès n'empêche pas totalement le transport de sable et qu'en conséquence les structures situées à l'ouest, y compris l'épi d'arrêt, ont également un impact sur l'érosion de la côte en aval. L'expert du CAO note que plusieurs arguments théoriques et empiriques, considérés ensemble, soutiennent l'hypothèse selon laquelle le facteur de transmission est supérieur à zéro.²⁰

Malgré ces limites et certaines contradictions dans le texte narratif, l'expert du CAO a formulé les conclusions et observations suivantes :

- L'étude sur l'érosion côtière fournit des données suffisamment convaincantes pour montrer que l'épi d'arrêt combiné au dragage du chenal d'accès profond a entraîné une augmentation de l'érosion de la côte en aval.
- Étant donné que la construction du projet LCT a commencé en 2012, une contribution relative inférieure à 5% en moyenne sur la période 1955-2019²¹ (telle qu'estimée par la

¹⁹ L'expert est Bruno Castelle (PhD, Eng), scientifique chercheur principal dont l'expertise porte sur l'évolution des côtes sableuses de l'échelle de la tempête unique au siècle dans le cadre du changement climatique, en utilisant la modélisation numérique et physique, les méthodes d'assimilation de données, les techniques d'observation et la télédétection. Il est co-auteur de plus de 170 articles publiés dans des revues à comité de lecture, a été rédacteur en chef adjoint du Journal of Geophysical Research - Oceans and Ocean Dynamics et dirige actuellement l'équipe Méthys au Laboratoire EPOC (Environnements et paléoenvironnements océaniques et continentaux), CNRS/Université de Bordeaux.

²⁰ La revue de l'expert du CAO explique ces arguments en détail.

²¹ L'expert du CAO considère que l'estimation d'une contribution relative de LCT inférieure à 5 % dans le modèle numérique est plus fiable que celle inférieure à 3 %, qui n'est présentée que dans le résumé non technique de l'étude et ne repose pas sur des calculs solides, comme l'explique l'examen complet de l'expert.

modélisation théorique de l'étude) suggérerait un impact plus important sur l'érosion côtière pour la période 2012-2019 uniquement. De tels chiffres sont cependant liés à des choix forts dans la mise en œuvre du modèle numérique et à l'exclusion d'autres paramètres importants (y compris les brèches dans les rochers de plage et structures plus petites) qui causent également une érosion côtière localisée (c'est-à-dire dans un rayon de quelques kilomètres uniquement) dans les mêmes zones.

- Sur la base de la modélisation numérique et des données historiques de l'étude de 2022, et de sa propre évaluation quantitative satellitaire, l'expert du CAO a estimé que l'impact actuel de l'érosion de LCT se situe principalement autour des PK 11-21, c'est-à-dire entre 1 et 11 km à l'est du port. Plusieurs communautés du groupe des plaignants se trouvent dans cette zone géographique.²²
- Dans cette zone (PK 11-21), le taux d'érosion moyen est passé de 1,67 m/an avant 2012 (1998-2012) à 2,94 m/an après 2012 (2012-2023), soit une augmentation du taux d'érosion d'environ 75 %. Cela est conforme aux conclusions de l'étude sur l'érosion côtière selon lesquelles l'érosion côtière a connu une augmentation subséquemment à la construction du projet LCT. Cette érosion côtière accrue peut être observée en dépit du rechargement de la plage de Katanga en 2012-2013 (voir annexe 3 Figure 1). Cependant, cette érosion accélérée ne peut être uniquement attribuée à la construction du projet LCT car d'autres facteurs d'érosion entrent en jeu.
- Le port de Lomé a contribué à l'érosion structurelle sur des dizaines de kilomètres en aval, bien au-delà du PK 23, englobant ainsi d'autres communautés représentées dans la plainte du CAO.²³

En considération de ce qui précède, l'étude sur l'érosion côtière de 2022, en conjonction avec l'évaluation de l'expert du CAO, confirme que le port de Lomé et le projet LCT ont effectivement contribué à l'érosion côtière à l'est du port depuis leurs constructions respectives en 1964 et 2012. Le pourcentage précis de ces contributions ne peut être estimé que par modélisation numérique et indique une importance relative plutôt qu'absolue.²⁴ Cependant, il est évident que la contribution du port à l'érosion côtière est importante et que la contribution du projet LCT, bien que comparativement modeste, s'en trouve confirmée jusqu'à une distance de 10 km à l'est du site du client de la SFI.²⁵

En outre, d'autres études corroborent les conclusions générales de l'étude sur l'érosion et du rapport de l'expert du CAO relatifs au taux et aux sources d'érosion côtière à l'est du port de Lomé. Le Panel d'inspection de la Banque mondiale, par exemple, a relevé dans son récent rapport d'enquête qu'au Togo, l'approvisionnement en sable a été sévèrement réduit par les activités humaines et les infrastructures qui bloquent le transport littoral des sédiments. En

²² Par exemple, selon les estimations du CAO, Gbetiogbe/Gbétsoygbé, Baguida, Avepozo.

²³ Selon l'évaluation du CAO, cette zone inclut Afidenyiba et Agbavi.

²⁴ L'expert du CAO note qu'étant donné que le modèle n'est pas validé par les données sur l'évolution du trait de côte présentées dans l'analyse historique de l'étude, les auteurs de l'étude sur l'érosion côtière reconnaissent à juste titre que les résultats du modèle ne doivent pas être utilisés comme une évolution "absolue", mais comme une évolution "relative" du trait de côte en fonction des scénarios choisis

²⁵ Cet impact jusqu'à 10 km est confirmé jusqu'en juin 2023, date de l'évaluation quantitative satellitaire de l'expert du CAO.

conséquence, la barrière côtière sableuse s'érode presque partout sur sa longueur.²⁶ Une étude publiée en 2019 sous les auspices du Programme de gestion des zones côtières d'Afrique de l'Ouest (WACA) estime que les taux d'érosion moyens entre 1984 et 2016 étaient de 2,4 mètres/an au Togo, avec un total moyen de 7,8 ha/an de perdus.²⁷ L'expert du CAO a obtenu un taux similaire (2,43 mètres/an) pour la période entre 1998 et 2023 à l'est du port de Lomé.²⁸ L'érosion de la zone en question a été attribuée au développement du port de Lomé, entre autres facteurs, et le contournement des sédiments ('by-passing') du port de Lomé a été considéré comme une solution à l'érosion.²⁹

c) Interprétation des résultats de l'étude et actions de suivi

La SFI a indiqué qu'elle avait engagé un consultant externe en érosion côtière en vue d'examiner la version finale de l'étude sur l'érosion côtière. La SFI a déclaré au CAO que, sur la base de l'examen et des conclusions de ce consultant externe en avril 2022, elle acceptait les résultats de l'étude sur l'érosion côtière. Le CAO comprend également que LCT a accepté les conclusions de l'étude.

Il demeure cependant un certain manque de clarté quant aux conclusions précises ayant fait l'objet d'acceptation par la SFI et LCT. Dans sa réponse au CAO en rapport avec la troisième plainte reçue au sujet de l'investissement de la SFI dans LCT, la SFI mentionne qu'elle maintient la position énoncée dans sa réponse de gestion de 2016 à la plainte LCT-01, à savoir l'absence de preuve d'un lien de causalité *de quelque importance que ce soit* entre le projet LCT et

²⁶ Panel d'Inspection de la Banque mondiale, 2023, Rapport d'enquête, République du Togo : Projet d'investissement pour la résilience des zones côtières en Afrique de l'Ouest (P162337), financement additionnel (P176313) et Fonds pour l'environnement mondial (FEM) (P092289), para. 49, à l'adresse : <https://bit.ly/3FRNm0i>

²⁷ Croitoru, L. et al, 2019, *Le coût de la dégradation des zones côtières en Afrique de l'Ouest : Bénin, Côte D'Ivoire, Sénégal et Togo*, Banque mondiale et WACA ; Tableau 1 et p.28-29, à l'adresse : <https://bit.ly/3R7PRIA>.

²⁸ Voir aussi Rapport technique commandité par le programme WACA dans le cadre de la pratique globale de la Banque mondiale en matière d'environnement, de ressources naturelles et d'économie bleue, *Effects of Climate Change on Coastal Erosion and Flooding*, mai 2020, à l'adresse : <https://bit.ly/473Yzqu> p.79 et Figure 23 : Caractérisation du littoral du Togo et division de la zone ;. Antea Group Belgique, 2017, *West Africa Coastal Areas Management Program (WACA), Plan d'actions pour le Développement et l'adaptation aux Changements Climatiques du Littoral Togolais*, à l'adresse : <https://bit.ly/3sqBeQU>

²⁹ Centre africain des ressources naturelles de la Banque Africaine de Développement, 2022, *The African Development Bank, African Ports and the Blue Economy Nexus : Institutional, Policy and Governance Arrangements*, p.11, à l'adresse : <https://bit.ly/3EW155J> ; Guerrero, F. et al., 2021, *Shoreline Changes and Coastal Erosion : The Case Study of the Coast of Togo (Bight of Benin, West Africa Margin)*, *Geosciences*, 11, 40, pp.14 ff, à l'adresse : <https://bit.ly/46rI5Yx>; Le Disset, A, Hamm, L., 2018, *Presentation of Conference paper, Integrated Management Plan for Climate Resilience of coastal areas in Togo*, à l'adresse : <https://icce-ojs-tamu.tdl.org/icce/article/view/8662/8053>; Artelia, 2020, *Etudes Conjointes de Faisabilité Technique de la Protection Côtière du Segment Frontalier Togo-Benin*, cité dans Panel d'Inspection de la Banque mondiale, 2023, Rapport d'enquête, *op.cit*, paras.10 et 108, et note de bas de page 119, à : <https://bit.ly/3FRNm0i>; A Giardino et al, 'A quantitative assessment of human interventions and climate change on the West African sediment budget', in: *Ocean and Coastal Management* 156 (2018), p.257.

l'augmentation de l'érosion côtière à l'est du port.³⁰ LCT a déclaré au CAO que l'étude de 2022 n'a pas démontré de lien de causalité entre la construction et les opérations du projet LCT et une exacerbation de l'érosion côtière au cours de la période 2012-2019.

Cependant, le CAO est convaincu que les preuves disponibles démontrent un lien pertinent entre le projet LCT - à la fois directement et en raison de sa dépendance à l'égard de l'infrastructure du port de Lomé - la non-conformité de la SFI, et les impacts E&S négatifs. Le CAO parvient à cette conclusion sur la base de son propre examen de l'étude sur l'érosion côtière et de l'avis et de l'évaluation de son expert indépendant.

Outre la détermination des impacts du projet sur l'érosion côtière, la Norme de Performance 1 exige de la SFI qu'elle entreprenne une analyse des implications de l'érosion sur les communautés côtières à l'est de LCT, dans la zone d'influence du projet, et des mesures d'atténuation pour y remédier (NP1, paragraphes 5-6).

Cependant, depuis la finalisation de l'étude en février 2022, ni la SFI ni son ancien client n'ont réalisé ou commandité une évaluation des impacts de l'érosion côtière sur les communautés côtières associées au projet LCT et au port dont LCT dépend. Au lieu de cela, la SFI a déclaré au CAO que, sur la base de sa compréhension de la contribution du projet aux impacts, la SFI est convaincue que LCT peut soutenir les besoins de développement des communautés côtières par le biais de son programme de sa Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE).³¹

d) Observations du CAO

La SFI a fait des progrès sur les points de non-conformité en suspens en aidant LCT à commanditer l'étude évaluant les sources historiques et actuelles de l'érosion côtière conformément aux exigences de la NP1 relative à la réalisation d'une évaluation complète des impacts E&S (EIES, voir paragraphes 4-12). La SFI et le client se disent tous deux satisfaits de cette étude et s'emploient à la divulguer (voir section suivante). Le CAO, après avoir examiné l'étude, considère qu'en dépit de certaines limites, la méthodologie et les conclusions de l'étude sont de qualité adéquate et utilisent au mieux les données disponibles.

Cet aspect de la non-conformité - l'évaluation des risques potentiels d'érosion du projet dans le cadre de l'EIES (NP1 2006, paragraphe 5), ainsi que l'évaluation des impacts historiques (Politique de Durabilité 2006, paragraphe 13) - est donc partiellement traité, dans l'attente de la divulgation des conclusions de l'étude.

Cependant, un élément central d'une EIES - l'évaluation des impacts E&S spécifiques causés par l'érosion côtière identifiée - n'a pas été réalisé par les actions de la SFI et du client. Au moment de sa sortie du projet, la SFI n'était donc pas en conformité avec l'exigence d'effectuer une étude d'impact complète sur la base de laquelle des mesures d'atténuation et de remédiation peuvent être prises (NP1 2006, paragraphes 13 à 16).

³⁰ Évaluation par le CAO de la plainte concernant le Terminal à Conteneurs de Lomé, Togo (LCT-03), Annexe 2. Réponse de la Direction de la SFI.

³¹ Évaluation par le CAO de la plainte concernant le terminal à conteneurs de Lomé, Togo (LCT-03), Annexe 2. Réponse de la Direction de la SFI.

Dans son troisième rapport de suivi, le CAO a recommandé que la SFI collabore avec LCT afin de déterminer les mesures d'atténuation et de correction relatives aux impacts historiques et actuels de l'érosion associés au projet LCT en raison de sa dépendance à l'égard de l'infrastructure du port de Lomé (Politique de Durabilité, paragraphe 13 ; NP1, paragraphes 13 à 16). Le CAO recommande à présent une approche élargie qui détermine les mesures à prendre en relation avec les impacts directement associés au projet LCT ainsi que ceux liés au Port de Lomé.

Une approche ne reposant que sur le programme volontaire de RSE de LCT - et non sur une évaluation des impacts environnementaux et sociaux de l'érosion côtière, n'est pas adéquate pour remédier aux non-conformités subsistantes au moment de la fin de l'investissement. Une telle approche n'est pas non plus conforme à la Politique de Durabilité de 2006 et à la Norme de Performance 1. L'évaluation de la SFI doit être proportionnelle aux impacts du projet et prendre en compte les coûts et avantages économiques, financiers, environnementaux et sociaux, et identifier les parties auxquelles ils reviennent.³²

Diverses études, en plus de l'étude sur l'érosion côtière et du propre examen du CAO, ont estimé le taux d'érosion à l'est du port et confirmé que l'érosion a causé des impacts négatifs dans les communautés côtières. Lors de sa visite au Togo en janvier 2023, le CAO a également été témoin et a entendu des témoignages sur les impacts sévères de l'érosion côtière sur les résidents, y compris la perte de logements, de terres, de petites entreprises et de moyens de subsistance, ainsi que le déplacement involontaire. Par conséquent, les questions essentielles à ce stade sont les suivantes : quels sont les types précis d'impacts E&S qui se sont produits, quelles personnes et communautés ont été affectées, et à quel coût ? Par exemple, une étude commanditée par WACA a noté que le coût estimé de l'érosion côtière au Togo en 2017 était de 213 millions USD, soit 4,4 % du PIB cette année-là.³³

Dans le but de se conformer à la NP1 (paragraphe 20), le client devrait également rendre publique l'étude sur l'érosion côtière et consulter les communautés affectées par le projet au sujet de ses conclusions (voir la section 3 également). Cependant, considérant le fait que la SFI et LCT aient connaissance des résultats de l'étude, l'utilisation des données de l'étude comme base pour commanditer une étude d'impact à présent est cohérente avec le Cadre de Durabilité et peut avoir lieu indépendamment de la divulgation de l'étude et de son calendrier.

Le CAO comprend qu'il puisse y avoir des considérations juridiques relatives à la responsabilité potentielle de LCT ou du gouvernement du Togo en ce qui concerne les impacts liés à la construction du projet. Néanmoins, du point de vue de la conformité, la SFI aurait dû travailler avec LCT afin d'assurer la conformité du projet avec les exigences de la NP1. Dans ce cas, la conformité exige que les impacts du projet soient évalués, et que des mesures d'atténuation et de corrections soient prises le cas échéant.

³² 2006 Note de bonnes pratiques 1, paragraphe 33.

³³ Cela était principalement dû aux pertes de terrains urbains de grande valeur. Croitoru, L. et al, 2019, *The Cost of Coastal Zone Degradation in West Africa: Benin, Côte D'Ivoire, Senegal and Togo*, World Bank et WACA, Table 4.2.3, p.30.

3. Divulgence des informations E&S et engagement des parties prenantes

Cette section examine la manière dont la SFI et LCT ont travaillé depuis 2021 pour répondre aux conclusions de non-conformité du CAO concernant l'absence de divulgation d'informations E&S et d'engagement des parties prenantes sur les risques d'érosion côtière du projet (Encadré C).

Encadré C. Conclusions de non-conformité et recommandations relatives à la divulgation d'informations et à l'engagement des parties prenantes tirées de rapports antérieurs du CAO

Dans son rapport d'enquête de 2016, le CAO note que :

- Au cours de l'examen préalable à l'évaluation, la SFI ne s'est pas assurée que les consultations menées en vue de l'EIES incluaient toutes les communautés " susceptibles d'être exposées à des risques ou des impacts négatifs du fait d'un projet " (PS1, paragraphe 21) qui aurait inclus les communautés situées dans la zone d'érosion identifiée dans l'EIES. En outre, la SFI ne s'est pas assurée que les informations avaient été diffusées par le client auprès des communautés potentiellement affectées d'une manière conforme aux exigences de la NP1 ou que la consultation avait été " entreprise d'une manière inclusive et culturellement appropriée " (paragraphe. 20-21).
- Au cours de la supervision, la SFI ne s'est pas assurée que le Plan d'Action révisé entre la SFI et le client spécifiait la nécessité d'une consultation et d'une divulgation des actions liées à l'érosion côtière, comme l'exige la NP1 (paragraphe 20 et suivants).

Dans son troisième rapport de suivi, le CAO a recommandé que :

- "La SFI veille à la divulgation de tous les documents E&S requis³⁴, y compris : (a) la version finale de l'étude sur l'érosion côtière d'Avril 2020, (b) toute version révisée de l'étude sur l'érosion côtière, et (c) le PAES mis à jour (suivant la NP1, paragraphes 20 et 26)".

a) Divulgence des études de 2020 et 2022 sur l'érosion côtière

LCT a commandité une première étude sur les sources de l'érosion côtière en 2019, qui a été présentée à l'entreprise et aux prêteurs en avril 2020. Cependant, la SFI a perçu des lacunes quant à la qualité de l'étude et assisté LCT dans le recrutement d'un autre consultant en vue d'effectuer des révisions conformément à de nouveaux termes de référence. Ce travail était en cours lorsque le troisième rapport de suivi du CAO a été publié en août 2021. L'étude révisée a été finalisée en février 2022. Ni le projet de 2020 ni la version finale de 2022 n'ont encore été rendus publics.

Dans son troisième rapport de suivi, le CAO a recommandé que toutes les versions de l'étude (le projet de 2020 et toute révision), soient divulguées³⁵. Le CAO reconnaît toutefois que LCT et la SFI ont trouvé des lacunes dans le projet de 2020, qui a ensuite été écarté. Étant donné que la première version n'était pas définitive, le CAO estime qu'il suffit que la SFI veille à ce que son

³⁴ L'EIES 2010 a été divulguée et est disponible sur la page de divulgation de la SFI.

³⁵ Le troisième rapport de suivi du CAO comprend des conclusions de haut niveau du projet d'étude de 2020.

client divulgue l'étude définitive de février 2022 pour satisfaire aux exigences de la NP1 (paragraphe 20).³⁶

Cependant, l'étude de 2022 n'a toujours pas été divulguée au moment de la rédaction de ce rapport. La cause de cette non-divulgateion semble être la compréhension par LCT et les prêteurs du projet que la divulgation publique de l'étude de LCT doit être approuvée par le gouvernement du Togo, et que les prêteurs doivent à leur tour attendre l'approbation de LCT. Comme l'ont indiqué la SFI et LCT, la base de la demande d'approbation du gouvernement serait que l'accord de concession entre LCT et le gouvernement du Togo contient des dispositions relatives à la confidentialité. L'étude a été soumise au Ministre de l'Economie Maritime, de la Pêche et de la Protection du Littoral à la fin du mois d'avril 2022.³⁷ LCT et ses prêteurs indiquent qu'ils attendent l'approbation du gouvernement pour divulguer l'étude, ou au moins un résumé non technique, depuis lors.

D'après la SFI ses cadres supérieurs ont rencontré des représentants du gouvernement à six reprises entre novembre 2022 et octobre 2023 afin de discuter de la divulgation de l'étude. La SFI a également déclaré à plusieurs occasions avant et après sa sortie du projet qu'elle continuait d'envisager les mesures à prendre pour encourager le gouvernement togolais à approuver la divulgation du rapport, notamment en coordonnant ses actions avec d'autres prêteurs de premier rang. En mars 2024, la SFI a informé le CAO de la demande du gouvernement du Togo de ne pas divulguer l'étude.

Afin de trouver des solutions à cette impasse, le CAO estime qu'il est raisonnable d'attendre de la SFI et de son ancien client qu'ils prennent des mesures pour remédier aux actions de tiers susceptibles de limiter l'obtention de résultats conformes à la NP.³⁸ Les discussions de haut niveau entre la SFI et le gouvernement du Togo sont bienvenues, mais elles ne sont pas suffisantes compte tenu de l'absence de résultats positifs.

Une fois que la SFI a eu connaissance de l'opposition potentielle du gouvernement à la divulgation et de sa position selon laquelle l'étude ne pouvait être divulguée sans son approbation, il aurait été approprié pour la SFI d'évaluer la compatibilité de ces actions comparativement au respect du Cadre de Durabilité par la SFI et son client et d'identifier des mesures d'atténuation. Le CAO n'a pas reçu la preuve que la SFI avait pris toutes les mesures appropriées à cette fin. Par exemple, en dépit des obligations claires de divulgation de LCT en vertu des Normes de Performance spécifiées dans le contrat entre la SFI et le client, le CAO n'a pas connaissance que la SFI ait procédé à un examen juridique complet de la manière dont les dispositions de confidentialité de l'accord de concession pourraient avoir une incidence sur la divulgation des informations E&S, ou que la SFI ait envisagé ou exercé un effet de levier contractuel pour obtenir

³⁶ NP1, paragraphe 20 : « Lorsque le client a entrepris un processus d'évaluation sociale et environnementale, il rendra public le document d'évaluation ».

³⁷ PAES, mise à jour de juin 2022.

³⁸ La Politique de Durabilité (paragraphe 25) stipule que « la SFI cherche à s'assurer que les projets qu'elle finance atteignent des résultats conformes aux normes de performance, même si ces résultats dépendent de la performance de tierces parties. » Si la politique de développement durable fixe une limite à la responsabilité du client en matière de gestion des risques liés aux tiers, elle offre également une certaine souplesse dans les actions visant à obtenir des résultats conformes aux normes de performance.

la divulgation de l'étude.³⁹ Enfin, bien que la SFI ait indiqué de manière positive qu'elle avait envisagé d'utiliser d'autres effets de levier avec d'autres parties prenantes, elle a signalé au CAO en juillet 2023 qu'elle n'avait pas encore agi dans ce sens.⁴⁰ Le CAO n'a connaissance d'aucun plan de la SFI assorti d'un calendrier, avant ou après sa sortie, visant à explorer et à exercer diverses formes d'influence pour garantir la divulgation de l'étude.

b) Engagement et consultations des parties prenantes

Les activités de suivi du CAO ont principalement porté sur l'engagement et les consultations des parties prenantes dans le cadre de l'évaluation des impacts du projet LCT sur l'érosion côtière.

Comme il en a été fait mention dans le troisième rapport de suivi, les membres de la communauté, y compris les plaignants, ont été consultés lors de la préparation du premier projet d'étude sur l'érosion côtière (achevé en 2020). La SFI a noté que les parties prenantes locales consultées comprenaient les chefs de villages, les représentants du Collectif des plaignants et d'autres résidents des communautés côtières, y compris les femmes et les pêcheurs. Après que le consultant de la SFI, spécialiste des questions d'érosion côtière, ait identifié des lacunes dans le projet d'étude, LCT engagea un autre groupe de consultants en mai 2021 afin de l'examiner et la réviser. Telle que rapportée par la SFI, la méthodologie de la nouvelle consultance comprenait l'examen des documents et l'analyse des données, y compris l'examen de rapports de la consultation antérieure des parties prenantes, mais pas de consultations supplémentaires avec les communautés considérées parties prenantes. Par ailleurs, le projet d'étude n'a pas été partagé avec les communautés côtières ou les plaignants.

Les plaignants du CAO affirment que ni LCT ni leurs consultants n'ont échangé avec les communautés ou leurs représentants sur la question de l'évaluation de la contribution du projet à l'érosion côtière et/ou des impacts associés depuis la consultation pour le premier projet d'étude en 2019.

En août 2022, à la demande des prêteurs, LCT a préparé un plan de consultation dans le cadre de son programme d'engagement des parties prenantes, pour soutenir la divulgation des principales conclusions de l'étude sur l'érosion côtière avec les communautés côtières vivant à l'est du Port, y compris celles qui sont touchées par l'érosion côtière. Il s'agissait d'une action requise dans le Plan d'Action E&S actualisé de Juin 2022.⁴¹ La SFI et LCT ont informé le CAO

³⁹ La Politique de Durabilité stipule que « si le client ne respecte pas ses engagements sociaux et environnementaux, tels qu'ils sont exprimés dans le Plan d'Action ou dans l'accord juridique conclu avec la SFI, collaborer avec lui pour le remettre en conformité dans la mesure du possible et, si le client ne parvient pas à rétablir la conformité, exercer des recours le cas échéant » (paragraphe 26).

⁴⁰ La Banque mondiale et d'autres institutions de financement du développement ont des programmes liés à la prévention et à l'atténuation de l'érosion côtière (par exemple, <https://www.wacaprogram.org/country/togo>) et la SFI entretient des relations financières avec les actionnaires de LCT - Terminal Investment Limited (TIL) et Mediterranean Shipping Company (MSC). Voir par exemple <https://disclosures.ifc.org/project-detail/SII/42041/medlog> à l'adresse : <https://disclosures.ifc.org/project-detail/ESRS/37619/asyaport-extension>.

⁴¹ PAES, Mise à jour de juin 2022.

que ce processus de consultation avait été suspendu par LCT en raison de la position du gouvernement quant à la divulgation de l'étude.

Au cours de la période de suivi actuelle, la SFI a fourni des efforts supplémentaires en vue de dialoguer avec les plaignants. La documentation reçue par le CAO, de la part de la SFI, confirme qu'en plus des échanges réguliers par téléphone et par courriels avec le président du Collectif, la SFI a organisé des réunions avec de nombreux membres du Collectif à plusieurs reprises à Lomé pour discuter de leurs préoccupations en relation avec la plainte au CAO.

c) Observations du CAO

Divulgation d'informations environnementales et sociales (étude sur l'érosion côtière)

La SFI s'est efforcée d'obtenir la divulgation de l'étude sur l'érosion côtière ou au moins un résumé non technique depuis qu'elle a appris que le gouvernement du Togo pourrait s'opposer à la divulgation de l'étude. Cependant, l'étude n'a toujours pas été divulguée. Le CAO estime donc **qu'au moment de la sortie de l'investissement, la SFI n'avait toujours pas respecté la norme de performance 1 (paragraphes 20 et 26), car elle n'avait pas veillé à la divulgation des informations E&S, en particulier de l'étude sur l'érosion côtière de 2022.** Le CAO note également que, conformément à la Norme de Performance 1, l'étude complète devrait être divulguée, et pas seulement un résumé non technique.

En outre, la SFI n'a pas respecté ses propres exigences en matière de divulgation, conformément à la politique d'accès à l'information (AIP) et aux procédures de la SFI. Celles-ci exigeaient que la SFI mette à jour la page de divulgation E&S du projet avec des copies électroniques de tous les documents d'évaluation E&S pertinents préparés par ou commandés pour le client, ainsi que toute nouvelle information E&S importante au fur et à mesure qu'elle est disponible pendant la durée de l'investissement.⁴² Le fait de ne pas publier une copie électronique de l'étude 2022 constitue une violation de ces exigences.

Consultations avec les parties prenantes

Bien que les parties prenantes, y compris les plaignants, aient été consultées dans le cadre de la version 2020 de l'étude sur l'érosion côtière, les consultants ne leur ont pas communiqué les résultats de l'étude par la suite. Pour le projet 2022, le deuxième groupe de consultants a reçu de nouveaux termes de référence et a présenté un nouveau rapport à LCT et aux prêteurs. Par conséquent, conformément aux exigences de la NP1, la SFI aurait dû veiller à ce que les consultants associent les plaignants et les communautés potentiellement affectées à la fois à l'élaboration et aux conclusions de l'étude de 2022.

La NP1 définit une consultation efficace comme étant menée d'une manière "qui donne aux communautés affectées la possibilité d'exprimer leurs points de vue sur les risques, les impacts et les mesures d'atténuation du projet" et doit être basée "sur la divulgation préalable d'informations pertinentes et adéquates, y compris les projets de documents et de plans" (paragraphe 21). Cela inclut l'obligation de divulguer les documents d'évaluation E&S

⁴² Politique de divulgation de l'information, 2006, para. 13 ; Politique d'accès à l'information, 2012, para. 41 ; Procédures d'examen environnemental et social (PEES), mise à jour le 6 janvier 2022, 4.4.9.

(paragraphe 20). **Le CAO estime que ces exigences - en particulier celles qui concernent la divulgation de l'étude sur l'érosion côtière de 2022 et l'engagement des parties prenantes - n'ont pas été respectées.**

4. Allégations d'Intimidation et de Division de la Communauté

Au cours de cette période de suivi, le CAO a pris connaissance d'allégations d'intimidation de la part de LCT à l'encontre des communautés côtières, y compris le groupe de plaignants, et des tensions qui en découlent parmi les parties prenantes. L'approche du CAO en matière de menaces et de représailles, la politique du CAO et la position de la SFI sur les représailles exigent toutes du CAO qu'il prenne au sérieux la sécurité des plaignants.⁴³ Par conséquent, dès réception des rapports d'intimidation, le CAO a immédiatement joué un rôle actif en collaborant avec les plaignants, la SFI et LCT pour comprendre les allégations, identifier les preuves, recouper les informations, identifier les risques pour les plaignants et s'efforcer de les prévenir. Cette section résume les mesures prises par la SFI, LCT et le CAO.

a) Réponses aux allégations d'intimidation

En septembre et octobre 2022, les plaignants ont fait part de leurs préoccupations au CAO et à la SFI relativement à la manière dont LCT approchait diverses communautés à l'est du port, y compris celles qui font partie du groupe des plaignants. Leur préoccupation particulière concernait la présentation aux communautés d'un Protocole d'Accord (MoU) entre LCT et toute communauté intéressée à recevoir un soutien financier dans le cadre du programme RSE. La signature de tels accords avec les chefs de communautés avait été incluse comme point d'action pour LCT dans l'audit environnemental de 2020 exigé par le gouvernement.⁴⁴

Les plaignants ont fait savoir au CAO qu'ils se sont opposés à certaines clauses de l'accord préparé par LCT, et ont allégué des tactiques d'intimidation liées à la présentation et à la signature de ces accords. Le CAO a entendu des informations contradictoires de la part de LCT et des plaignants sur la manière dont le Protocole d'Accord a été présenté aux représentants de la communauté et sur le comportement respectif de LCT et des plaignants. Les plaignants ont allégué des tentatives de corruption et d'intimidation de la part de LCT, tandis que LCT a allégué des déclarations erronées et des tentatives de diffamation.⁴⁵ Il n'appartient pas au CAO d'enquêter sur ces allégations contradictoires.⁴⁶

Néanmoins, sur la base des exigences de la NP1 relatives à l'engagement des parties prenantes et de sa propre approche en matière de réponse aux menaces et représailles, le CAO a fait part de ses préoccupations concernant le Protocole d'Accord tant à la SFI qu'au client.

⁴³ Approche en matière de réponse aux préoccupations concernant les menaces et les incidents de représailles dans les opérations des CAO, à l'adresse : <https://www.cao-ombudsman.org/about-us/approach-reprisals>

⁴⁴ L'audit environnemental est disponible sur la page d'information de la SFI à l'adresse suivante : <https://bit.ly/40udPKR>

⁴⁵ Rapport d'évaluation du CAO concernant la troisième plainte reçue au sujet de l'investissement de la SFI dans le terminal à conteneurs de Lomé (LCT) (numéro de projet de la SFI : 29197), au Togo.

⁴⁶ Groupe de la Banque mondiale, 2021, Politique du CAO, à l'adresse : <https://bit.ly/3sw9xGf>, paragraphe 9 (qui stipule que le CAO n'est pas un mécanisme d'application judiciaire ou juridique).

La première préoccupation est relative à l'adéquation du langage utilisé. Le Protocole contient une clause de non-responsabilité de la part de LCT en ce qui concerne l'impact de l'érosion côtière, ainsi qu'une disposition interdisant aux signataires de prétendre à tout moment ou dans tout forum - à moins que le signataire ne dispose de preuves solides - que l'autre signataire pourrait être responsable de l'érosion côtière.

La deuxième préoccupation concerne la manière dont le Protocole d'Accord a été présenté aux plaignants et aux chefs et leaders communautaires. D'après les rapports des plaignants, de LCT, de la SFI et d'autres fonctionnaires locaux, le CAO comprend que les plaignants et les chefs de villages n'ont pas eu l'occasion de faire des commentaires sur le Protocole d'Accord ou de travailler avec LCT sur un projet d'accord qui refléterait les besoins et les positions des deux parties.

Certains chefs de communauté n'ont pas vu de problème dans le Protocole d'Accord. Comme l'ont indiqué la SFI et LCT, en août 2023, plusieurs communautés ont signé le Protocole d'Accord avec LCT et ont bénéficié de l'aide financière de LCT pour le développement social. Dans le même temps, le CAO note que les membres du Collectif, y compris des chefs de villages, se sont opposés à la formulation du Protocole d'Accord et à l'absence de possibilité de faire des commentaires. En conséquence, certains chefs de communauté auraient refusé de signer l'accord et, à l'occasion, retiré leur signature. Le CAO a été informé et a directement observé une augmentation des tensions entre les plaignants et le client de la SFI, ainsi qu'entre les plaignants et d'autres chefs de communauté, qui semblaient résulter des divergences d'opinion en rapport avec la signature de l'accord.

La SFI aurait soulevé ces questions directement avec LCT (notamment en rappelant au client les attentes de la SFI en matière de représailles) et a formulé des recommandations visant à réviser le Protocole d'Accord, bien qu'à la connaissance du CAO, ces révisions n'aient pas encore été effectuées. Par ailleurs, la SFI indique également qu'elle a formulé des recommandations visant à renforcer le plan d'engagement des parties prenantes du projet LCT, conformément aux exigences de la NP1 et aux meilleures pratiques.⁴⁷

b) Observations du CAO

La NP1 (paragraphe 19) aborde l'intimidation des communautés comme suit : « L'engagement communautaire sera exempt de manipulation, d'interférence ou de coercition externes et d'intimidation, et sera mené sur la base d'informations opportunes, pertinentes, compréhensibles et accessibles. » Dans ce cas, lorsque le CAO a eu connaissance du Protocole d'Accord, il a immédiatement fait part de ses préoccupations à la SFI, puis à LCT, quant au fait que la formulation précise du Protocole d'Accord et la manière dont il a été introduit qui ne pourraient pas être conformes aux exigences de la NP1 et à la déclaration de position de la SFI sur les représailles à l'encontre de la société civile et des parties prenantes du projet.⁴⁸

⁴⁷ Évaluation par le CAO de la plainte concernant le Terminal à Conteneurs de Lomé, Togo (LCT-03), Annexe 2. Réponse de la Direction de la SFI.

⁴⁸ La prise de position stipule ce qui suit : « La SFI ne tolère aucune action d'un client de la SFI qui équivaut à des représailles - y compris des menaces, de l'intimidation, du harcèlement ou de la violence -

En outre, l'introduction du Protocole d'Accord dans diverses communautés a conduit à une exacerbation des tensions entre le client et le groupe des plaignants d'une part, et entre les plaignants et d'autres leaders communautaires d'autre part. Le CAO a observé ces tensions lors de sa visite au Togo en janvier 2023.

Le CAO reconnaît les déclarations de la SFI et de LCT selon lesquelles l'objectif du Protocole d'Accord était de faciliter l'engagement des parties prenantes et non le contraire. Il prend également note de l'engagement du client de la SFI selon lequel « aucune action ressemblant à des représailles ou à de l'intimidation ne sera initiée par LCT ». ⁴⁹ Cependant, des préoccupations ont été soulevées étant donné le contexte de rétrécissement de l'espace civique au Togo, ⁵⁰ ainsi qu'une tendance globale de menaces et d'intimidations (y compris la criminalisation et le harcèlement juridique) par les entreprises et autres parties prenantes contre les communautés qui s'opposent aux activités commerciales. ⁵¹ Du point de vue du CAO, il n'est pas déraisonnable pour les plaignants qui ont publiquement soulevé des préoccupations au sujet du projet LCT d'interpréter le langage du Protocole d'Accord et la façon dont il leur a été présenté comme une tentative de limiter leurs plaintes concernant LCT ou de les intimider. En outre, comme indiqué dans le rapport d'évaluation LCT-03, l'obligation faite aux personnes affectées par le projet de ne soulever aucune question susceptible d'être considérée comme diffamatoire et de fournir des preuves lorsqu'elles soulèvent des préoccupations liées au projet est une première indication de préjudice, car elle limite potentiellement la capacité des personnes à soulever librement des préoccupations. ⁵²

Dans ces circonstances, il aurait été utile que la SFI procède à une analyse contextuelle des risques afin de renforcer sa supervision et son soutien à son client. ⁵³ Les activités de supervision de la SFI en octobre 2023 semblent avoir inclus des discussions sur le protocole d'accord et l'engagement des parties prenantes. Toutefois, des progrès réels sur ces questions, conformément à la NP1 et à la déclaration de position de la SFI sur les représailles à l'encontre

contre ceux qui expriment leur opinion sur les activités de la SFI ou de nos clients. Lorsque des plaintes de cette nature sont adressées à la SFI, nous travaillons - dans le cadre de notre mandat - avec nos clients ou d'autres parties appropriées pour tenter d'y remédier. » <https://bit.ly/4600H1m>

⁴⁹ Rapport d'évaluation du CAO concernant le Terminal à Conteneurs de Lomé, Togo (LCT-03).

⁵⁰ Rapports Pays 2022 sur les Pratiques en matière de Droits de l'Homme : Togo, Département d'État américain, à l'adresse : <https://www.state.gov/reports/2022-country-reports-on-human-rights-practices/togo/> ; Freedom House, à l'adresse : <https://freedomhouse.org/country/togo/freedom-world/2023> ; «Le Togo a besoin d'actions concrètes pour remédier à la détérioration de l'espace civique », Déclaration lors de la 50e session du Conseil des droits de l'homme des Nations Unies, 2022, à l'adresse : <https://bit.ly/40rcHb7>

⁵¹ "Entre Janvier 2015 et Mai 2021, le Centre de ressources sur les entreprises et les droits de l'homme a identifié 355 affaires qui portent la marque de poursuites-bâillons, portées ou initiées par des acteurs économiques depuis 2015 contre des individus et des groupes en lien avec leur défense des droits de l'homme et/ou de l'environnement." Dans : Centre de ressources sur les entreprises et les droits de l'homme, 2021, *SLAPPed but not Silenced : Defending Human Rights in the Face of Legal Risks*, à l'adresse : <https://bit.ly/3EV1Vjt>

⁵² Évaluation par le CAO de la plainte concernant le Terminal à Conteneurs de Lomé, Togo (LCT-03).

⁵³ PRSE, mis à jour le 6 Janvier 2022, paragraphe 4.2. « L'objectif de la supervision E&S au niveau du client est d'évaluer le niveau de risque E&S en cours, y compris les risques contextuels : ... Évaluer le niveau actuel des risques E&S, y compris les risques contextuels. »

de la société civile et des parties prenantes des projets, ne sont pas encore évidents. Le CAO continuera à suivre de près la situation et les réponses de la SFI et de LCT.

5. Conclusion, Recommandations, et Prochaines étapes

a) Conclusion

Il s'agit du quatrième rapport de suivi du CAO depuis son rapport d'enquête de 2016 sur l'investissement de la SFI dans le cadre du projet de Terminal à Conteneurs de Lomé. Bien que les progrès réalisés pour remédier aux conclusions de non-conformité aient été lents, la finalisation d'une étude sur l'érosion côtière en 2022, qui comprenait, entre autres sources d'érosion, une estimation de la contribution du projet LCT à l'érosion côtière, constitue une étape importante pour la SFI. Le CAO reconnaît également que la SFI a activement soutenu son client afin de commanditer et finaliser cette étude. La SFI s'est pareillement efforcée d'encourager le client à divulguer l'étude conformément aux exigences de la Norme de Performance (NP) 1 et à demander l'approbation du Gouvernement du Togo pour la divulgation de l'étude. Ces efforts n'ont toutefois pas abouti à ce jour, plus de deux ans après l'achèvement de l'étude. Cette absence de divulgation reste une non-conformité aux exigences de la NP1.

En outre, le retard dans la divulgation des conclusions de l'étude a empêché de prendre des mesures d'atténuation et de correction pour remédier aux impacts de l'érosion côtière liés à la construction du projet LCT. Conjointement avec la revue de l'expert du CAO (voir aussi l'annexe 3), l'étude de 2022 confirme la contribution du projet LCT et des infrastructures du port de Lomé à l'érosion côtière à l'est du port. Le CAO est donc convaincu que le lien entre le projet financé par la SFI et les impacts de l'érosion côtière a été démontré. Étant donné que les impacts négatifs sur les communautés n'ont pas été évalués ni traités, et conformément à la Politique de Durabilité et à la NP1, le CAO estime que la SFI aurait dû collaborer avec son client et les autres parties prenantes concernées afin d'évaluer les impacts liés au projet sur les communautés côtières, en vue de définir des mesures d'atténuation et de correction.

Enfin, bien que la SFI ait pris certaines mesures pour aider le client à améliorer son programme d'engagement des parties prenantes, les consultations concernant les projets d'étude sur l'érosion côtière ont été limitées. En outre, le CAO a soulevé des questions quant à la cohérence avec les exigences des Normes de Performance de l'approche prise par le client dans son engagement avec les communautés côtières et le groupe des plaignants au cours de la période de suivi, questions qui n'avaient pas été résolues à la fin de l'investissement.

La fin de la relation financière entre la SFI et LCT, après l'échéance de tous les prêts de premier rang en décembre 2023, est un facteur important dans la résolution des questions de non-conformité subsistantes. Une conséquence de cette sortie, aggravée par les retards de mise en œuvre au fil des ans pour assurer la conformité du client avec les Normes de Performance (en particulier en ce qui concerne l'évaluation de la contribution de LCT à l'érosion côtière), est que la SFI a perdu l'effet de levier contractuel et financier avec son ancien client alors que les impacts liés à la contribution du projet à l'érosion côtière restent non évalués et non traités.

Le CAO note que la SFI a déclaré son intention de rester activement impliquée dans les affaires du CAO liées au projet LCT aussi longtemps que nécessaire pour soutenir leur résolution et au-

delà de la fin de la relation financière si nécessaire. Toutefois, il y a un manque de clarté quant à ce que la SFI a l'intention de faire pour faciliter la résolution de ces cas. Le CAO suggère que, conformément aux bonnes pratiques de l'industrie internationale en matière de conduite responsable des affaires et de sortie,⁵⁴ la SFI prenne rapidement des mesures pour résoudre les cas de non-conformité en suspens au niveau du projet, en usant de tout effet de levier encore disponible à cette fin.⁵⁵ Ces non-conformités continuent de créer un risque réel de préjudice supplémentaire pour les plaignants et les communautés côtières à l'est du projet LCT. Elles peuvent également présenter un risque de réputation pour la SFI, les coprêteurs, LCT et ses actionnaires, que la clôture du projet ne résout pas.

b) Recommandations

Étant donné que ce rapport de suivi est publié juste après la fin de la relation financière de la SFI avec son client, le CAO recommande que la SFI mette rapidement en œuvre les actions suivantes afin d'obvier aux non-conformités subsistantes :

Évaluation des impacts environnementaux et sociaux et remédiation

L'étude sur l'érosion côtière, ainsi que l'évaluation par satellite par l'expert du CAO, ont confirmé la contribution à l'érosion côtière de la construction du projet LCT sous la forme d'épi d'arrêt et les impacts historiques et continus du Port de Lomé. Le CAO recommande en conséquence ce qui suit :

- La SFI devrait collaborer avec son ancien client et d'autres parties prenantes en vue d'évaluer les impacts E&S de l'érosion côtière qui s'est produite en aval du Terminal à Conteneurs de Lomé LCT et en relation avec la construction du projet et l'infrastructure du port (NP1, paragraphes 4-12).
- L'étude d'impact devrait être menée en consultation avec les communautés de la zone d'influence du projet, (Politique de Durabilité de 2006, NP1 paragraphe 21). Elle devra accorder une attention particulière aux individus et aux groupes susceptibles de se retrouver dans une situation de vulnérabilité (NP1, paragraphe 12). Ce processus de consultation devra comprendre des termes de référence des consultants, l'identification des consultants potentiels et des lieux d'évaluation, la détermination et l'évaluation de l'ampleur et de la portée des impacts, et la sollicitation de commentaires sur un projet. Une fois réalisée, l'étude d'impact devra être communiquée aux plaignants et aux communautés.
- Sur la base de des conclusion de l'étude d'impact, la SFI, en coopération avec d'autres prêteurs et parties prenantes, devrait collaborer avec LCT afin de définir des mesures

⁵⁴ « Dans le cadre d'une sortie responsable, lorsqu'un investissement prend fin, la SFI aura respecté ses engagements de ne pas causer de préjudice, d'atténuer les risques E&S et de remédier aux dommages, en plus d'avoir atteint les objectifs identifiés pour cet investissement spécifique. » CAO, 2023, *Responsible Exit : Insights from CAO Cases*, à l'adresse : <https://www.cao-ombudsman.org/resources/responsible-exit-insights-cao-cases> ; Voir également les Principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme et les interprétations faisant autorité du Haut-Commissariat des Droits de l'Homme des Nations Unies à l'adresse : <https://www.ohchr.org/en/business-and-human-rights/financial-sector>.

⁵⁵ Voir note de bas de page 40.

d'atténuation et de remédiation comme l'exigent la NP1 (paragraphe 13-16) et la Politique de Durabilité (paragraphe 13). Ces mesures (telles que la restauration des moyens de subsistance et la réinstallation) doivent porter sur tous les impacts de l'érosion, y compris les impacts historiques, associés au projet. Les communautés affectées par le projet, y compris les plaignants, doivent être consultées sur la conception de ces mesures d'atténuation et de remédiation.

Divulgence des informations E&S

La non-divulgence de l'étude sur l'érosion côtière depuis février 2022 demeure un manquement important. Le CAO suggère que :

- La SFI accélère et accroisse ses efforts, y compris le recours aux effets de levier, avec le gouvernement du Togo, son client et ses actionnaires, d'autres prêteurs et la Banque mondiale pour s'assurer de la divulgation des conclusions de l'étude (NP1, paragraphe 20).
- La SFI fasse recours à un conseil juridique externe si nécessaire afin de trouver une solution permettant à LCT et à la SFI d'assumer leurs responsabilités respectives en matière de divulgation et d'engagement des parties prenantes en vertu du Cadre de Durabilité, en tenant compte de toute considération de confidentialité pertinente entre LCT et le gouvernement du Togo.

Intimidation et division de la communauté

Les tensions entre LCT et les plaignants ont entraîné un climat de manque de confiance. Il est possible d'améliorer la qualité de l'engagement de LCT auprès des parties prenantes et de prévenir les actions qui pourraient être perçues comme des actes d'intimidation ou en résulter, et/ou qui pourraient exacerberaient les tensions entre les plaignants, le client et les autres communautés côtières. Le soutien de la SFI à son ancien client sur ces questions pourrait contribuer à réduire les risques pour la réputation des prêteurs et du client, ainsi qu'à prévenir et à atténuer les risques potentiels pour la sécurité des plaignants. Le CAO recommande ce qui suit:

- La SFI continue d'aider LCT à améliorer le plan d'engagement des parties prenantes de son ancien et la sensibilisation aux risques pour les communautés, conformément aux bonnes pratiques internationales du secteur et guidées par la NP1 (paragraphe 19). Le CAO note que la Banque néerlandaise de développement entrepreneurial FMO, un autre prêteur du projet, a annoncé le financement d'un projet d'assistance technique avec LCT sur l'engagement des parties prenantes après la sortie.⁵⁶ La SFI devrait examiner comment renforcer l'assistance du FMO par un soutien supplémentaire.
- Plus précisément, la SFI devrait assister LCT, en coopération avec d'autres prêteurs, dans la révision du Protocole d'Accord et/ou relativement au développement d'un processus alternatif d'engagement avec les communautés qui inclut la consultation, de sorte que tout (nouveau) accord de coopération entre LCT et les communautés

⁵⁶ FMO/DEG, 2024, Plan d'Action Conjoint de Gestion pour le rapport de revue de la conformité de l'ICM relatif au Terminal à Conteneurs de Lomé SA (projet 43550), à l'adresse : <https://www.fmo.nl/complaints-disclosure>

s'aligne sur la NP1 et la déclaration de position de la SFI sur les représailles contre la société civile et les parties prenantes.⁵⁷

c) Prochaines étapes

Compte tenu des non-conformités subsistantes abordées dans le présent rapport et du fait que le CAO ait récemment achevé l'évaluation d'une troisième plainte relative à l'investissement de la SFI dans le projet LCT (LCT-03),⁵⁸ qui a abouti à une décision de fusionner les dossiers LCT-01 et LCT-03, le CAO maintiendra ce dossier ouvert dans le cadre du suivi. Le CAO prévoit de publier son prochain rapport de suivi relatif à ce projet au courant de l'exercice 2025 (1er juillet 2024 - 30 juin 2025).

Ce rapport sera communiqué au Conseil d'Administration, au Président du Groupe de la Banque mondiale, à la SFI, au client et aux plaignants, et publié sur le site web du CAO.

⁵⁷ Déclaration de position de la SFI sur les Représailles à l'encontre de la Société civile et des Parties prenantes aux Projets, à l'adresse : <https://bit.ly/4600H1m>

⁵⁸ Évaluation par le CAO de la Plainte relative au Terminal à Conteneurs de Lomé, Togo (LCT-03).

Annexe 1. Résumé des conclusions de l'enquête du CAO (Octobre 2016)

Examen E&S préalable à l'investissement	<i>Examen de l'Evaluation E&S du client :</i>
	La SFI n'a pas tenu compte des " impacts sociaux ou environnementaux historiques significatifs associés au projet " et n'a pas " œuvré avec [le client] afin de déterminer les mesures correctives possibles " (Politique 2006, paragraphe 13).
	Les exigences de la NP1 relatives à l'évaluation de l'impact cumulatif étaient applicables et auraient dû être traitées expressément dans le cadre de l'examen E&S de la SFI (paragraphe 5).
	La SFI ne s'est pas assurée que l'EIES représentait une " présentation adéquate, précise et objective des problèmes, préparée par des personnes qualifiées et expérimentées " (NP1, paragraphe 7).
	L'examen de la SFI n'était pas adapté à la nature et à l'ampleur du projet et ne correspondait pas à l'importance des risques et des impacts E&S (Politique de 2006, paragraphe 13). Une évaluation supplémentaire du risque d'érosion posé par le projet était nécessaire (Politique de 2006, paragraphe 15).
	<i>Divulgation et consultation :</i>
	La SFI ne s'est pas assurée que la consultation incluait toutes les communautés qui " pourraient être soumises à des risques ou à des impacts négatifs d'un projet " (NP1, paragraphe 21), ce qui aurait inclus les communautés dans la zone d'érosion identifiée dans l'EIES.
	La SFI ne s'est pas assurée que les informations avaient été diffusées par le client aux communautés potentiellement affectées d'une manière conforme aux exigences de la NP1 ou que la consultation avait été "entreprise d'une manière inclusive et culturellement appropriée" (paragraphe 20 à 21).
	<i>Plan d'action :</i>
	La SFI n'a pas veillé à ce que le plan d'action convenu avec le client "décrive les actions nécessaires pour mettre en œuvre les différentes séries de mesures d'atténuation ou d'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, la SFI n'a pas veillé à ce que le client élabore un plan d'action qui " reflète les résultats de la consultation sur les risques	

	<p>sociaux et environnementaux et les impacts négatifs, ainsi que les mesures et actions proposées pour y remédier " (NP1, paragraphe 16).</p>
<p>Supervision</p>	<p>Les mesures convenues entre la SFI et le client ne garantissent pas que l'analyse de l'impact du projet sur l'érosion réponde aux exigences du NP1 en matière d'évaluation environnementale par le client (NP1, paragraphes 4 et suivants).</p>
	<p>Les actions convenues entre la SFI et le client ne précisent pas la nécessité de consulter les communautés de la zone d'érosion et de les informer (NP1, paragraphes 20 et suivants).</p>
	<p>La SFI n'a pas cherché à s'assurer que le plan d'action révisé avait été élaboré à la suite d'une consultation des communautés affectées ou qu'il leur avait été communiqué. De même, le plan d'action révisé ne prévoit pas de mécanisme d'information externe (NP1, paragraphes 16 à 26).</p>
	<p>La décision de la SFI de s'en remettre au gouvernement et au PAL pour traiter les problèmes soulevés par les plaignants n'a pas été étayée par une évaluation appropriée de leur engagement ou de leur capacité à traiter les problèmes. Il n'existait pas non plus de cadre de contrôle ou de suivi permettant de savoir si les préoccupations relatives aux impacts du projet étaient prises en compte.</p>
	<p>La SFI ne s'est pas assurée que le client répondait " aux préoccupations de la communauté concernant le projet " ou qu'il s'engageait dans une consultation " sur une base continue au fur et à mesure que les risques et les impacts apparaissent ", conformément aux exigences de la NP1 (paragraphes 21 à 23). En outre, la SFI n'a pas fourni de conseils qui permettraient au client de se remettre en conformité avec la Politique de Durabilité (paragraphe 26).</p>

Annexe 2. Cartes du Projet



Source : Rapport d'Enquête de Conformité du CAO (LCT-01), Août 2016

Annexe 3. Évolution des Changements du Trait de côte entre 1998 et 2023⁵⁹

a) Introduction et méthodologie

En vue d'obtenir un aperçu plus détaillé et à plus haute fréquence de la variabilité côtière, de la réponse du trait de côte et des changements de trajectoire au niveau littoral au cours des dernières décennies, et en particulier depuis 2012 (l'année où le projet LCT a été construit) l'expert indépendant en érosion côtière du CAO a fait usage de la boîte à outils CoastSat qui permet d'extraire la ligne de flottaison à partir d'images satellites optiques accessibles au public depuis 1984 par le biais du moteur de recherche Google.

L'expert du CAO a subdivisé la côte descendante de près de 40 km, depuis la digue orientale du Port de Lomé (PAL) jusqu'à la frontière du Bénin, en cinq boîtes dans lesquelles ont été téléchargées toutes les images satellites optiques Landsat et Sentinel disponibles depuis 1984, et à partir desquelles ont été extraites des séries chronologiques du littoral le long de transects espacés de quelques centaines de mètres (pour un total de 256 transects). Pour chaque transect, l'expert du CAO a calculé la tendance à long terme du trait de côte (régression linéaire) entre 1998 et 2012 et entre 2012 et 2023 afin d'identifier les modifications dans les tendances du trait de côte avant et après la construction du projet LCT. Cette approche de régression linéaire est couramment utilisée dans l'analyse de pointe des tendances à long terme du trait de côte à l'échelle locale et globale, car elle est préférable aux différences de point final qui sont très sensibles aux valeurs aberrantes. Dans la présente analyse, la période antérieure à 1998 n'a pas été prise en compte en raison du faible nombre d'images disponibles.

La figure 1 ci-dessous montre la distribution le long de la côte des tendances calculées, avec un zoom sur la zone située entre environ PK 11 et PK 21, c'est-à-dire $0 < x < 10$ km, x étant la distance par rapport à la digue orientale du PAL, qui est la coordonnée du trait de côte utilisée.

b) Conclusions de haut niveau

- L'évaluation du littoral par satellite montre que, depuis la fin des années 1990, l'érosion chronique s'étend bien au-delà du point kilométrique (PK) 21 ($x \approx 10$ km).
- Globalement, la côte des PAL à la frontière du Bénin s'érode fortement, en moyenne, à un rythme de 2,43 m/an de 1998 à 2023 (et de 2,07 m/an entre 2012 et 2023).
- Les taux d'érosion avant et après 2012 sont très variables le long du littoral, en raison des nombreuses interventions humaines et des travaux côtiers, ainsi que des changements dans le substrat rocheux. Cette variabilité locale de l'évolution du trait de côte est due à des facteurs locaux et se superpose à une érosion à plus grande échelle due à un déficit global de l'apport en sédiments (voir l'exemple ci-dessous du nouveau port de pêche

⁵⁹ Extrait édité de l'examen technique indépendant de l'étude de 2022 sur l'érosion côtière, soumise au CAO en Juin 2023 par Bruno Castelle, (PhD, Eng), scientifique chercheur principal, chef de l'Equipe Methys au Laboratoire EPOC (Environnements et paléoenvironnements océaniques et continentaux), CNRS/Université de Bordeaux. Il est possible que CAO publie ultérieurement l'intégralité de la revue de Bruno Castelle lorsque l'étude sur l'érosion côtière ou ses principales conclusions auront été divulguées.

c) Constatations relatives à la zone comprise entre PK 11 et PK 21

En zoomant sur la zone située entre PK 11 et PK 21 (figure 1), nous pouvons conclure que :

- Le secteur situé entre les PK 11 et 21 est le plus touché par les infrastructures de LCT entre 2012 et 2023.
- Le taux d'érosion moyen est passé de 1,67 m/an avant 2012 (1998-2012) à 2,94 m/an après 2012 (2012-2023), soit une augmentation du taux d'érosion d'environ 75 %. Une telle accélération moyenne de l'érosion malgré le remblayage de la plage de Katanga ne peut être attribuée uniquement au hotspot local d'érosion de Baguida (comme le montrent l'étude sur l'érosion côtière et les données supplémentaires calculées par l'expert du CAO), et illustre donc également l'impact du projet LCT.
- Certains travaux côtiers ont un impact local clair sur le changement du trait de côte, ce qui explique la plupart des tendances de la variabilité le long de la côte dans la figure 1. Par exemple, la construction du nouveau port de pêche de Lomé en 2017 a entraîné une nette accrétion du littoral vers l'amont et une érosion vers l'aval. Cependant, le port de pêche a eu peu ou pas d'influence sur l'augmentation globale du taux d'érosion moyen sur 10 km (entre PK 11 et PK 21) depuis 2012.
- En conséquence, l'évolution du littoral peut être localement principalement causée par un travail côtier local (érosion ou accrétion), qui doit être distingué de l'érosion plus importante qui est largement causée par le déficit d'approvisionnement en sédiments de la côte à l'amont de PAL/LCT.

Globalement, cet ensemble de données supplémentaires est conforme aux conclusions de l'étude sur l'érosion côtière concernant l'impact du projet LCT sur l'érosion de la côte en aval.

Figure 1. Répartition le long du littoral des tendances de changement du trait de côte depuis la digue orientale du PAL à la frontière du Bénin, calculées entre 1998 et 2012 (en bleu) et entre 2012 et 2023 (en rouge).

