
Évaluation de la Conformité portant sur une plainte concernant l'investissement de la SFI dans la Société Lomé Container Terminal au Togo

Projet SFI : #29197

Le 10 novembre 2023

À propos du CAO

Le Bureau du conseiller-médiateur pour la conformité (CAO) est le mécanisme indépendant de recours de la Société financière internationale (SFI) et de l'Agence multilatérale de garantie des investissements (MIGA), membres du Groupe de la Banque mondiale. Nous œuvrons pour faciliter la résolution des plaintes des personnes affectées par les projets de la SFI et de MIGA de manière équitable, objective et constructive ; améliorer les résultats environnementaux et sociaux des projets et pour promouvoir la responsabilité publique et l'apprentissage au sein de la SFI et de MIGA.

Le CAO est un bureau indépendant qui rend compte directement aux conseils d'administration des directeurs exécutifs de la SFI et de 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 a pour objet de procéder à l'examen du respect par la SFI et MIGA des Politiques environnementales et sociales, d'évaluer le Préjudice qui peut être causé et, le cas échéant, de recommander la poursuite d'actions pour remédier au problème.

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

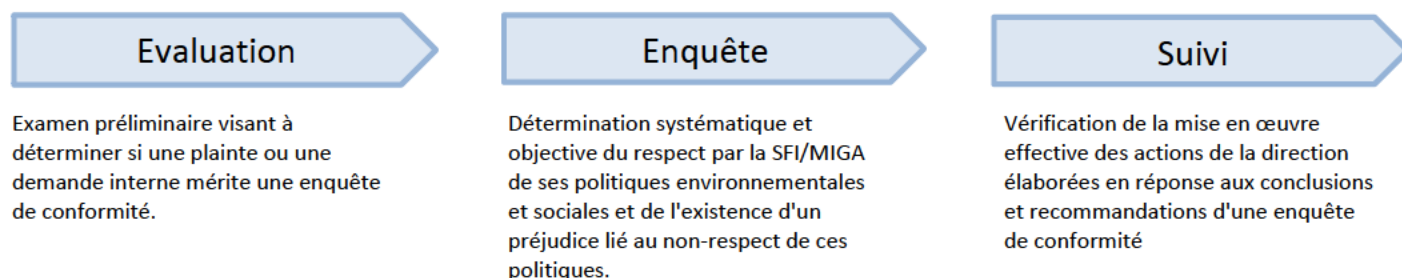


Table des Matières

À propos du CAO.....	i
À propos de la fonction conformité du CAO	i
Table des matières	ii
Acronymes	iii
Résumé analytique	1
1. Introduction.....	5
a) <i>Investissement de la SFI.....</i>	<i>5</i>
b) <i>Champ d'application et méthodologie de l'évaluation de la conformité.....</i>	<i>7</i>
2. La plainte et le lien avec l'affaire LCT-01	7
3. Réponse de la Direction de la SFI	11
4. Déclaration du client	14
5. Analyse du CAO	14
a) <i>Analyse des indications préliminaires de préjudice</i>	<i>14</i>
b) <i>Exigences du cadre E&S de la SFI et analyse des indications préliminaires de non-conformité.....</i>	<i>17</i>
c) <i>Analyse du lien plausible entre les allégations de préjudice et la non-conformité potentielle de la SFI</i>	<i>22</i>
d) <i>Considérations complémentaires de l'évaluation.....</i>	<i>23</i>
6. Décision du CAO et prochaines étapes	25
Annexes	26
Annexe 1 : Plainte	
Annexe 2 : Réponse de la Direction de la SFI	
Annexe 3 : Contexte sur les plaintes LCT auprès du CAO	
Annexe 4 : Considérations Supplémentaires en Matière d'évaluation	

Acronymes

Acronymes	Définition
BIC	Bank Information Center (organisation représentant les plaignants)
CAO	Bureau du Conseiller-médiateur pour la conformité (SFI et MIGA)
RSE	Responsabilité Sociale des Entreprises
E&S	Environnemental & Social
PAES	Plan d'Action Environnemental et Social
EIES	Évaluation de l'Impact Environnemental et Social
DES	Diligence Environnementale et Sociale
PEES	Procédures d'Examen Environnemental et Social
REES	Résumé de l'Examen Environnemental et Social
SFI	Société Financière Internationale
LCT	Lomé Container Terminal SA
MIGA	Agence Multilatérale de Garantie des Investissements
NP	Normes de Performance (SFI)
PEP	Plan d'Engagement des Parties Prenantes
RIP	Résumé des Informations sur le Projet
ZCAO	Zones Côtières de l'Afrique de l'Ouest / West Africa Coastal Areas (WACA)
AOC	Afrique de l'Ouest et Centrale

Résumé analytique

Ce rapport documente l'évaluation de conformité du CAO portant sur une plainte déposée en 2022 par six communautés côtières concernant les impacts environnementaux et sociaux du Lomé Container Terminal (LCT) au Togo. Les plaignants affirment que le terminal portuaire a contribué à l'érosion côtière, à la perte de terres et de biens, et à des impacts négatifs sur les moyens de subsistance. Le CAO conclut que les critères d'une enquête de conformité sont remplis. Cependant, cette plainte a essentiellement trait aux mêmes questions soulevées dans un processus de conformité antérieur concernant le même projet, LCT-01, qui est actuellement dans la phase de suivi de la conformité du CAO. Par conséquent, conformément au para. 93 de la politique du CAO, le CAO a décidé de fusionner le dossier de cette plainte avec le processus de conformité LCT-01, pour lequel un quatrième rapport de suivi est à venir.

Investissement de la SFI

Lomé Container Terminal est une société locale qui a reçu une concession de 35 ans du gouvernement du Togo pour développer, construire et exploiter un nouveau terminal de transbordement de conteneurs au sein du Port de Lomé. Ces travaux comprennent la construction d'un épi d'arrêt de sable de 300 mètres et le dragage du chenal d'accès au terminal à conteneurs et au port. En 2011, la SFI a accordé un total de 82,5 millions d'euros de prêts à LCT et a également mobilisé environ 142,5 millions d'euros auprès d'autres prêteurs. Les travaux de construction ont commencé en 2012 et le terminal est opérationnel depuis octobre 2014. En 2015, la SFI a accordé à LCT un financement supplémentaire de 10 millions d'euros. Le prêt de la SFI à LCT est programmé pour être intégralement remboursé en décembre 2023.

La plainte

Le 20 août 2022, le CAO a reçu une plainte du *Collectif des personnes victimes d'érosion côtière* (le Collectif), une organisation non gouvernementale communautaire togolaise, qui se représente elle-même ainsi qu'un groupe de résidents de six villages côtiers situés à l'est du port et du terminal à conteneurs. Les plaignants sont soutenus par l'organisation Bank Information Center (BIC), basée à Washington DC.

La plainte soulève des préoccupations concernant les effets de l'érosion côtière causée par la construction et l'exploitation du terminal à conteneurs, du port et du brise-lames, qui, selon le Collectif, affectent environ 2 500 personnes. Les préoccupations des plaignants portent sur les dommages et la perte de biens, ainsi que des impacts plus larges des déplacements; la perte de moyens de subsistance et de terres ; les dommages et la perte de sites sacrés, ainsi que la division et la sécurité au sein des communautés. En outre, les plaignants ont exprimé leur frustration à l'égard de la procédure en cours du CAO pour une plainte antérieure déposée par le Collectif en 2015 (affaire LCT-01).

Le 20 décembre 2022, le CAO a déterminé la plainte recevable. Au cours de la procédure d'évaluation qui a suivi, ni les plaignants ni LCT n'ont manifesté d'intérêt pour une procédure

de règlement des différends facilitée par le CAO, et l'affaire a donc fait l'objet d'une évaluation de la conformité.

L'une des deux plaintes antérieures déposées auprès du CAO concernant le projet LCT est pertinente pour cette évaluation de la conformité. En 2015, le Collectif a déposé une plainte (LCT-01) qui a donné lieu à une enquête de conformité selon laquelle la SFI n'avait pas respecté ses obligations de diligence raisonnable et de supervision en matière d'E&S concernant les impacts de l'érosion côtière et l'engagement des parties prenantes avec les communautés côtières. L'enquête a été achevée conformément aux directives opérationnelles du CAO en octobre 2016 et le CAO a depuis lors publié trois rapports de suivi de conformité dans le cadre de cette affaire, un quatrième rapport étant attendu prochainement.

Réponse de la Direction de la SFI

Dans sa réponse, la SFI déclare qu'elle travaille sur la plainte précédente (LCT-01) soumise par l'ONG (le Collectif) depuis 2015, et qu'elle a traité de manière appropriée les questions soulevées par les plaignants par le biais de ses actions et de son engagement continu. Selon la SFI, dans sa réponse à l'affaire LCT-01, la Direction a reconnu des lacunes dans sa diligence raisonnable en matière d'E&S concernant le niveau de consultation des communautés côtières, mais a pris les mesures nécessaires pour y remédier. En ce qui concerne l'impact du projet sur l'érosion côtière, la SFI déclare que les études existantes n'ont pas trouvé de lien significatif, mais que la SFI continue à travailler avec LCT pour identifier les mesures supplémentaires que le projet peut prendre pour soutenir les communautés locales. La SFI demande également que l'affaire LCT-03 soit fusionnée avec le processus de conformité LCT-01 en cours afin d'éviter la duplication des efforts et des ressources.

Analyse du CAO

Selon la politique du CAO, l'objectif de la procédure d'évaluation de la conformité du CAO est de déterminer si une plainte doit donner lieu à une enquête sur la conformité. Sur la base d'un premier examen des informations disponibles, l'évaluation du CAO conclut que la plainte remplit les trois critères d'une enquête sur la conformité.

a) Indications préliminaires de préjudice :

De nombreuses études ont documenté la progression et l'impact de l'érosion côtière sur la côte du Togo - en particulier à l'est du port de Lomé - où vivent les plaignants. Les membres de l'équipe de conformité du CAO ont également fait des observations de première main, et ils ont entendu les témoignages des membres des communautés côtières sur les impacts sur les terres et les moyens de subsistance au cours d'une mission de suivi en janvier 2023 pour l'affaire LCT-01. Par conséquent, le CAO considère qu'il existe des indications préliminaires de préjudice pour les plaignants dans cette affaire. En outre, le CAO a examiné les préoccupations des plaignants concernant les divisions et les problèmes de sécurité au sein de leurs communautés côtières. La documentation et les informations disponibles suggèrent

que l'approche de LCT en matière d'engagement des parties prenantes, y compris les exigences imposées aux communautés afin d'accéder aux fonds de LCT pour les activités de développement social, constituent également des indications préliminaires de préjudice.

b) Indications préliminaires de non-respect par la SFI de ses politiques E&S:

Les informations et les documents disponibles suggèrent qu'il existe des indices préliminaires de non-respect par la SFI de ses obligations de supervision pour ce projet, résumés ci-dessous :

- Suite à l'enquête du CAO sur le projet LCT-01, la SFI et d'autres bailleurs de fonds ont aidé le client à commander une étude sur les causes de l'érosion côtière à l'est du port de Lomé. Grâce à cette étude, qui a été finalisée en 2022, la SFI s'est rendu compte que l'infrastructure du port, dont dépend le projet LCT, contribuait de manière importante à l'érosion côtière, et que le projet LCT lui-même contribuait de manière relativement modeste à l'érosion côtière à l'est du port. Un expert indépendant engagé par le CAO dans le cadre du processus de suivi LCT-01 a confirmé l'adéquation de la qualité de la méthodologie et des résultats de l'étude, notant en outre que la contribution du projet LCT à l'érosion côtière était potentiellement plus élevée que ce qui était suggéré par l'étude de 2022, étant donné que l'impact de l'épi d'arrêt de sable, construit en 2012, a été réparti sur la période 1955-2019 évaluée dans le cadre de l'étude. L'examen préliminaire du CAO indique donc que la SFI n'a peut-être pas pris des mesures suffisantes à la suite des conclusions de l'étude 2022, pour s'assurer que son client avait réalisé une évaluation de l'impact E&S qui prenait en compte l'érosion côtière et respectait les Normes de performance de la SFI.
- Il existe des indications préliminaires selon lesquelles, contrairement à la Norme de performance 1 (paragraphe 30 et 26), la SFI doit encore s'assurer que LCT a respecté les exigences de divulgation relatives à l'étude sur l'érosion côtière de 2022, qui n'a toujours pas été publiée 20 mois après son achèvement. En outre, la SFI n'a peut-être pas respecté sa propre Politique d'accès à l'information, qui exige qu'elle mette à jour la page de divulgation E&S d'un projet avec des copies électroniques de tous les documents d'évaluation de projet pertinents préparés par le client ou commandés par lui, ainsi que toute nouvelle information E&S importante pendant tout au long de la durée de l'investissement.
- La divulgation de l'étude de 2022 serait en suspens dans l'attente de l'accord du gouvernement togolais, ce qui soulève des questions quant à l'engagement de la SFI envers la performance des tiers et si elle a pris des mesures adéquates pour obtenir des résultats de projet conformes aux NP, comme requis (Politique de durabilité de la SFI, paragraphes 24 et 25).
- Les informations disponibles suggèrent que l'engagement de la SFI auprès de LCT pourrait ne pas avoir suffi à garantir que l'approche de LCT en matière d'engagement des parties prenantes soit conforme à la Norme de performance 1.

c) Les préjudices allégués par les plaignants sont plausiblement liés à la non-conformité potentielle de la SFI : Les plaignants vivent dans une région où les impacts de l'érosion côtière sont bien documentés. Étant donné que la SFI sait depuis février 2022 que le projet a contribué à l'érosion côtière et que les études pertinentes n'ont pas encore été divulguées, le CAO conclut à l'existence d'un lien plausible entre les préjudices allégués et la non-conformité potentielle de la SFI. En outre, si la SFI a donné suite aux préoccupations des plaignants concernant l'engagement des parties prenantes, il se peut qu'elle n'ait pas vérifié si son client avait répondu de manière adéquate à ces préoccupations, conformément aux exigences de la NP1. En conséquence, le CAO conclut qu'il existe un lien plausible entre le préjudice allégué et la non-conformité potentielle de la SFI.

Décision du CAO et prochaines étapes

Le CAO détermine que la plainte relative à LCT répond aux critères d'une enquête de conformité. Toutefois, le CAO considère que les questions soulevées dans la plainte LCT-03 sont substantiellement liées à celles de la plainte LCT-01 et que, par conséquent, les plaintes devraient être fusionnées. Cette décision a été prise sur la base de la politique du CAO (paragraphe 93), qui stipule ce qui suit : « Lorsqu'un Projet ... a déjà fait l'objet d'une investigation sur la conformité, le CAO peut :a) fermer le dossier de la plainte ; b) ajouter le dossier à celui de la plainte antérieure au titre de laquelle le processus de conformité a été engagé, si ce dernier est toujours en cours et si la nouvelle plainte a essentiellement trait aux mêmes questions ; ou) lancer une nouvelle investigation sur la conformité, à condition toutefois que la plainte fasse état de nouveaux problèmes ou que de nouveaux éléments probants soient devenus disponibles.».

Cela signifie que les questions soulevées dans l'affaire LCT-03 seront traitées dans le cadre du processus de suivi de conformité LCT-01 en cours. Les trois rapports de suivi établis à ce jour par le CAO reconnaissent les efforts déployés par la SFI pour traiter les problèmes d'érosion côtière au niveau des systèmes. Toutefois, ils ont constaté que les préoccupations des plaignants n'ont pas encore été traitées conformément aux exigences de la SFI et que cette dernière devrait donc travailler avec LCT pour déterminer les mesures correctives possibles.

Ce rapport d'évaluation 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.

1. Introduction

Cette section présente une vue d'ensemble de l'investissement de la SFI dans le Lomé Container Terminal (LCT, le client) et des aspects pertinents de la procédure de plainte du CAO.

a) Investissement de la SFI

En décembre 2008, LCT s'est vu attribuer une concession de 35 ans par le gouvernement du Togo, avec une extension optionnelle de 10 ans, pour développer, construire et exploiter un nouveau terminal à conteneurs (le projet) au sein du Port existant de Lomé. Les travaux de construction du projet ont commencé en 2012 et ont consisté à draguer le chenal d'accès au port et à construire un nouvel épi d'arrêt de sable pour éviter que le chenal d'accès au port ne se remplisse à nouveau de sable.¹ LCT a commencé ses opérations en octobre 2014. LCT est une joint-venture 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.²

LCT est un client de la SFI depuis 2011, date à laquelle la SFI a accordé 82,5 millions d'euros de prêts pour la construction du projet et les coûts de démarrage. La SFI a également mobilisé environ 142,5 millions d'euros auprès d'autres prêteurs. En 2015, la SFI a accordé à LCT un financement supplémentaire de 10 millions d'euros. La SFI a considéré que l'impact du projet sur le développement était significatif, combinant les avantages d'un emplacement en eau profonde, un équipement de pointe pour la manutention des conteneurs, et un savoir-faire de gestion de classe mondiale pour créer la première plate-forme moderne de transbordement de conteneurs en Afrique de l'Ouest et du Centre (AOC), capable de traiter des navires plus grands.³ Cela permettrait à la région de devenir plus compétitive et de réduire

¹ Les parties prenantes utilisent parfois le terme d'extension de brise-lames pour désigner cet épi d'arrêt de sable. Le CAO utilise le terme d'épi d'arrêt de sable ou épi car il s'agit d'une structure cross-shore destinée à contenir la dérive littorale, alors que le terme de brise-lames est plus général et est souvent aligné parallèlement à la ligne de rivage. L'épi a été construit en deux étapes : 250m de long en 2012 et étendu à 300m en 2015. ESIA pour le projet du Lomé Container Terminal, mai 2010, sections 6.3.1.1 et 6.3.1.8, à l'adresse : <https://disclosures.ifc.org/project-detail/ESRS/29197/togo-lct>.

² IFC Management Response to the CAO Assessment Report on LCT, 27 juillet 2023.

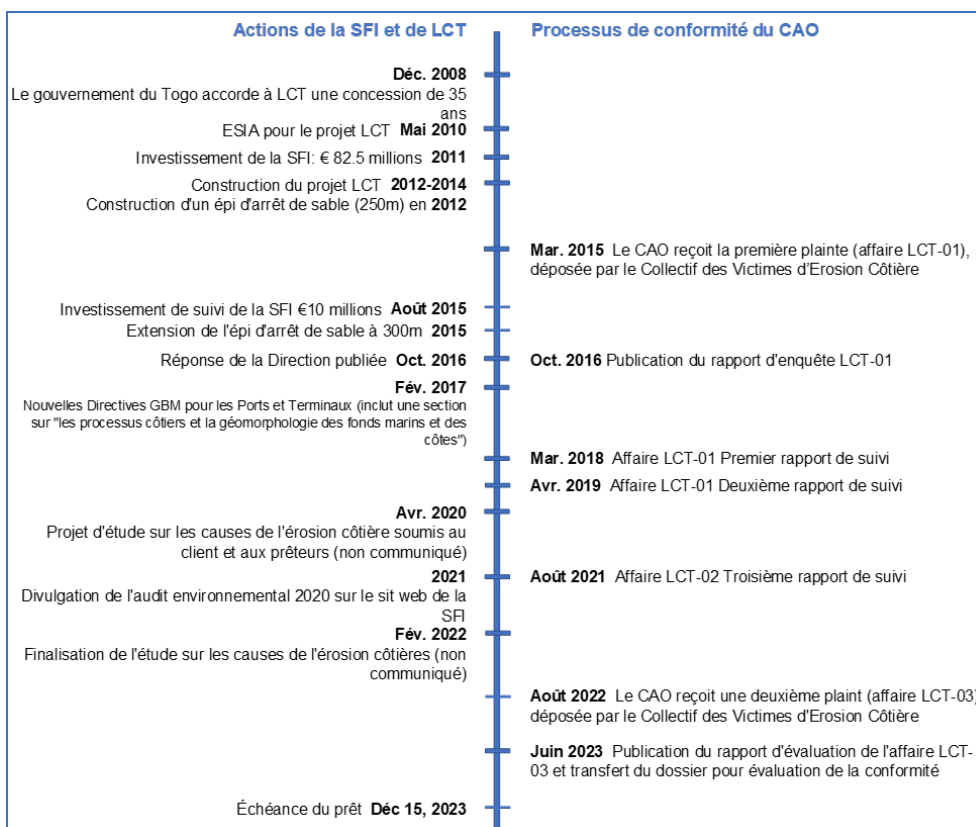
³ Selon le Résumé de l'investissement Proposé (<https://bit.ly/3F32kAq>) le projet LCT a été estimé à 350 millions d'euros, y compris l'infrastructure du terminal, l'équipement de manutention des conteneurs, les systèmes informatiques, les imprévus, le fonds de roulement, les intérêts pendant la construction, les coûts de démarrage, etc. La SFI a accordé un total de 92,5 millions d'euros de prêts au TCL (82,5 millions d'euros en 2011 et 10 millions d'euros en 2015). La SFI a également mobilisé environ 142,5 millions d'euros auprès d'autres prêteurs. Les autres prêteurs impliqués dans le projet au moment où la plainte a été reçue sont la Banque africaine de développement (BAD), la Société allemande d'investissement (Deutsche Investitions - und Entwicklungsgesellschaft - DEG), la Banque néerlandaise de développement entrepreneurial (FMO), le Fonds de l'OPEP pour le

considérablement les coûts de transport pour les utilisateurs du terminal.

Le projet a été structuré selon le Cadre de Durabilité de 2006 de la SFI . La SFI a classé le risque E&S du projet dans la catégorie A⁴, en notant que « le déplacement physique et économique de 175 maraîchers et de 1 494 mineurs de sable sous l'impulsion du gouvernement, ainsi que les impacts potentiels sur les sites de nidification des tortues et des mangroves répertoriées par l'UICN sont considérés comme des impacts très divers et potentiellement irréversibles ». ⁵ Par conséquent, les normes de performance 1 -- 6 ont été déclenchées. La SFI n'a pas déclenché les NP7 ou NP8 , notant qu'il n'y avait pas de communautés dans la zone considérées comme « populations autochtones» selon la définition du Groupe de la Banque mondiale et qu'il n'y avait pas de sites connus d'héritage culturel dans la zone portuaire.

Il est prévu que le client rembourse intégralement le prêt de la SFI en décembre 2023.

Figure 1. Calendrier du projet et des plaintes



développement international (OFID), et Proparco (une filiale de l'Agence française de développement, AFD).

⁴ La politique de durabilité de 2006 définit les projets de catégorie A comme ayant « des impacts négatifs sociaux ou environnementaux potentiels significatifs, irréversibles ou sans précédent ».

⁵ LCT Togo (projet IFC # 29197) Résumé de l'Examen Environnemental et Social - <https://bit.ly/459LOEk>.

b) Champ d'application de l'évaluation de la conformité et méthodologie

Le champ d'application de cette évaluation de conformité⁶ est limité aux questions soulevées dans la plainte LCT-03 (jointe au présent rapport à l'annexe 1) et au rapport d'évaluation du CAO relatif à la plainte.

Le CAO a pris la décision d'évaluation sur la base des critères d'évaluation et d'autres considérations pertinentes conformes à la politique du CAO. L'évaluation a consisté en un examen préliminaire des informations suivantes :

- La plainte
- Des documents pertinents, dont le rapport d'évaluation du CAO et la réponse de la Direction de la SFI, ainsi que le rapport d'enquête de conformité du CAO de 2016 et les trois rapports de suivi qui ont suivi.
- Des documents de la SFI et du client, y compris l'étude de 2022 sur l'érosion côtière
- Le rapport du conseiller technique du CAO sur l'érosion côtière pour le processus de suivi de l'affaire LCT-01
- Information pertinente disponible publiquement.

Le CAO a également tenu compte des informations recueillies par le biais de communications avec les plaignants et l'équipe de projet de la SFI.

Le CAO exprime sa gratitude à toutes les parties mentionnées dans le présent rapport d'évaluation de conformité qui ont partagé leur point de vue, leurs connaissances et leur temps avec l'équipe du CAO chargée de la conformité.

2. La plainte et le lien avec l'affaire LCT-01

a) Préoccupations soulevées dans la plainte et au cours de l'évaluation du CAO

Le 20 août 2022, le CAO a reçu une plainte de l'organisation non gouvernementale togolaise *Collectif des personnes victimes d'érosion côtière* (le Collectif). Les plaignants comprenaient le Collectif et un groupe de membres des communautés côtières de six villages situés à l'est du Port de Lomé et du terminal à conteneurs du client de la SFI. Le Bank Information Center (BIC), une organisation non gouvernementale à but non lucratif basée à Washington DC, soutient les plaignants.

⁶ Politique du CAO, paragraphe 88.

la plainte soulevait des préoccupations liées à l'impact de l'érosion côtière prétendument causée par la construction et l'exploitation du terminal à conteneurs, du port et du brise-lames. Ces préoccupations concernaient (i) les dommages et les pertes de biens, ainsi que les conséquences en termes de déplacement ; (ii) la perte de moyens de subsistance et de terres ; (iii) les dommages et la perte de sites sacrés ; (iv) la division des communautés et les préoccupations en matière de sécurité ; et (v) la frustration des communautés à l'égard du processus du CAO en cours dans l'affaire LCT-01. Selon le Collectif, environ 2 500 personnes ont été affectées par l'érosion côtière dans les six villages où vivent les plaignants - Bobole Kope, Agbe Kope, Tango, Agbetiko, Adissem et Gonou Kope.

Le 20 décembre 2022, le CAO a estimé que la plainte pouvait faire l'objet d'une évaluation. Au cours de l'évaluation, les plaignants ont exposé leurs préoccupations à l'équipe du CAO comme suit :

- **Dommages et pertes de biens et impacts en termes de déplacements.** Les plaignants affirment que depuis la construction du quai de LCT et de l'épi d'arrêt de sable dans le Port de Lomé entre 2012 et 2014, l'érosion côtière s'est intensifiée, avec des impacts accrus sur les zones situées à l'est du Port. Les plaignants reconnaissent que l'érosion côtière est un problème local depuis les années 1960, mais affirment que son intensité et son rythme ont fortement augmenté en raison de la construction et de l'exploitation du LCT. Ils affirment que l'érosion côtière a entraîné la perte de 1,5 à 5 kilomètres de plage à l'intérieur des terres (selon la zone) depuis 2012, lorsque LCT a commencé à construire son quai, et qu'ils perdent maintenant environ 12 mètres de terre tous les trois mois. La plupart des maisons des plaignants sont situées au bord de la mer, le long de la côte est du Port, et ils ont fait part de leurs inquiétudes concernant leur cadre de vie et leur sécurité. Ils déclarent que de nombreuses maisons ont été perdues ou endommagées et que plusieurs membres des communautés ont été contraints de s'éloigner du littoral à plusieurs reprises.
- **Perte de moyens de subsistance et de terres.** Les plaignants affirment que l'érosion côtière a gravement affecté leurs terres, leurs plages et leurs activités économiques, ce qui a eu un effet dévastateur sur leurs moyens de subsistance. L'importante communauté locale de pêcheurs s'inquiète de ne pas pouvoir accéder facilement à la mer en raison des formations rocheuses et des sédiments durs qui émergent le long de la côte érodée et qui endommagent leurs bateaux et leurs filets. La disparition des plages a également un impact négatif sur le tourisme et les activités commerciales connexes. Certains plaignants affirment qu'ils ne sont plus en mesure de participer à d'autres activités économiques telles que l'extraction de sable, l'agriculture et la culture.
- **Dommages et perte de sites sacrés.** Les plaignants expliquent que l'érosion côtière a causé la perte de sites sacrés et de cimetières et que la perte de sanctuaires, d'églises et de

lieux de culte se poursuit à mesure que l'érosion côtière s'aggrave. Les plaignants affirment que dans une communauté où le cimetière a été emporté par les eaux en 2014, le gouvernement a apporté un soutien financier pour rassembler les corps et les enterrer à nouveau dans une seule fosse commune.

- **Division des communautés et préoccupations en matière de sécurité.** Certains plaignants s'inquiètent des activités d'engagement des parties prenantes de LCT qui, selon eux, sont à l'origine de divisions au sein des communautés. Plusieurs chefs de village ont affirmé que le client de la SFI avait tenté de leur faire signer un protocole d'accord afin d'accéder aux fonds de développement communautaire, et qu'en raison des tensions qui en ont résulté entre LCT et certains membres des communautés, il a été demandé au personnel du LCT de ne pas se rendre dans certains villages. Certains plaignants soulèvent également des questions de sécurité, notamment en ce qui concerne les tensions résultant de l'exigence gouvernementale d'une zone tampon entre le littoral et les zones résidentielles.

- **Frustration générale concernant les retards dans le processus du CAO.** Les plaignants expriment leur mécontentement quant au traitement de leur plainte précédente (LCT-01), qui, selon eux, a contribué à l'aggravation de la situation dans l'attente d'un résultat tangible. Les plaignants expriment également leur frustration quant au fait que le client de la SFI n'a pris aucune mesure corrective pour lutter contre l'érosion côtière alors que, selon eux, l'évaluation de l'impact E&S du LCT reconnaît les effets de l'érosion associés au projet.

b) Résumé des enquêtes antérieures du CAO relatives à LCT

Le projet de Lomé Container Terminal a fait l'objet d'une enquête de conformité du CAO en 2016,⁷ qui a une incidence directe sur le processus actuel d'évaluation de conformité.⁸ Ci-dessous se trouve un résumé de la plainte, de l'enquête, de la réponse de la SFI et du suivi du CAO depuis la conclusion de l'enquête. De plus amples détails sont fournis à l'annexe 3.

Plainte : En mars 2015, le Collectif a déposé une plainte auprès du CAO, s'identifiant comme un groupe d'habitants côtiers négativement impactés par la construction du LCT. Les plaignants ont fait part de leurs préoccupations concernant l'érosion des terres et l'absence générale de consultation et d'informations sur le projet. Des questions spécifiques liées à l'évaluation d'impact environnemental et social (EIES) du projet ont également été soulevées, notamment l'absence de consultation des communautés côtières et de

⁷ La plainte LCT-01 et le rapport d'évaluation du CAO sont disponibles à l'adresse suivante : <https://bit.ly/46txYCC>.

⁸ La politique du CAO, para. 93 stipule que « Lorsqu'un Projet ... a déjà fait l'objet d'une investigation sur la conformité, le CAO peut : a) fermer le dossier de la plainte ; b) ajouter le dossier à celui de la plainte antérieure au titre de laquelle le processus de conformité a été engagé, si ce dernier est toujours en cours et si la nouvelle plainte a essentiellement trait aux mêmes questions ; ou) lancer une nouvelle investigation sur la conformité, à condition toutefois que la plainte fasse état de nouveaux problèmes ou que de nouveaux éléments probants soient devenus disponibles. ».

divulgarion (des informations). Une évaluation de la plainte par le CAO, achevée en août 2015, a décrit d'autres impacts allégués, notamment la perte de terres et de logements, des impacts négatifs sur les moyens de subsistance, la perte de sites religieux et la perte d'infrastructures locales.

Enquête de conformité du CAO : Achevée en octobre 2016, l'enquête a permis de tirer un certain nombre de conclusions concernant les performances environnementales et sociales de la SFI (E&S), à savoir :

- **Examen de l'évaluation E&S du client :** L'examen E&S effectué par la SFI avant l'investissement n'a pas identifié l'érosion côtière comme un risque pour le projet, bien que l'EIES ait reconnu la possibilité d'impacts de l'érosion pendant la construction du terminal à conteneurs et ait décrit un historique d'érosion côtière depuis la construction du port dans les années 1960. Le CAO a estimé que la SFI n'était pas en conformité avec la Politique de durabilité de 2006 sur ce point. En outre, le CAO a constaté que les exigences 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.
- **Divulgarion (des informations) et consultation :** Le CAO a constaté que la SFI ne s'était pas assurée que le client avait fourni des informations sur le projet aux communautés côtières susceptibles d'être affectées conformément aux exigences de la NP1. L'absence de consultation et de divulgation d'informations aux communautés vivant dans la zone d'influence n'était pas conforme aux exigences de la SFI en matière de la NP1.
- **Plan d'action :** Le CAO a constaté que l'EIES du projet décrivait les mesures d'atténuation à prendre concernant le risque d'érosion, mais que le plan d'action ultérieur n'incluait pas ces mesures. Le CAO a constaté la non-conformité de la SFI, qui n'a pas veillé à ce que le plan d'action soit conforme aux exigences de la NP1, et a noté que la SFI n'a pas veillé à ce que le client divulgue le plan d'action aux communautés affectées, ni à ce que le plan prévoise des rapports à l'intention de ces communautés.

Le CAO a également constaté que la SFI n'avait pas fourni de conseils visant à remettre le client en conformité, comme l'exige la Politique de durabilité.

Suivi par le CAO : Pendant le suivi, le CAO assure le suivi et examine les mesures prises par la SFI et le client pour remédier aux non-conformités identifiées dans les rapports d'enquête de conformité. Les rapports de suivi du CAO pour le dossier LCT-01 ont été publiés en mars 2018, avril 2019 et août 2021. Ces rapports reconnaissent les efforts de la SFI au niveau des systèmes, notamment la mise à jour des directives en matière d'environnement, de santé et de sécurité pour les ports et les terminaux, et, au niveau du projet, le soutien apporté à LCT pour la commande d'une étude sur les causes de l'érosion côtière au Togo. Toutefois, le suivi du CAO a permis de conclure que les préoccupations des plaignants n'ont pas encore été

traitées de manière adéquate, conformément aux exigences de la SFI. Le CAO est particulièrement préoccupé par le fait que les plaignants continuent d'être affectés par les effets de l'érosion associés au projet en raison de sa dépendance à l'égard des infrastructures du Port de Lomé. Afin de traiter ce problème conformément aux exigences de la SFI, le CAO a noté qu'il sera nécessaire que la SFI travaille avec LCT pour déterminer les mesures correctives possibles afin 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 le paragraphe 13 de la Politique de durabilité de 2006. Le CAO a également noté qu'il est nécessaire que la SFI veille à l'achèvement de l'étude commandée par le client sur les impacts de l'érosion du projet, conformément à la NP1, et que cet achèvement inclut l'obligation de consulter les communautés affectées sur la base de la divulgation préalable de l'étude, de l'évaluation de l'impact et des plans d'action associés.

3. Réponse de la Direction de la SFI

Dans sa réponse à la plainte actuelle, la SFI déclare que les questions centrales soulevées dans l'affaire LCT-03 sont les mêmes que pour l'affaire LCT-01, et affirme qu'elle a traité de manière appropriée les questions soulevées par les plaignants de l'affaire LCT-01 (voir l'annexe 2 pour la réponse complète de la direction de la SFI). La SFI a reconnu dans sa réponse de 2016 au rapport d'enquête de conformité du CAO pour l'affaire LCT-01 que son examen E&S préalable à l'investissement n'avait pas été à la hauteur, mais elle affirme qu'elle a depuis pris des mesures appropriées pour combler ces lacunes. La SFI déclare en outre dans sa réponse à la plainte LCT-03 qu'elle continue à suivre les performances E&S du client et la mise en œuvre du plan d'action E&S du projet. La SFI demande au CAO d'envisager de fusionner l'affaire LCT-03 avec le processus de conformité LCT-01 antérieur afin d'éviter la duplication des efforts.

En ce qui concerne les questions spécifiques soulevées dans la plainte LCT-03, la SFI fait les remarques suivantes :

- **Supervision environnementale et sociale (E&S) du Lomé Container Terminal et réponse à l'affaire LCT-01**

Selon la SFI, sa supervision des performances E&S du projet s'est concentrée sur le suivi et la mise à jour du Plan d'Action Environnemental et Social (PAES) sur la base de visites de supervision du site, d'un engagement à distance avec l'entreprise et de rapports réguliers du consultant E&S des prêteurs. La SFI explique que le projet n'a pas pu progresser sur certains points du PAES en raison de facteurs indépendants de la volonté de LCT. Par exemple, l'engagement des parties prenantes pendant la pandémie de COVID-19 a été limité par des restrictions de mobilité et la divulgation de l'étude sur l'érosion côtière de 2022 a été

retardée en raison des exigences d'approbation du gouvernement. Dans l'ensemble, la SFI estime que le projet a progressé dans le traitement des lacunes restantes en matière de conformité avec les normes de performance.

La SFI note que dans sa réponse au rapport d'enquête de conformité LCT-01 du CAO, la SFI a reconnu que le processus EIES aurait pu inclure une plus grande consultation des communautés côtières. Pour remédier à cette lacune, LCT a préparé un Plan d'Engagement des Parties Prenantes pour le projet en 2016, à la demande de la SFI et des autres prêteurs de premier rang. Depuis, la SFI et LCT se sont engagées de diverses manières avec les communautés côtières et les plaignants (voir l'annexe 2 pour plus de détails).

En ce qui concerne les allégations des plaignants relatives à l'intimidation des membres des communautés côtières, la réponse de la direction indique que la SFI a discuté de ces préoccupations avec les plaignants de l'affaire LCT-01 lors d'une réunion en présentiel en novembre 2022, ainsi qu'avec le client. La SFI a ensuite fourni des recommandations détaillées à LCT pour renforcer son approche de l'engagement des parties prenantes et éviter d'autres problèmes de cette nature à l'avenir. LCT a confirmé à la SFI en juin 2023 qu'elle avait engagé un consultant spécialisé pour soutenir son programme d'engagement des parties prenantes.

- **Impacts de l'érosion cotière**

La SFI note que l'EIES du projet ne prévoyait pas d'effets négatifs des installations du projet proposé au-delà d'une érosion mineure potentielle pendant une courte période après la construction. En réponse à la plainte LCT-01, la SFI a commandé une étude en 2016 pour examiner l'EIES du projet et préparer une analyse critique de l'évaluation des impacts de l'érosion à l'est du port. En 2017, la SFI a rencontré les plaignants pour leur faire part des conclusions de cette étude - notamment que l'étude n'a pas identifié de lien de causalité significatif entre le projet LCT et l'augmentation de l'érosion côtière. Une deuxième étude commandée par le LCT sur les causes de l'érosion côtière à l'est du port entre 1955 et 2019 a été finalisée en février 2022. La SFI note que sa divulgation est en attente d'approbation par le gouvernement du Togo. La SFI maintient que, sur la base des informations qu'elle a examinées à ce jour, il n'a pas été prouvé qu'il existe un lien de causalité significatif entre le projet et l'augmentation de l'érosion côtière à l'est du port.

Néanmoins, consciente de l'aggravation de la situation pour de nombreuses communautés côtières, la SFI explique qu'elle a poursuivi son dialogue avec le gouvernement national et d'autres acteurs pour comprendre comment la SFI pourrait être en mesure de soutenir des initiatives plus larges visant à lutter contre l'érosion côtière au Togo.

La Réponse de la Direction indique également que LCT s'est engagé à impliquer les acteurs nationaux et internationaux dans le soutien des initiatives visant à lutter contre l'érosion côtière au Togo. Par exemple, LCT s'est engagé avec la Banque mondiale dans son programme Zones Côtières Ouest –Africaines (ZCOA) /West Africa Coastal Areas (WACA) et

travaille avec le Ministère de l'économie maritime du Togo pour identifier une collaboration potentielle sur des mesures visant à lutter contre l'érosion côtière. La SFI indique également qu'elle a soutenu LCT dans le développement de son programme de Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE), à travers lequel elle fournit des ressources aux communautés côtières pour soutenir leurs besoins en matière de développement.

- **Division des communautés et préoccupations en matière de sécurité**

La SFI déclare qu'elle s'est engagée avec LCT sur les allégations d'intimidation peu de temps après en avoir pris connaissance. Elle a notamment communiqué à ses clients, en novembre 2022, sa Déclaration de principe sur la lutte contre les représailles ainsi que ses conseils en la matière. Dans le cadre d'une visite de supervision du site plus tard au courant de ce mois, la SFI a discuté des préoccupations spécifiques soulevées par certains plaignants de LCT-01 en ce qui concerne les accords (c'est-à-dire les protocoles d'accord, que LCT a conclus avec les communautés et qui comprennent la fourniture d'activités de développement communautaire). La SFI affirme que LCT a préparé ces accords sur la recommandation des prêteurs principaux du projet et pour répondre aux exigences de la licence environnementale du projet à la suite d'un audit du ministère de l'Environnement en 2020. La SFI note qu'elle n'a reçu une copie des accords qu'après leur signature par les communautés, mais qu'elle a fourni un retour d'information à LCT sur les révisions potentielles du contenu pour répondre aux préoccupations des plaignants du projet LCT-01. La SFI indique également qu'elle a formulé des recommandations spécifiques pour renforcer le plan d'engagement des parties prenantes du projet conformément aux exigences de la NP1 et aux bonnes pratiques du secteur.

En ce qui concerne les préoccupations soulevées dans le rapport d'évaluation du CAO concernant l'application par le gouvernement togolais de sa zone tampon côtière, la SFI note qu'il n'y a aucune preuve que LCT ait joué un rôle dans la création de la situation et qu'il ne serait pas approprié que LCT soit impliqué dans sa résolution, bien que les plaignants considèrent cette situation comme un impact indirect du projet. La SFI souligne que le Ministère de l'économie maritime du Togo participe activement au programme WACA de la Banque mondiale et envisage des mesures supplémentaires en collaboration avec le secteur privé pour lutter contre les impacts de l'érosion côtière.

- **Inquiétudes concernant les retards dans les processus du CAO**

La SFI affirme qu'elle a déployé des efforts constants et continus pour soutenir la résolution de l'affaire LCT-01 depuis 2016, y compris en répondant aux conclusions de conformité du CAO en 2016 et en s'engageant avec le CAO et les plaignants LCT-01 au cours du suivi de conformité sur sept ans. Tout au long de cet engagement, la SFI a maintenu sa position sur l'absence de lien de causalité significatif le renforcement de l'approche d'engagement des parties prenantes de LCT, sur le développement de la communication avec les plaignants de l'affaire LCT-01 et d'autres parties prenantes locales, et l'optimisation du soutien que son client peut apporter au développement des communautés côtières par le biais de son programme de RSE. La SFI note que le retard dans la publication des résultats de l'étude de

2022 commandée par LCT sur les causes de l'érosion côtière, qui doit être approuvée par le gouvernement, constitue un défi majeur. La SFI affirme qu'avec LCT et les autres prêteurs de premier rang du projet, elle continue d'encourager les autorités gouvernementales à permettre aux plaignants du dossier LCT-01 d'accéder aux conclusions de l'étude.

4. Déclaration du client

LCT n'a pas fourni de déclaration dans le cadre de cette évaluation de conformité.

5. Analyse du CAO

Cette section résume l'analyse de la plainte LCT-03 effectuée par le CAO sur la base de recherches, de l'examen de documents et d'échanges avec la SFI, LCT et les plaignants. Elle présente les analyses des trois critères d'évaluation requis pour déterminer s'il y a lieu d'ouvrir une enquête de conformité. Ces critères sont les suivants:

- S'il existe des indications préliminaires d'un Préjudice effectif ou potentiel ;
- S'il existe des indications préliminaires que SFI/MIGA pourrait ne pas avoir appliqué ses Politiques environnementales et sociales (E&S) ; et
- Si le Préjudice présumé est lié de manière plausible à l'éventuel défaut de conformité.

D'autres critères énoncés dans la Politique du CAO sont également pris en compte pour l'analyse au cours de l'évaluation de la conformité.

Sur la base de l'analyse présentée ci-dessous, le CAO conclut que cette plainte concernant l'investissement de la SFI dans LCT remplit les critères d'une enquête de conformité. Cependant, conformément à l'Article du CAO (paragraphe 93), le CAO a déterminé que la plainte devrait être fusionnée avec le processus de conformité antérieur de l'affaire LCT-01, actuellement en cours de suivi par le CAO, car les questions sont substantiellement liées.

a) Analyse des indications préliminaires de préjudice

Dans cette affaire, l'évaluation de la conformité par le CAO conclut qu'il existe des indications préliminaires d'un préjudice causé aux plaignants par le projet LCT.⁹

Les plaignants vivent dans six communautés côtières à l'est du port et allèguent de nombreux préjudices liés au projet en raison de l'érosion côtière, ainsi que des

⁹ Exigence de la Politique du CAO, paragraphe. 91.

préoccupations liées aux divisions communautaires et à la sécurité. La plainte exprime également une certaine frustration à l'égard du processus du CAO, qui dure depuis huit ans, en ce qui concerne la plainte LCT-01, également déposée par le Collectif en 2015

L'érosion côtière au Togo, et plus particulièrement à l'est du Port de Lomé, a été documentée et établie dans une série de documents. Le Profil Pays de 2018 de la Banque mondiale pour le Togo a identifié la partie à l'est du Port de Lomé comme étant particulièrement touchée par l'érosion, avec le littoral qui recule de 20 mètres par an.¹⁰ L'érosion côtière est influencée par des facteurs naturels et par les activités et infrastructures humaines.¹¹ L'érosion de la zone en question a été attribuée, entre autres, au développement du port en eau profonde de Lomé.¹²

Les questions soulevées dans la plainte concernent les effets E&S négatifs potentiels connus de l'érosion côtière. En 2015, le gouvernement togolais s'est inquiété du déplacement des populations dû à l'érosion côtière.¹³ Cinq ans plus tard, un rapport technique commandé par WACA prévoyait qu'une érosion accrue le long de la section orientale du port entraînerait probablement la prolifération d'établissements informels et le déplacement de populations.¹⁴ Les médias nationaux et internationaux ont également fait état de dommages et de pertes de logements parmi les communautés côtières de la région.¹⁵ Une étude réalisée en 2019 par la Banque mondiale a estimé les coûts économiques associés à l'érosion au Togo à 213 millions de dollars US en pertes d'actifs (maisons et infrastructures), de production et de terres.¹⁶ Un autre rapport commandé par la

¹⁰ La Banque Mondiale, Profil de Pays sur les Risques Climatiques et l'Adaptation, Togo, 2018, p. 13. Disponible à l'adresse : <https://bit.ly/3ruPffQ>.

¹¹ Groupe de la Banque Mondiale, Compendium : Pratiques de Gestion Côtière en Afrique de l'Ouest. Banque Mondiale, 2022, p.8. Disponible sur : <https://bit.ly/45eBeAK> ; Guerrero, F. ; Martín-Martín, M. ; Tramontana, M. ; Nimon, B. ; Essotina Kpémoua, K., Shoreline Changes and Coastal Erosion : The Case Study of the Coast of Togo (Bight of Benin, West Africa Margin), Geosciences 2021, 11, 40, pp.14 ff. Disponible à l'adresse : <https://bit.ly/46rI5Yx>

¹² Banque Africaine de développement, African Ports and the Blue Economy Nexus : Institutional, Policy and Governance Arrangements. Centre africain des ressources naturelles (ANRC) de la Banque africaine de développement, 2022, p.11. Disponible sur : <https://bit.ly/3EW155J> ; Guerrero, F. ; Martín-Martín, M. ; Tramontana, M. ; Nimon, B. ; Essotina Kpémoua, K., Shoreline Changes and Coastal Erosion : The Case Study of the Coast of Togo (Bight of Benin, West Africa Margin), Geosciences 2021, 11, 40, pp.14 ff. Disponible à l'adresse : <https://bit.ly/46rI5Yx>.

¹³ République Togolaise, Troisième Communication Nationale sur les Changements Climatiques, 2015, p.20. Disponible à l'adresse : <https://bit.ly/454Be6o>.

¹⁴ Rapport Technique commandé par le Programme des Zones Côtières d'Afrique de l'Ouest (WACA) dans le Cadre de la Pratique Mondiale de la Banque mondiale en Matière d'Environnement, de Ressources Naturelles et d'Economie Bleue, Effets du Changement Climatique sur l'Erosion Côtière et les Inondations), mai 2020, p. 79. Disponible à l'adresse suivante : <https://bit.ly/48AJqhU>.

¹⁵ Voir : Laurent Filippi, Erosion de la côte au Togo : "Un jour la mer nous prendra par surprise et nous ne saurons pas où aller ", France Télévisions, 13 juin 2020. Disponible sur : <https://bit.ly/3ZBigmP> ; Kayi Lawson, L'érosion menace les villages côtiers au Togo, VOA, 22 septembre 2018. Disponible sur : <https://bit.ly/3PCfjxz> ; AFP, Au Togo, la mer avance et les communautés de pêcheurs doivent quitter les rivages, 11 juillet 2018. Disponible sur : <https://bit.ly/3rzwUhn> ; Luc Gnago, Au Togo, les villageois pleurent les maisons englouties par la mer, Reuters, 4 juin 2020. Disponible sur : <https://bit.ly/3Q0G0gQ> ; Célian Macé, Au Togo, plages et villages emportés par les vagues, Libération, 9 décembre 2018. Disponible à l'adresse : <https://bit.ly/46pRSPO>.

¹⁶ Groupe de la Banque Mondiale, Programme de Gestion des Zones Côtières en Afrique de l'Ouest, Le coût de la dégradation

Banque mondiale en 2022 a établi que l'érosion côtière en Afrique de l'Ouest a entraîné un recul du littoral, abaissant les plages et menaçant les routes et les activités, avec un fort impact négatif sur l'agriculture¹⁷ et la pêche. D'autres sources ont rapporté les conséquences de l'érosion côtière au Togo sur la pêche et ces récits s'alignent sur les témoignages fournis par les plaignants.¹⁸ Les rapports gouvernementaux¹⁹ et les publications des médias²⁰ ont documenté les impacts sur les terres, sur les moyens de subsistance et sur les sites sacrés des communautés vivant le long de la côte togolaise, en particulier celles qui vivent à l'est du Port de Lomé.

Les membres de l'équipe de conformité du CAO ont également observé et entendu les témoignages des membres des communautés côtières sur les impacts sur leurs terres, leurs biens et leurs moyens de subsistance lors d'une mission de suivi au Togo en janvier 2023 relative à la plainte LCT-01. L'ensemble de ces éléments constitue une base claire pour conclure qu'il existe des indications préliminaires de préjudice.

Les plaignants soulèvent également des questions relatives aux activités d'engagement des parties prenantes de LCT, qui, selon eux, sont à l'origine de divisions communautaires et de tensions sociales. L'analyse du CAO a pris en compte les informations et la documentation fournies par les plaignants et le client de la SFI (dans le cadre du processus de suivi du dossier LCT-01). Par exemple, le CAO a compris des plaignants que les chefs de village ont été invités par LCT à signer un Protocole d'Accord afin de recevoir le soutien de la responsabilité sociale de l'entreprise (RSE). Les plaignants et LCT ont exprimé des points de vue différents sur la question de savoir si des incitations financières ont été offertes aux chefs de village pour qu'ils approuvent le Protocole d'Accord. Dans la réponse de sa Direction pour cette évaluation de conformité, la SFI a mentionné des allégations d'intimidation en relation avec les accords signés par les communautés et a déclaré que la SFI a fourni un retour d'information à LCT sur les révisions potentielles du contenu du Protocole d'Accord. Les accords comprennent des dispositions selon lesquelles LCT et les communautés signataires

des zones côtières en Afrique de l'Ouest : Bénin Côte d'Ivoire, Sénégal et Togo, 2019, p.30. Disponible à l'adresse : <https://bit.ly/45fhUDp> ;

¹⁷ GBM (2022). Compendium : Pratiques de Gestion Côtière en Afrique de l'Ouest. Banque Mondiale, p. 6.

¹⁸ Ces impacts comprennent l'abandon de certains sites de pêche, le déplacement des zones de pêche, la destruction de bateaux de pêche et les difficultés à ramener les bateaux à terre. Voir : Koku-Azonko Fiagan, L'impact de l'érosion côtière sur la pêche artisanale maritime au Togo, Revue de Géographie Tropicale et d'Environnement, n° 2, 2013 ; Célian Macé, Au Togo, plages et villages emportés par les vagues, Libération, 9 décembre 2018. Disponible à l'adresse : <https://bit.ly/46pRSP0>.

¹⁹ Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières, L'érosion côtière, une préoccupation du Gouvernement, 10 avril 2021. Disponible à l'adresse suivante : <https://bit.ly/3rAV6QV>.

²⁰ Hector Nammangue, Togo/ Erosion du littoral : A quand la délocalisation du village de Doevi Copé ?, VerTogo, 11 septembre 2019. Disponible à l'adresse : <https://bit.ly/46hiLVM> ; Luc Gnago, Villagers in Togo mourn homes swallowed by the sea, Reuters, 4 juin 2020. Disponible à l'adresse : <https://bit.ly/3Q0G0gQ> ; Charles Djade, Togo : La course contre la montre des villages côtiers menacés par l'érosion, SciDevNet, 28 janvier 2022. Disponible sur : <https://bit.ly/3Q1K28X> ;

Célian Macé, Au Togo, plages et villages emportés par les vagues, Libération, 9 décembre 2018. Disponible sur : <https://bit.ly/46pRSP0> ; ATOP, Togo : le changement climatique, un défi majeur dans la préfecture des Lacs, 14 juin 2022. Disponible sur : <https://bit.ly/3RFMqTR> ; AFP, Au Togo, la mer avance et les communautés de pêcheurs doivent quitter les rivages, 11 juillet 2018. Disponible sur : <https://bit.ly/46wHMvQ>.

conviennent que le programme RSE ne peut pas être reconnu comme des mesures correctives prises pour remédier aux impacts de l'érosion côtière causés par le projet en l'absence d'un lien de causalité établi avec l'apparition ou l'accélération de l'érosion. En outre, le Protocole d'Accord interdit aux signataires de faire des allégations attribuant sans preuve les impacts de l'érosion côtière au projet et de faire toute déclaration susceptible de nuire à la réputation des parties. Le CAO a également pris en compte le contexte local du rétrécissement de l'espace civique au Togo, ainsi que le contexte plus large des menaces et des représailles couramment exercées contre les communautés qui s'opposent aux clients des institutions de financement du développement telles que la SFI.²¹ Dans ce contexte, l'obligation faite aux personnes affectées par le projet de ne pas soulever de questions susceptibles d'être considérées comme diffamatoires et de fournir des preuves lorsqu'elles soulèvent des préoccupations liées au projet constitue un premier indice de préjudice, car elle limite potentiellement la capacité des personnes à soulever librement des préoccupations.

En outre, comme l'indique le rapport d'enquête de 2016 du CAO, un certain nombre d'études reconnaissent que l'érosion côtière représente une menace majeure pour les communautés côtières vulnérables du Togo et, plus généralement, pour le développement économique du pays. Ces circonstances créent des tensions sociales au sein des communautés affectées, qui considèrent qu'elles ont été abandonnées à leur sort.

Sur la base des considérations ci-dessus, le CAO conclut qu'il existe des indications préliminaires de préjudice concernant les allégations de divisions et de tensions communautaires soulevées dans cette affaire.

b) Exigences du cadre E&S de la SFI et analyse des indications préliminaires de non-conformité

Exigences pertinentes de la politique de durabilité et des normes de performance de la SFI

L'investissement de la SFI dans LCT a été réalisé dans le contexte de sa Politique de Développement Durable Social et Environnemental de 2006 (Politique de Durabilité de 2006) et de ses Normes de Performance (NP), désignés ensemble sous le nom de Cadre de durabilité. Au cœur de sa mission de développement, la SFI s'efforce de mener ses opérations d'investissement de manière « non préjudiciable » aux populations ou à

²¹Rapports nationaux sur les pratiques en matière de droits de l'homme de 2022 : Togo, Département d'État américain. Disponible à l'adresse : <https://bit.ly/3F2wGDO> ; Rapport du Bureau du HCDH, Compilation sur le Togo, 2021, A/HRC/WG.6/40/TGO/2, paragraphe 23. Disponible à l'adresse : <https://bit.ly/48DPMNb> ; SLAPPed but not silenced, Defending Human Rights in the Face of Legal Risks, Business and Human Rights Resource Centre, 2021. Disponible à l'adresse : <https://bit.ly/3tfbEP1>.

l'environnement.²² La SFI note que les impacts négatifs doivent être évités dans la mesure du possible, ou réduits, atténués ou indemnisés le cas échéant. En outre, la SFI s'engage à « veiller à ce que le coût du développement économique ne soit pas disproportionné pour les pauvres et les populations vulnérables, à ce que l'environnement ne soit pas dégradé et à ce que les ressources naturelles soient gérées de manière efficace et durable ».

Afin de respecter ses engagements environnementaux et sociaux la SFI exige de ses clients qu'ils agissent conformément aux normes de performance (NP) tout au long de la durée de vie d'un investissement.²³ Les normes de performance définissent les responsabilités des clients de la SFI en matière de gestion des risques et des impacts environnementaux et sociaux de leurs activités commerciales. Les clients sont également tenus de se conformer aux aspects applicables de la législation nationale.

Une composante importante de la gestion des performances sociales et environnementales d'un client de la SFI est l'engagement auprès des communautés affectées par la divulgation d'informations pertinentes sur le projet, la consultation et la participation éclairée, comme le stipule la norme de performance 1 (Politique de durabilité, paragraphe 10).

Lorsqu'elle finance un projet, la SFI procède d'abord à des vérifications préalables à l'investissement afin d'évaluer l'ensemble du potentiel commercial, des risques et des opportunités associés à l'investissement. Une fois que le projet est approuvé et que la SFI a investi dans un client, l'investissement est suivi tout au long du cycle du projet afin de garantir le respect des conditions de l'accord de prêt et des politiques et normes applicables de la SFI.

Exigences en matière de supervision

La SFI cherche à « s'assurer de la cohérence des projets qu'elle finance avec les dispositions des Critères de performance ».²⁴ Les performances environnementales et sociales de chaque client sont contrôlées tout au long de la durée de vie de l'investissement afin de s'assurer qu'elles sont conformes aux engagements environnementaux et sociaux de l'accord d'investissement.²⁵ Ce suivi comprend l'examen des performances du projet et, le cas échéant, l'examen avec le client de toute possibilité d'amélioration des performances, y compris en cas de changement des circonstances du projet entraînant des impacts sociaux ou environnementaux négatifs. Si un client ne respecte pas ses engagements en matière d'E&S tels qu'ils sont exprimés dans le Plan d'Action ou dans l'accord juridique du projet, la SFI est tenue de collaborer avec le client pour rétablir la conformité dans la mesure du

²² Politique de durabilité de la SFI (2006), paragraphe 8.

²³ Les normes de performance de la SFI (2006) comprennent NP 1 : Évaluation et système de gestion sociale et environnementale; NP 2 : Main-d'oeuvre et conditions de travail; NP3 : Prévention et réduction de la pollution ; NP4 : Hygiène, sécurité et sûreté communautaires; NP5 : Acquisition des terres et déplacement forcé ; NP 6 : Conservation de la biodiversité et gestion durable des ressources naturelles ; NP7 : populations autochtones ; et NP8 : héritage culturel.

²⁴ Politique de durabilité de la SFI (2006), paragraphe. 5.

²⁵ Politique de durabilité de la SFI (2006), paragraphes. 11 et 26.

possible et, si le client ne parvient pas à rétablir la conformité, de prendre des mesures correctives le cas échéant. La SFI doit également encourager le client à continuer à respecter les exigences des NP après le retrait de la SFI d'un projet (Politique de durabilité, paragraphe 26).

La Politique de durabilité de la SFI reconnaît également que la capacité d'un client à obtenir des résultats sociaux ou environnementaux conformes aux Normes de performance peut dépendre des activités d'un tiers. Dans ce cas, la SFI attend de ses clients qu'ils collaborent avec le tiers pour obtenir des résultats conformes aux Normes de performance. Les exigences et les options spécifiques varieront au cas par cas (paragraphe 24-25).

Dans le cadre de NP1, les clients doivent contrôler et mesurer l'efficacité des mesures d'atténuation et d'amélioration des performances qu'ils prennent pour faire face aux risques et impacts E&S identifiés dans le cadre du projet. Cela doit inclure l'utilisation de mécanismes dynamiques, tels que des inspections et des audits, le cas échéant, pour vérifier la conformité et les progrès vers les résultats souhaités. Le client documentera les résultats du suivi et mettra en œuvre toutes les actions correctives et préventives nécessaires, et assurera le suivi de ces actions pour en garantir l'efficacité.

NP1 exige également que la consultation des communautés affectées par le projet soit « exécutée en continu à mesure que les risques et impacts se manifesteront » (paragraphe 21). En outre, les clients de la SFI doivent « présenter des rapports périodiques sur le progrès de la mise en œuvre du Plan d'action pour les questions qui impliquent des risques ou des impacts permanents pour les communautés affectées, ainsi que sur les questions que le processus de consultation ou le mécanisme de règlement des griefs a identifiées comme préoccupantes pour ces communautés ». L'engagement des communautés doit être exempt de toute manipulation, interférence ou de manœuvres coercitives et d'intimidation externes et reposera sur des informations fournies dans les délais appropriés, pertinentes, compréhensibles et accessibles (paragraphe 19).

Analyse des indications préliminaires de non-conformité avec les exigences du Cadre E&S de la SFI

Une évaluation de conformité du CAO doit déterminer s'il existe des « indications préliminaires selon lesquelles la SFI/MIGA pourrait ne pas avoir respecté ses politiques E&S ». ²⁶²⁷ En ce qui concerne les questions soulevées dans la plainte LCT-03, le CAO conclut qu'il existe des indications préliminaires selon lesquelles la SFI pourrait ne pas s'être

²⁶ Politique du CAO, paragraphe. 91.

²⁷ Cette évaluation de la conformité ne reconsidère pas les constatations faites par le CAO lors de l'enquête de 2016, qui comprenait des constatations de non-conformité en ce qui concerne la diligence raisonnable et la supervision E&S de la SFI relatives aux impacts de l'érosion côtière et à l'engagement des parties prenantes.

acquittée de ses responsabilités de supervision E&S, telles qu'elles sont définies dans la Politique de Durabilité de 2006. Pour parvenir à cette conclusion, le CAO a pris en compte les considérations suivantes :

- **Manque d'évaluation de l'impact et de mesures d'atténuation pour les communautés côtières affectées par l'érosion.**

Suite à l'enquête portant sur l'affaire LCT-01 du CAO, la SFI et d'autres prêteurs de premier rang ont aidé le client à commander une étude sur les causes de l'érosion côtière en aval du Port de Lomé. Cette étude a présenté des données historiques de 1955 à 2019 et a suggéré des estimations des contributions de diverses structures à l'érosion côtière au cours de cette période. Depuis la finalisation de l'étude en 2022, la SFI est consciente que l'infrastructure du port, dont dépend le projet LCT, est un facteur majeur de l'érosion côtière. Cette conclusion est également citée dans d'autres publications de recherche.²⁸ La SFI savait également que, bien que relativement modeste par rapport à la contribution du port, le projet LCT - la construction de l'épi d'arrêt de sable et le creusement du chenal d'accès en particulier – contribuait également à l'érosion côtière à l'est du port. Un scientifique indépendant spécialisé dans l'érosion côtière, engagé par le CAO dans le cadre du processus de suivi du projet LCT-01, a analysé l'étude et confirmé que sa méthodologie et ses conclusions, malgré quelques faiblesses, étaient d'une qualité satisfaisante. Le scientifique a également noté que la contribution du projet LCT à l'érosion côtière est potentiellement plus élevée que ce qui est indiqué dans l'étude de 2022, étant donné que les auteurs ont calculé la moyenne de l'impact du projet sur l'ensemble de la période 1955-2019, alors que l'épi d'arrêt de sable de LCT n'a été construit qu'en 2012. La SFI a donc pris conscience en 2022 que le projet LCT contribuait à l'érosion côtière.²⁹

Lorsqu'un projet a des impacts, la Norme de Performance 1 prévoit que ceux-ci doivent être minimisés, atténués ou compensés (NP1, paragraphe 6). En l'occurrence, l'examen préliminaire par le CAO de la supervision de la SFI indique que cette dernière n'a peut-être pas collaboré avec son client pour remédier aux effets de l'érosion côtière résultant du projet LCT, ni pris des mesures suffisantes pour garantir la réalisation d'une étude d'impact conforme aux normes de performance. En conséquence, le CAO estime qu'il existe des indications préliminaires selon lesquelles la supervision de la SFI pourrait ne pas avoir respecté les exigences de sa Politique de Durabilité (paragraphe 5, 11 et 26) afin de garantir

²⁸ La Banque Africaine de Développement, African Ports and the Blue Economy Nexus : Institutional, Policy and Governance Arrangements. Centre africain des ressources naturelles (ANRC) de la Banque africaine de développement, 2022, p.11. Disponible sur : <https://bit.ly/3EW155J> ; Guerrero, F. ; Martín-Martín, M. ; Tramontana, M. ; Nimon, B. ; Essotina Kpémoua, K., Shoreline Changes and Coastal Erosion : The Case Study of the Coast of Togo (Bight of Benin, West Africa Margin), Geosciences 2021, 11, 40, pp.14 ff. Disponible à l'adresse : <https://bit.ly/46r15Yx>.

²⁹ Des informations supplémentaires concernant l'étude sur l'érosion côtière de 2022 seront incluses dans le quatrième rapport de suivi du CAO pour l'affaire LCT-01.

que son investissement fonctionnait d'une manière compatible avec les exigences des NP.

- **Manque de divulgation des informations E&S et d'engagement avec les parties prenantes affectées.**

À ce jour, l'étude côtière 2022 n'a pas été divulguée. La réponse de la Direction de la SFI indique que la divulgation est en attente de l'accord du gouvernement du Togo.

La Norme de Performance 1 de la SFI (paragraphe 20) impose la divulgation des informations E&S, telles que l'étude de 2022, aux parties prenantes affectées. Par conséquent, l'absence persistante de divulgation de ce rapport essentiel peut donner lieu à un non-respect par la SFI de ses obligations en matière de supervision des clients. En outre, il est possible que la SFI n'ait pas respecté ses propres exigences en matière de divulgation, énoncées dans la Politique d'accès à l'information et les procédures connexes de la SFI. Celles-ci exigent que la SFI mette à jour la page de divulgation E&S d'un projet avec des copies électroniques de tous les documents d'évaluation sociale et environnementale pertinents préparés ou commandés par le client, ainsi que toutes nouvelles informations E&S importantes au fur et à mesure qu'elles deviennent disponibles tout au long de la durée de vie de l'investissement.

En outre, l'affirmation selon laquelle le gouvernement du Togo doit donner son accord pour la divulgation de l'étude 2022 soulève des questions sur les exigences de la politique de la SFI en matière de performance des tiers et, plus particulièrement, sur la question de savoir si la SFI a pris des mesures adéquates pour obtenir des résultats de projet conformes aux NP, comme l'exige la Politique de Durabilité (paragraphe 15 et 24-25).³⁰

Enfin, en l'absence de divulgation de l'étude de 2022 sur l'érosion côtière aux communautés côtières locales, la SFI n'a peut-être pas été en mesure de s'assurer que la consultation permanente du projet avec les communautés affectées était efficace, conformément à la NP1 (paragraphe 20-21).

- **Manque d'engagement efficace des parties prenantes conforme aux exigences E&S.**

Sur la base des informations et de la documentation disponibles, le CAO trouve des

³⁰ La Politique de développement durable de la SFI (2006) (paragraphe 15) prévoit que l'examen E&S lors de l'évaluation comporte trois éléments clés, Le troisième étant le rôle des tiers dans le respect des Normes de Performance par le projet. Chacune de ces composantes aide la SFI à déterminer si le projet est susceptible de satisfaire aux Normes de Performance. Les paragraphes 24 et 25 stipulent que la capacité du client à obtenir des résultats sociaux ou environnementaux conformes aux Normes de Performance dépend parfois des activités de tiers, y compris d'une agence gouvernementale. La SFI cherche à s'assurer que les projets qu'elle finance obtiennent des résultats conformes aux Normes de Performance, même si ces résultats dépendent de la performance de tierces parties. Lorsque le risque lié à un tiers est élevé et que le client a le contrôle ou l'influence sur les actions et le comportement du tiers, la SFI demande au client de collaborer avec le tiers pour obtenir des résultats conformes aux Normes de Performance. Les exigences et les options spécifiques varient d'une affaire à l'autre.

indications préliminaires de non-respect par la SFI des allégations faites par les plaignants concernant la division des communautés et les préoccupations sécuritaires. Ces indications préliminaires de non-conformité de la SFI concernent la supervision par la SFI de l'engagement des parties prenantes de LCT, en particulier en ce qui concerne la NP1 (paragraphe 19) qui exige que l'engagement des parties prenantes soit exempt de manipulation externe, d'interférence, de coercition et d'intimidation.

Dans la réponse de sa Direction à cette évaluation de conformité, la SFI indique qu'elle a pris des mesures immédiates dès qu'elle a eu connaissance des allégations d'intimidation formulées par certains plaignants du projet LCT-01 à l'encontre du personnel de son client. La SFI déclare avoir entendu des plaignants lors d'une réunion pendant une visite de site au Togo en novembre 2022, selon lesquels certaines personnes avaient l'impression que les chefs des communautés avaient signé des Protocoles d'Accord pour accéder aux fonds RSE de LCT sous la pression. La SFI affirme qu'elle s'est engagée avec le LCT sur les allégations d'intimidation en fournissant un retour d'information sur les révisions potentielles du Protocole d'Accord. La SFI déclare également avoir formulé des recommandations spécifiques visant à renforcer le Plan d'Engagement des Parties Prenantes du projet. Selon la réponse de la Direction, la SFI continue de discuter avec LCT concernant les accords liés à la RSE avec les communautés dans sa zone d'opération et LCT a confirmé à la SFI en juin 2023 qu'elle avait engagé un consultant pour soutenir son programme d'engagement des parties prenantes et la mise en œuvre de ses engagements en matière de RSE.

Néanmoins, le CAO ne dispose pas d'informations issues de son examen préliminaire indiquant que la SFI avait l'assurance suffisante que LCT avait révisé le Protocole d'Accord et adopté une approche de l'engagement des parties prenantes conforme aux exigences de la NP1 et à la Déclaration de principe d'IFC sur les représailles contre la société civile et les parties prenantes aux projets.

Sur la base de ce qui précède, le CAO considère qu'il existe des indications préliminaires d'un non-respect potentiel par la SFI de ses obligations de supervision de la mise en œuvre de la NP1 par LCT.

c) Analyse du lien plausible entre les allégations de préjudice et la non-conformité potentielle de la SFI

Enfin, une évaluation de conformité du CAO doit déterminer si « le préjudice présumé est lié de manière plausible à l'éventuel défaut de conformité ». ³¹ En déterminant s'il existe un lien plausible, le CAO examine la relation entre le non-respect potentiel et le préjudice allégué sans exiger une preuve de la causalité ou de la contribution. ³² Dans la présente affaire, il y a

³¹ Politique du CAO. Paragraphe 91.

³² HCDH, La Responsabilité des Entreprises à Respecter : An Interpretive Guide, p.5, disponible sur : <https://bit.ly/3zuLgSl>; Directives de

des indications que les plaignants sont affectés par l'érosion côtière, et l'étude de 2022 identifie que le projet LCT a contribué à l'érosion côtière. Dans le même temps, le CAO note que la SFI doit encore s'assurer que le projet a développé des mesures pour atténuer et compenser les impacts E&S négatifs potentiels de la contribution du projet à l'érosion côtière, conformément aux exigences de la NP1 (paragraphe 13-14). Plus précisément, le CAO note qu'il se peut que la SFI n'a pas veillé à ce que le projet commande une évaluation des impacts environnementaux et sociaux et des coûts associés à la contribution du projet à l'érosion côtière (comme le prévoient les paragraphes 4 et 5 de la NP1 et la Recommandation 1 à la NP1 G33). En outre, si la SFI a donné suite aux préoccupations des plaignants concernant l'engagement des parties prenantes, il se peut qu'elle n'ait pas vérifié si son client avait répondu de manière adéquate à ces préoccupations, conformément aux exigences de la NP1. En conséquence, le CAO conclut qu'il existe un lien plausible entre les allégations de préjudice et la non-conformité potentielle de la SFI.

d) Considérations supplémentaires relatives à l'évaluation

Comme le prévoit la Politique du CAO, l'évaluation de la conformité doit tenir compte d'un certain nombre de considérations supplémentaires, dont deux sont pertinentes dans cette affaire.

En vertu du paragraphe 92 de la Politique du CAO, le CAO doit examiner si la Direction a clairement démontré qu'elle a traité de manière appropriée les questions soulevées dans la plainte et qu'elle a suivi les Politiques E&S ³³

Dans cette affaire, le CAO reconnaît que la SFI a travaillé avec le client pour commander des études sur les causes sous-jacentes de l'érosion côtière, qu'elle a soutenu les efforts de divulgation de l'étude sur l'érosion côtière de 2022, qu'elle a encouragé l'engagement et rencontré les plaignants et les communautés côtières au cours des dernières années, et qu'elle a cherché à s'assurer que LCT améliorerait ses programmes d'engagement des parties prenantes et de Responsabilité Sociale d'Entreprise. Toutefois, la SFI a pris connaissance des préoccupations des communautés concernant l'érosion côtière pour la première fois à la fin de l'année 2014 et cela fait huit ans que l'enquête du CAO sur la plainte LCT-01 a été finalisée. Cette enquête a révélé des lacunes importantes dans la diligence raisonnable et la supervision de la SFI en ce qui concerne l'érosion côtière et l'engagement des parties prenantes avec les communautés côtières. En outre, la SFI a pris connaissance en 2022 d'une évaluation déterminant que le projet LCT, par la construction de l'épi d'arrêt de sable et le dragage du chenal d'accès, et en raison de sa dépendance au port de Lomé, avait contribué à l'érosion côtière à l'est du Port de Lomé. Néanmoins, la SFI maintient sa position

l'OCDE à l'Intention des Entreprises Multinationales et Principes Directeurs des Nations Unies Relatifs aux Entreprises et aux Droits de l'Homme (UNGPs), 2011, disponible sur : <https://bit.ly/3RLUj94> et <https://bit.ly/3S72BpP>, et réponse du HCDH à la demande de BankTrack et OECD Watch pour des conseils concernant l'application des Principes Directeurs des Nations Unies relatifs aux Entreprises et aux Droits de l'Homme lorsque les banques du secteur privé agissent en tant qu'actionnaires prête-noms, 30 août 2021, p.4.

³³Politique du CAO, paragraphe.92

selon laquelle « il n'y a pas eu de preuve d'un lien de causalité significatif entre le Projet et l'augmentation de l'érosion côtière à l'est du Port »³⁴ L'exigence de la NP 1 dans cette affaire est que le projet mène une étude d'impacts. Toutefois, la SFI doit encore s'assurer que son client a réalisé une telle étude. Ces actions supporteraient la conformité du projet et seraient conformes à la Politique de Durabilité de la SFI de 2006 (paragraphe 26). En conséquence, la SFI n'a pas clairement démontré qu'elle a traité de manière appropriée les questions soulevées dans la plainte et qu'elle a respecté ses politiques E&S

Le paragraphe 93 de la Politique du CAO est également pertinent dans cette évaluation de la conformité. Étant donné qu'une enquête antérieure du CAO a abouti à des conclusions concernant l'investissement de la SFI dans le projet LCT (LCT-01), en vertu de la Politique du CAO, le CAO peut a) fermer le dossier de la plainte ; b) ajouter le dossier à celui de la plainte antérieure au titre de laquelle le processus de conformité a été engagé, si ce dernier est toujours en cours et si la nouvelle plainte a essentiellement trait aux mêmes questions ; ou c) lancer une nouvelle investigation sur la conformité, à condition toutefois que la plainte fasse état de nouveaux problèmes ou que de nouveaux éléments probants soient devenus disponibles.³⁵

Comme décrit ci-dessus, les critères d'évaluation relatifs à la présente plainte ont été remplis et il n'y a aucune justification pour que le CAO clôture ce dossier. Toutefois, en raison de l'enquête précédente concernant le projet LCT, le CAO doit décider s'il ouvre une nouvelle enquête de conformité ou s'il fusionne avec ce processus de conformité antérieur.

Le CAO conclut que l'affaire LCT-03 devrait être fusionnée avec le processus de conformité LCT-01, étant donné que la plainte LCT-03 soulève des questions qui sont substantiellement liées aux questions abordées dans l'affaire LCT-01 actuellement en cours de suivi. Bien qu'il y ait de nouveaux impacts d'érosion côtière signalés, des plaignants supplémentaires et des études d'érosion côtière évaluant la contribution de LCT et du Port de Lomé à l'érosion côtière, ces questions et informations peuvent être directement ou indirectement liées au processus du CAO déclenché par le Collectif en 2015. Les questions spécifiques abordées dans cette évaluation de la conformité - à savoir les actions de suivi liées à l'étude 2022, la divulgation de l'étude et l'engagement des parties prenantes - sont liées au processus de suivi du CAO pour la plainte LCT-01. Le dernier rapport de contrôle de conformité du CAO pour l'affaire LCT-01 (en août 2021) a identifié la nécessité d'achever et de divulguer l'étude sur l'érosion côtière, ainsi que de développer des mesures correctives et de consulter les communautés affectées sur ces mesures correctives, afin de traiter les impacts de l'érosion associés au projet.

Dans un souci d'exhaustivité, l'analyse de chaque considération au titre de la Politique du CAO, paragraphes 92-93, est présentée à l'annexe 4.

³⁴ Réponse de la Direction de la SFI pour cette évaluation de conformité

³⁵ Politique du CAO, paragraphe 93

6. Décision du CAO et prochaines étapes

Le CAO détermine que la plainte relative à LCT répond aux critères d'une enquête de conformité. En tenant compte des exigences des paragraphes 92 et 93 de la Politique du CAO, le CAO conclut que la plainte LCT-03 devrait être fusionnée avec le processus de conformité LCT-01, actuellement en cours de suivi par le CAO.

La plainte et la réponse de la SFI figurent dans les annexes du présent rapport d'évaluation.

Ce rapport sera communiqué au Conseil d'Administration, au Président du Groupe de la Banque mondiale, à la Direction de la SFI, aux clients et aux plaignants, et sera publié sur le site web du CAO.³⁶

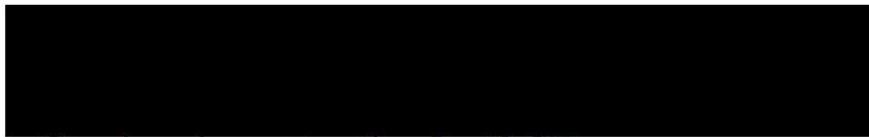
³⁶ Politique du CAO. Paragraphe 106

Annexe 1 : Plainte

TOGO



Objet : Demande de conformité et réparation



CAO
Compliance Advisor
Omdudsman USA

Causé par la construction Port LCT
La cause de non-respect du rapport de conformité CAO 2016.

Chère Madame,

Nous avons l'honneur de venir avec une grande désolation portée la deuxième plainte sur les impacts du port de LCT (aggravation d'érosion côtière.) Malgré tous nos revendication Pacifique de nos droit environnemental, nous avons l'impression que la représentante régional de SFI basé au Ghana nous tourne à rond et ne prendre pas ses responsabilité ou solution adéquate, vis-à-vis de cet problème qui fait perte déjà des vies humains.

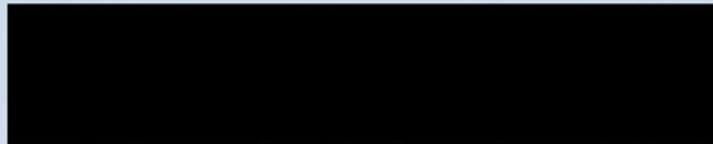
La destruction maximes des maisons de fortune. La perte des activités génératrice de revenu (pêche, la perte et déplacement des héritages culturel...) causé par l'Aggrandissement de la dite port de LCT. Après la publication du rapport de conformité CAO 2016. Toutes nos discussions entre LCT et SFI sont sans suite favorable, même une demande de rencontre avec les hautes responsables de la SFI chargé de l'environnement et conformité de SFI ne sont pas accepté. Tous les rapports d'enquête sur l'érosion côtière sont dans les tiroirs et c'est très compliqué au plaignant d'avoir accès à ce rapport et notons aussi la création d'un mécanisme de plainte sans tenir compte à l'adhésion féminine, et à notre avis le rôle de ce mécanisme de plainte est de divisé les plaignants et installer leurs système.

C'est dans cet optique que nous sollicitons une enquête de CAO pour déterminer les causes de nos respect des recommandations de CAO 2016 sans oublier les causes de lenteur observé dans notre peinte déposé depuis 2015 sur la table de CAO.

Dans l'entente d'une suite favorable veiller agréé madame la vice-présidente de CAO d'expression de nos haute considération.



Collectif des victimes l'érosion côtière



A CAO / SFI / PANEL / BIC / BAD / FMO - DEG

OBJET : Information urgente.

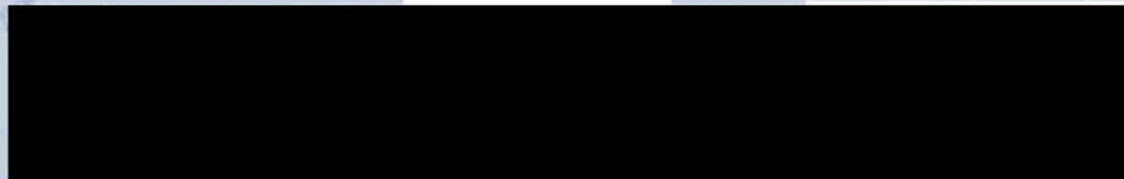
Chers partenaires et associés du port LCT.

Nous venons par cette présente lettre vous informé d'une situation de division très grave causé par deux responsables de la société LCT dans notre communauté ce 20 octobre 2022.

Certains nombres de nos chefs traditionnels ont subits des intimidations et pressions pour la signature du protocole d'accord d'entente fait par LCT. Nous avons informé madame [redacted] chargé de notre dossier à la CAO depuis presque quatre semaines de cette situation désastreuse de division. Malgré tous nos efforts les pressions faites à notre égard ont continué jusqu'à la signature de la dite accord par certains chefs de village ce 20 octobre 2022 à la mairie de baguida ; ce qui a causé des tensions et des incompréhensions aux seins de la communauté.

Nous demandons l'appui de PANEL / SFI / BIC / CAO / BAD. FMO DEG afin de comprendre que cet accord est illégal vus qu'il a été signé sous pressions ; Et même le premier responsable du collectif n'a pas signé.

Nous souhaitons aussi une visite sur le terrain du chargé de notre dossier à la CAO ; afin de vérifier les vrais informations auprès de la communauté avant la publication de son rapport de suivi de 2022.



Annexe 2 : Réponse de la Direction de la SFI

SOCIÉTÉ FINANCIÈRE INTERNATIONALE

**RÉPONSE DE LA DIRECTION
AU RAPPORT D'ÉVALUATION DU CAO
RELATIF A**

**LOME CONTAINER TERMINAL
TOGO
PROJET N° 29197**

27 juillet 2023

[Version traduite par le CAO]

TABLE DES MATIÈRES

ABREVIATIONS ET ACRONYMES	3
RÉSUMÉ ANALYTIQUE	4
I. INTRODUCTION.....	7
II. VUE D'ENSEMBLE DU PROJET	7
III. PLAINTÉ AUPRES DU CAO.....	9
IV. RÉPONSE DE LA DIRECTION	9
A. Supervision E&S de la SFI et Réponse à la plainte LCT-01.....	10
B. Impacts de l'érosion côtière	11
C. Préoccupations relatives à la division et à la sécurité des communautés	12
D. Préoccupations générales concernant les retards dans les processus du CAO.....	13
V. CONCLUSION	13
VI. ANNEXE A	15

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

CAO	Bureau du Conseiller-médiateur pour la conformité
RSE	Responsabilité Sociale des Entreprises
E&S	Environnemental & Social
PAES	Plan d'Action Environnemental et Social
EIES	Évaluation de l'Impact Environnemental et Social
REES	Résumé de l'Examen Environnemental et Social
GTL	Global Terminal Limited
SFI	Société Financière Internationale
LCT	Lomé Container Terminal
MSC	Mediterranean Shipping Company
NP	Normes de Performance Environnementale et Sociale de la SFI
PEP	Plan d'Engagement des Parties Prenantes
VSS	Visite de Supervision du Site
TIL	Terminal Investment Limited
US\$	Dollar des États-Unis
ZCAO	Zones Côtières d'Afrique de l'Ouest
GBM	Groupe de la Banque mondiale

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette réponse de la Direction a été préparée par la Société Financière Internationale (SFI) pour répondre aux questions soulevées dans la troisième plainte (LCT-03) reçue par le Conseiller-médiateur pour la Conformité (CAO) concernant l'investissement de la SFI dans Lomé Container Terminal (LCT) SA au Togo.

En décembre 2008, le gouvernement du Togo a octroyé à LCT une concession de 35 ans, assortie d'une extension optionnelle de 10 ans, pour développer, construire et exploiter un nouveau terminal à conteneurs dans le Port de Lomé, au Togo (le « Port »). Les activités proposées ont été estimées à 350 millions d'euros, y compris l'infrastructure du terminal, l'équipement de manutention des conteneurs, les systèmes informatiques, les imprévus, le fonds de roulement, les intérêts pendant la construction, les coûts de démarrage, etc. LCT ne possède ni n'exploite le Port de Lomé et n'a aucun contrôle opérationnel sur les activités ou les installations au-delà du terminal à conteneurs.

La SFI a accordé des prêts à LCT pour un montant total de 92,5 millions d'euros, dont le remboursement intégral est prévu pour le 31 décembre 2023. Le financement de la SFI a spécifiquement couvert l'infrastructure du terminal, l'équipement de manutention des conteneurs, les systèmes informatiques et les imprévus, ainsi que le fonds de roulement, les intérêts pendant la construction et les coûts de démarrage/développement (ci-après dénommé « le Projet »).

L'évaluation par la SFI des questions environnementales et sociales (E&S) pour le Projet en 2010 a conduit à une catégorisation A dans le cadre de la Politique de Durabilité de la SFI. Sur la base des conclusions de l'Evaluation d'Impact Environnemental et Social (EIES) du Projet, la SFI a élaboré un Plan d'Action Environnemental et Social (PAES) comprenant des mesures supplémentaires nécessaires pour que le Projet soit conforme aux Normes de Performance Environnementale et Sociale de la SFI. La SFI a supervisé en permanence les performances environnementales et sociales du Projet et la mise en œuvre de son PAES (Plan d'Action Environnemental et Social).

En ce qui concerne l'érosion côtière à l'est du Port, l'EIES du Projet ne prévoyait pas d'effets négatifs de la construction des installations proposées au-delà d'éventuels impacts mineurs de l'érosion pendant une courte période après la construction. Les études ultérieures menées à ce jour sur les causes de l'érosion côtière à l'est du Port n'ont pas démontré l'existence d'un lien de causalité significatif entre le Projet et l'érosion. L'EIES du Projet, finalisée en 2010, et une analyse d'experts commandée par la SFI en 2016 sur les impacts de l'érosion côtière ont été rendues publiques.³⁷

Le CAO a reçu la première plainte (LCT-01) du *Collectif des personnes victimes d'érosion côtière* - une organisation non gouvernementale locale représentant les résidents de treize communautés à l'est du Port de Lomé (les « plaignants ») - en janvier 2015. La plainte LCT-01 portait sur les contributions perçues du Projet LCT à l'augmentation de l'érosion côtière à l'est du Port de Lomé. L'affaire LCT-01 est actuellement suivie par la fonction de conformité du CAO.

La plainte LCT-03 a été soumise au CAO en août 2022 par le *Collectif des personnes victimes d'érosion côtière*, avec le soutien de Bank Information Center. La plainte LCT-03 porte sur la même question centrale que la plainte LCT-01 : le lien perçu entre le projet et l'augmentation de l'érosion côtière à l'est du Port. La plainte LCT-03 soulève cinq questions spécifiques : dommages et pertes de biens et réinstallation involontaire ; perte de moyens de subsistance et de terres ; dommages et pertes de sites sacrés ; division des communautés et préoccupations en matière de sécurité ; et préoccupations générales concernant les retards dans les processus du CAO. Le 20 décembre 2022, le CAO a jugé la plainte LCT-03 recevable, car il considère que les questions soulevées dans la plainte ne sont pas les mêmes, sur tous les points importants, que celles soulevées dans la plainte LCT-01.

³⁷ <https://disclosures.ifc.org/project-detail/ESRS/29197/togo-lct>

Étant donné le chevauchement entre les plaignants et le contenu des plaintes LCT-01 et LCT-03, la présente Réponse de la Direction résume les principales mesures prises par la SFI pour engager un dialogue avec les plaignants et traiter les questions soulevées dans la plainte LCT-01. L'approche de la SFI à cet égard a été guidée par la position qu'elle a exprimée dans sa Réponse de la Direction de 2016 au Rapport d'Enquête de Conformité du CAO pour l'affaire LCT-01 ; la Réponse de la Direction de 2016 n'était pas d'accord avec l'hypothèse du CAO d'un lien de causalité entre le Projet et l'érosion côtière à l'est du Port, déclarant qu'aucun lien de ce type n'avait été établi par l'EIES ou dans des rapports techniques indépendants ultérieurs commandés par la SFI ou par le CAO.³⁸

En réponse à la plainte LCT-01, la SFI a commandé une étude en 2016 pour examiner l'EIES du Projet et préparer une analyse critique de l'évaluation des impacts de l'érosion à l'est du Port. La SFI a rencontré les plaignants dans l'affaire LCT-01 en 2017 et a partagé les principales conclusions de l'étude, notamment que l'étude n'a pas identifié de lien de causalité significatif entre le Projet LCT et l'augmentation de l'érosion côtière. Des consultations supplémentaires ont été menées avec les plaignants dans l'affaire LCT-01 et d'autres membres de la communauté par des consultants engagés par le Ministère de l'Environnement dans le cadre d'un audit environnemental du Projet en février 2019 et séparément par des consultants engagés par la SFI en novembre 2019. En réponse aux préoccupations continues soulevées par les parties prenantes du Projet, une étude sur les causes de l'érosion côtière à l'est du Port entre 1955 et 2019 a été commandée par LCT. La divulgation du rapport final de l'étude, qui a été finalisé en février 2022, est en attente de l'approbation du gouvernement du Togo. Sur la base des informations qu'elle a examinées à ce jour, la SFI maintient la position énoncée dans sa Réponse de la Direction de 2016 à la plainte LCT-01, à savoir qu'il n'y a pas eu de preuve d'un lien de causalité significatif entre le Projet et l'érosion côtière accrue à l'est du Port.

de quelque importance que ce soit entre le Projet et l'érosion côtière accrue à l'est du Port.

Néanmoins, consciente de l'aggravation de la situation de nombreuses communautés en raison de l'augmentation de l'érosion sur la côte ouest-africaine, la SFI a poursuivi son dialogue avec le gouvernement et d'autres acteurs pour comprendre comment elle pourrait soutenir des initiatives plus larges visant à lutter contre l'érosion côtière au Togo. La SFI continue également de travailler avec LCT pour identifier les mesures supplémentaires que le projet peut prendre pour soutenir les communautés locales.

Depuis que la plainte LCT-01 a été acceptée par le CAO en 2015, la SFI a eu de nombreux appels et réunions avec le CAO, les plaignants, LCT et les prêteurs de premier rang du Projet pour discuter des questions spécifiques de la plainte et des voies possibles de résolution. La publication des résultats de l'étude commandée par LCT sur les causes de l'érosion côtière entre 1955 et 2019 et l'approbation requise du gouvernement constituent un défi majeur. LCT, la SFI et les autres prêteurs de premier rang du projet continuent de s'engager auprès des autorités gouvernementales pour encourager l'accès des plaignants dans l'affaire LCT-01 aux résultats de l'étude.

La Direction est d'avis que la SFI a démontré qu'elle a traité de manière appropriée les questions soulevées par les plaignants dans l'affaire LCT-01. Bien que la Direction ait reconnu dans sa réponse de 2016 à l'affaire LCT-01 qu'il y avait eu des insuffisances dans l'évaluation E&S du Projet, la SFI a pris des mesures appropriées pour combler ces lacunes.³⁹ La SFI continue de suivre les performances E&S de LCT et la mise en œuvre du PAES du Projet.

³⁸ <https://www.cao-ombudsman.org/sites/default/files/downloads/IFCMgmtResponsetoCAOInvReportonLCTTogo.pdf>

³⁹ Politique du CAO, paragraphe 92c.

La SFI reconnaît le rôle important que joue le CAO en facilitant la résolution des plaintes liées au projet et demande au CAO d'envisager de fusionner l'affaire LCT-03 avec le processus de conformité de l'affaire LCT-01 antérieur afin d'éviter de dupliquer les efforts étant donné que la plainte LCT-03 porte sur les mêmes questions centrales que la plainte LCT-01. La SFI est désireuse de continuer à travailler avec le CAO sur la résolution de la plainte LCT-01.

I. INTRODUCTION

1. Cette Réponse de la Direction reflète le point de vue de la Société Financière Internationale (SFI) relatif à la troisième plainte (« LCT-03 » ou « la Plainte ») reçue par le Conseiller-médiateur pour la Conformité (CAO) concernant l'investissement de la SFI dans Lomé Container Terminal SA (« LCT » ou « la Société ») (Projet n° 29197 ou « le Projet ») au Togo.
2. En août 2022, le Bureau du Conseiller-médiateur (CAO) a reçu une plainte du *Collectif des personnes victimes d'érosion côtière* - une organisation non gouvernementale locale - soutenue par Bank Information Center (BIC), en leur nom propre et au nom d'un groupe de membres des communautés de six villages situés à l'est du Port de Lomé (les « Plaignants »). Le rapport d'évaluation du CAO (juin 2023) indique que la plainte porte sur les impacts perçus associés à « la construction et l'exploitation du terminal à conteneurs, du port et du brise-lames », en particulier la perte de maisons, d'activités génératrices de revenus et d'héritage culturel en raison de l'érosion côtière croissante. La plainte porte également sur les activités d'engagement des parties prenantes de LCT et sur les préoccupations générales des plaignants concernant les retards dans le processus du CAO pour LCT-01. Le 20 décembre 2022, le CAO a déterminé la plainte recevable, car il considère que les questions soulevées dans la plainte LCT-03 ne sont pas les mêmes, sur tous les points importants, que celles soulevées dans la plainte LCT-01.⁴
3. Cette Réponse de la Direction présente le point de vue de la SFI sur les questions soulevées dans le rapport LCT-03 et soutient que les mesures que la SFI a prises à ce jour en réponse à l'affaire LCT-01 et dans le cadre de sa supervision continue du projet répondent aux questions soulevées dans LCT-03. La SFI est d'avis que, sur la base des informations dont elle dispose concernant la relation entre le Projet et l'érosion côtière au Togo, les mesures que la SFI et LCT ont prises à ce jour pour traiter les questions soulevées dans la plainte LCT-01 ont été mises en œuvre conformément aux Normes de Performance de la SFI et à la Politique de Durabilité.
4. La SFI note également la distinction importante entre les installations et les opérations de LCT et celles du Port de Lomé. Comme expliqué plus loin, la portée du financement de la SFI est limitée uniquement au terminal à conteneurs développé, construit et exploité par LCT. Le financement de la SFI et les opérations de LCT ne s'étendent pas au-delà du terminal à conteneurs.

II. VUE D'ENSEMBLE DU PROJET

5. En décembre 2008, le gouvernement du Togo (le « Gouvernement ») a octroyé à LCT, une société de droit local, une concession de 35 ans, avec une extension optionnelle de 10 ans, pour développer, construire et exploiter un nouveau terminal à conteneurs (le « Terminal ») dans le Port de Lomé (le « Port ») au Togo. Le Port, exploité par l'Autorité Portuaire de Lomé, est situé dans le golfe de Guinée (côte Atlantique), à l'est de la capitale du Togo et à proximité de la frontière ghanéenne. Il s'agit de l'un des rares ports en eau profonde d'Afrique de l'Ouest et il est stratégiquement situé pour servir de plate-forme de transbordement pour la côte ouest de l'Afrique. Il sert également de porte d'entrée aux pays enclavés que sont le Mali, le Niger et le Burkina Faso, ainsi qu'aux régions septentrionales du Nigeria.

⁴ En février 2018, le CAO a reçu une deuxième plainte (LCT-02) de la part d'un groupe d'individus appartenant à des communautés situées à l'ouest du Port de Lomé. L'affaire LCT-02 se trouve actuellement dans le processus de résolution des litiges du CAO et n'est pas abordé dans le présent rapport.

6. LCT est une joint venture 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.
7. Le coût du Projet a été estimé à 350 millions d'euros, y compris l'infrastructure du terminal, l'équipement de manutention des conteneurs, les systèmes informatiques, les imprévus, le fonds de roulement, les intérêts pendant la construction, les coûts de démarrage, etc. La SFI a accordé des prêts pour un montant total de 92,5 millions d'euros, dont un premier prêt de 82,5 millions d'euros en 2011 pour financer la construction des quais, l'achat et l'installation des équipements, et le développement du parc à conteneurs et de l'infrastructure de soutien, et un second prêt de 10 millions d'euros en 2015 pour financer l'achat des équipements. La SFI a également mobilisé environ 142,5 millions d'euros auprès d'autres prêteurs, dont FMO, DEG et Proparco (les « prêteurs de premier rang »). Le prêt accordé par la SFI et d'autres prêteurs de premier rang devrait être remboursé en totalité d'ici le 31 décembre 2023. L'encours total du prêt de la SFI s'élève à 16,65 millions d'euros. Les deux facilités arrivent à échéance le 15 décembre 2023, le dernier versement étant dû en décembre 2023 selon le calendrier de remboursement.
8. Le LCT ne possède ni n'exploite le Port et n'exerce aucun contrôle opérationnel sur les activités ou les installations au-delà du terminal à conteneurs. Le financement du Projet par la SFI a spécifiquement couvert l'infrastructure du terminal, l'équipement de manutention des conteneurs, les systèmes informatiques et les imprévus, ainsi que le fonds de roulement, les intérêts pendant la construction et les coûts de démarrage/développement. Parmi les infrastructures construites par LCT figure un brise-lames de 300 m (également appelé épi d'arrêt de sable) qui a été construit en deux étapes : les 250 m initiaux ont été construits en 2012 et les 50 m restants ont été construits en 2015.
9. Grâce à des équipements de manutention de conteneurs à la pointe de la technologie et à un savoir-faire en matière de gestion de classe mondiale, le Projet a créé la première plate-forme moderne de transbordement de conteneurs en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale, capable d'accueillir les plus grands porte-conteneurs actuels. Cela a permis aux compagnies maritimes de déployer des porte-conteneurs plus grands dans la région, améliorant ainsi la qualité des services de transport et de logistique dans la région et réduisant les coûts de transport pour les utilisateurs du terminal. En outre, la société a apporté au Togo son savoir-faire en matière d'exploitation et de gestion des terminaux, ainsi qu'en matière environnementale, sociale, de gouvernance, de santé et de sécurité, ce qui a permis d'améliorer les compétences de la main-d'œuvre locale.
10. L'évaluation par la SFI des questions environnementales et sociales (E&S) pour le Projet en 2010 a conduit à une catégorisation A dans le cadre de la Politique de Durabilité de la SFI, principalement en raison d'un processus de réinstallation mené par le gouvernement à l'ouest du Port et des impacts potentiels sur les sites de nidification des tortues répertoriées par l'UICN et sur les mangroves. En ce qui concerne l'érosion côtière à l'est du Port, l'étude d'impact environnemental et social (EIES) du Projet, finalisée en 2010, ne prévoyait que des impacts potentiels mineurs de l'érosion sur une courte période de temps à partir de la construction des installations proposées. Des études ultérieures menées par la Société sur les causes de l'érosion côtière à l'est du Port n'ont pas démontré de lien de causalité significatif entre le Projet et l'érosion.
11. Dans le cadre de la Réponse de la Direction de la SFI de 2016 au Rapport d'Enquête de Conformité du CAO sur l'Investissement de la SFI dans LCT (LCT-01), la SFI a reconnu que le processus d'EIES aurait pu inclure une plus grande consultation avec les communautés côtières, y compris des

solutions possibles pour les problèmes d'érosion s'ils se produisaient. Depuis lors, la SFI a aidé LCT à améliorer son programme d'engagement des parties prenantes et à offrir des services de consultation aux communautés sur le soutien potentiel que la Société peut leur apporter pour répondre à leurs besoins en matière de développement, comme décrit plus loin dans cette réponse.

III. PLAINTÉ AUPRÈS DU CAO

12. Conformément au paragraphe 2, la Plainte a été déposée auprès du CAO par le *Collectif des personnes victimes d'érosion côtière*, en leur nom propre et au nom des membres des communautés de six villages situés à l'est du Port. La plainte porte sur les impacts perçus associés à « la construction et l'exploitation du terminal à conteneurs, du port et du brise-lames » et sur les préoccupations générales des plaignants concernant les retards dans le processus du CAO. Les problématiques spécifiques identifiées par le CAO dans le rapport d'évaluation sont (i) les dommages et la perte de biens et les impacts des déplacements, (ii) la perte de moyens de subsistance et de terres, (iii) les dommages et la perte de sites sacrés, (iv) la division des communautés et les préoccupations en matière de sécurité, et (v) la frustration générale concernant le processus CAO en cours pour l'affaire LCT-01.
13. Le CAO a déterminé la Plainte recevable le 20 décembre 2022, en concluant que « bien qu'elle soulève des questions similaires à celles de l'affaire Togo LCT 01, elle n'était pas similaire à tous égards importants, que celles soulevées dans la plainte LCT-01, en raison d'un changement matériel de circonstances concernant (i) la construction du brise-lames qui aurait exacerbé les impacts de l'érosion côtière du côté est du Port, (ii) l'émergence d'une division communautaire prétendument causée par certaines activités d'engagement des parties prenantes de LCT, et (iii) de nouveaux impacts de l'érosion côtière qui ont été soulevés ».⁵ La SFI a discuté avec l'équipe d'éligibilité du CAO en janvier et février 2023 et a continué à discuter avec son équipe d'évaluation pour comprendre la nature des questions soulevées dans la Plainte et soutenir sa résolution. La SFI a encouragé LCT à continuer à participer au processus du CAO, malgré les réserves qu'elle a émises quant à l'éligibilité de l'affaire (voir ci-dessous). Le Senior Country Manager de la SFI pour le Togo a rencontré l'équipe d'évaluation du CAO lors de la mission de cette dernière dans le pays en mars 2023. La SFI continue également de collaborer avec le CAO pour soutenir la résolution de l'affaire LCT-01.

IV. RÉPONSE DE LA DIRECTION

14. La SFI reconnaît que les questions soulevées dans la Plainte sont sérieuses et elle fournit ici une réponse détaillée. La réponse de la SFI est structurée en deux parties : la première explique les efforts généraux de la SFI dans la supervision E&S du projet et la réponse à l'affaire LCT-01 depuis 2016, et la seconde répond aux préoccupations de la Plainte, que la SFI considère comme se rapportant aux mêmes questions centrales que la plainte LCT-01.
15. Il convient de noter que, par crainte de représailles, le CAO garde l'identité des plaignants confidentielle. Le Rapport d'évaluation du CAO (juin 2023) indique que la Plainte a été déposée par le *Collectif des personnes victimes d'érosion côtière* au nom « d'eux-mêmes et d'un groupe de membres de communautés riveraines de six villages situés dans les environs du Port de Lomé, du terminal à conteneurs et du brise-lames au Togo ». Le *Collectif* représente également les plaignants dans la plainte LCT-01, mais les six villages énumérés dans la Plainte LCT-03 sont différents des 13 énumérés dans la plainte LCT-01. Le nombre de plaignants pour la plainte LCT-03 est inconnu.

⁵ Rapport d'Evaluation du CAO Togo LCT-03 (juin 2023)

16. Le Rapport d'Evaluation du CAO fait référence à diverses installations perçues par les plaignants comme contribuant à l'augmentation de l'érosion, avec des références au Port, au Terminal à Conteneurs, au brise-lames et au « troisième et dernier quai ». Comme indiqué plus haut, le financement de la SFI et les opérations de LCT ne s'étendent pas au-delà du terminal à conteneurs.

A. Supervision E&S de la SFI et réponse à l'affaire LCT-01

17. La supervision de la performance E&S du Projet par la SFI s'est concentrée sur le suivi et la mise à jour du Plan d'Action Environnemental et Social (PAES) du Projet sur la base de visites de supervision du site, d'un engagement à distance avec la Société et de rapports réguliers du consultant E&S des prêteurs (voir l'annexe A pour un compte rendu détaillé des activités). À certains égards, le Projet n'a pas pu progresser sur les points du PAES en raison de facteurs échappant au contrôle de LCT, par exemple, l'engagement des parties prenantes pendant la pandémie de COVID-19 en raison des restrictions à la mobilité à l'époque et la divulgation du rapport sur l'érosion côtière en raison des exigences d'approbation du gouvernement. Dans l'ensemble, la SFI estime que le projet a progressé dans le traitement des lacunes restantes en matière de conformité avec les normes de performance.

18. La Réponse de la Direction de la SFI de 2016 au Rapport d'Enquête de Conformité du CAO pour l'affaire LCT-01 n'était pas d'accord avec l'hypothèse d'un lien de causalité formulée par le CAO entre le Projet et l'érosion, déclarant qu'aucun lien de ce type n'avait été établi par l'EIES ni dans les rapports techniques indépendants ultérieurs commandés par la SFI ou le CAO.⁶ La SFI a divulgué l'EIES du projet, finalisée en 2010, ainsi que l'étude qu'elle a commandée en 2016 pour examiner l'EIES et préparer une analyse critique de l'évaluation des impacts de l'érosion à l'est du Port.⁷ D'autres analyses indépendantes ont indiqué que le Projet n'a pas contribué à l'érosion côtière à l'est du Port au-delà du niveau prévu dans l'EIES. La SFI a maintenu cette position dans sa discussion avec le CAO et les plaignants du projet LCT-01. Néanmoins, reconnaissant l'aggravation de la situation pour de nombreuses communautés en raison de l'augmentation de l'érosion sur la côte ouest-africaine, la SFI a continué à discuter avec le gouvernement et d'autres acteurs pour comprendre comment la SFI pourrait être en mesure de soutenir des initiatives plus larges ciblant l'érosion côtière au Togo.

19. Dans sa Réponse de la Direction au rapport d'enquête sur l'affaire LCT-01, la SFI a reconnu que le processus d'EIES aurait pu inclure une plus grande consultation des communautés côtières. LCT a ensuite préparé un Plan d'Engagement des Parties Prenantes (PEP) pour le Projet en 2016 en réponse aux demandes de la SFI et des autres prêteurs de premier rang. La SFI a mené sa propre consultation avec les plaignants de l'affaire LCT-01 en février 2017 avec la participation du Ministère de l'Environnement et LCT, et les plaignants de l'affaire LCT-01 ont ensuite été consultés par des consultants pour le Ministère de l'Environnement en février 2019 dans le cadre d'un audit environnemental du Projet et par des consultants pour la SFI en novembre 2019 sur les mécanismes potentiels pour faciliter la résolution de la plainte LCT-01 et traiter les problèmes d'érosion côtière à plus grande échelle. La SFI a continué à suivre les activités d'engagement des parties prenantes du Projet et sa performance E&S globale par le biais d'appels, de courriels et de vidéoconférences réguliers avec la Société et de visites de supervision du site (VSS) (voir le calendrier à l'Annexe A discussions continus par téléphone et par courriel avec le président du *Collectif des personnes victimes d'érosion côtière*, la SFI a organisé deux réunions ultérieures avec les plaignants du projet LCT-01 (une par vidéoconférence en avril 2022 et une en présentiel à Lomé en novembre 2022) pour discuter des préoccupations des plaignants concernant la contribution perçue du Projet à l'augmentation de l'érosion côtière. La SFI a veillé à ce qu'une traduction simultanée soit assurée

⁶ <https://www.cao-ombudsman.org/sites/default/files/downloads/IFCMgmtResponsetoCAOInvReportonLCTTogo.pdf>

⁷ <https://disclosures.ifc.org/project-detail/ESRS/29197/togo-let>

pour ses réunions avec les plaignants et elle a fourni des résumés des réunions à toutes les parties par la suite. Plus récemment, le 13 juin 2023, la SFI a rencontré deux représentants des plaignants lors d'une réunion en présentiel organisée par le BIC au bureau de la SFI à Washington, DC.

20. Le CAO a informé la SFI d'allégations selon lesquelles LCT aurait intimidé certains membres du *Collectif des personnes victimes d'érosion côtière* dans le cadre de l'affaire LCT-01. La SFI prend au sérieux toute allégation crédible de représailles. La Déclaration de principe de la SFI sur les représailles contre la société civile et des parties prenantes aux projets indique clairement que 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 - à l'encontre de ceux qui expriment leur opinion sur les activités de la SFI ou de ses clients. Après avoir pris connaissance des allégations, la SFI a discuté de ces préoccupations avec les plaignants de l'affaire LCT-01 lors d'une réunion en présentiel en novembre 2022 et avec la Société, comme indiqué ci-dessous. La SFI a ensuite fait des recommandations détaillées à LCT pour renforcer son approche de l'engagement des parties prenantes et éviter d'autres problèmes de cette nature à l'avenir, comme décrit ci-dessous. LCT a confirmé à la SFI en juin 2023 qu'ils avaient engagé un consultant spécialisé pour soutenir son programme d'engagement des parties prenantes.

B. Impacts de l'érosion côtière

21. Le Rapport d'Evaluation du CAO explique que les plaignants de l'affaire LCT-03 estiment que l'érosion côtière à l'est du Port s'est aggravée depuis que « le troisième et dernier quai du port » a été construit entre 2012 et 2014. Les impacts de l'érosion côtière signalés par les plaignants sont la perte et l'endommagement de maisons, de terres, d'activités de subsistance et de sites sacrés. Le Rapport d'Evaluation du CAO indique que de nombreux plaignants ont dû quitter leur maison en raison des effets de l'érosion, ce qui, selon eux, a entravé l'éducation de leurs enfants et perturbé leur vie. Les plaignants indiquent que l'érosion a affecté leurs moyens de subsistance et leurs activités économiques, notamment la pêche et la vente de poisson, le tourisme, l'agriculture, le maraîchage et la culture de cocotiers. Le Rapport d'Evaluation du CAO indique que l'érosion côtière a entraîné la perte de sites sacrés, de cimetières, de sanctuaires, d'églises et de lieux de culte ; il note qu'après qu'un cimetière a été touché par l'érosion en 2014, le gouvernement a fourni à la communauté 1,5 million de XOF (équivalent à 2500 \$ US) pour couvrir les coûts de la ré-inhumation.

22. L'EIES du Projet ne prévoyait pas d'effets négatifs de la construction des installations du Projet proposé au-delà d'éventuels impacts mineurs de l'érosion pendant une courte période après la construction. Des études ultérieures menées sur les causes de l'érosion côtière à l'est du Port n'ont pas démontré l'existence d'un lien de causalité significatif entre le Projet et l'érosion. En particulier, en réponse aux préoccupations soulevées par les parties prenantes du Projet, une étude sur les causes de l'érosion côtière à l'est du Port entre 1955 et 2019 a été commandée par LCT ; la divulgation du rapport final de cette étude est en attente de l'approbation du gouvernement du Togo.

23. L'érosion côtière est un problème complexe et difficile pour le Togo, et la SFI reconnaît que la menace qu'elle représente pour les communautés côtières nécessite une action collective de la part d'une série d'acteurs. LCT s'est engagé à impliquer les acteurs nationaux et internationaux dans le soutien des initiatives ciblant l'érosion côtière au Togo ; LCT s'est engagé avec la Banque mondiale concernant son programme West Africa Coastal Areas- *les Zones Côtières de l'Afrique de l'Ouest*- (ZCAO) et travaille avec le Ministère de l'Economie Maritime au Togo pour identifier les opportunités potentielles de collaborer à des mesures de lutte contre l'érosion côtière. La SFI a aidé LCT à développer son programme de Responsabilité Sociale des Entreprises (RSE), par le biais duquel elle fournit des ressources aux communautés côtières pour répondre à leurs besoins en matière de développement.

C. Préoccupations relatives à la division des communautés et préoccupations en matière de sécurité

24. Le Rapport d'Evaluation du CAO explique que certains membres du *Collectif des personnes victimes d'érosion côtière* ont exprimé leur inquiétude quant au fait que les activités d'engagement des parties prenantes de LCT ont provoqué une « division des communautés ». Il note également que les plaignants ont signalé que le LCT a tenté de corrompre deux chefs de village en échange de la signature d'un « Protocole d'accord d'engagement communautaire ». Le CAO signale qu'en conséquence, il a été demandé à plusieurs représentants de LCT de ne pas se rendre dans les « villages ». Le Rapport du CAO décrit les préoccupations soulevées par les plaignants concernant les mesures prises par les représentants du gouvernement pour faire respecter la zone tampon de 100 m exigée par l'État le long de la côte.

25. Dans le contexte de l'affaire LCT-01, la SFI a été alertée en octobre 2022 d'allégations d'intimidation formulées par certains plaignants de l'affaire LCT-01 à l'encontre de représentants de LCT. La SFI prend au sérieux toute allégation crédible de représailles et a pris des mesures immédiates. En s'engageant avec le CAO et les plaignants de l'affaire LCT-01, la SFI a compris que les allégations découlaient de l'opposition de certains membres du *Collectif des personnes victimes d'érosion côtière* à la signature d'accords rédigés par LCT décrivant les conditions de l'appui que la Société fournirait aux communautés dans le cadre de son programme de RSE. Les plaignants de l'affaire LCT-01 ont expliqué à la SFI, lors d'une visite du site en novembre 2022, que certaines personnes avaient l'impression que les dirigeants communautaires avaient signé ces accords sous la pression de LCT et que le processus global créait des tensions entre certains membres des communautés. Au cours de la réunion de novembre 2022, certains plaignants de l'affaire LCT-01 ont allégué que LCT avait tenté de corrompre les dirigeants communautaires pour qu'ils signent les accords ; les plaignants ont par la suite précisé à la SFI que les allégations portaient sur des paiements de 10 000 FCFA (16 \$ US) pour couvrir les frais de transport des dirigeants communautaires qui ont assisté à une réunion convoquée par le maire local pour faciliter la signature des accords.

26. Après avoir obtenu le consentement des plaignants de l'affaire LCT-01, la SFI a discuté avec LCT sur les allégations d'intimidation peu de temps après qu'elles aient été partagées. Elle a notamment communiqué sa déclaration de position contre les représailles et ses conseils aux clients le 10 novembre 2022. Dans le cadre de la VSS plus tard ce mois-là, la SFI a discuté des préoccupations spécifiques soulevées par certains plaignants de l'affaire LCT-01 en ce qui concerne les accords, que LCT avait préparés sur les recommandations des prêteurs de premier rang et les exigences de la licence environnementale du Projet à la suite d'un audit par le Ministère de l'Environnement en 2020. La SFI n'a reçu une copie des accords qu'après leur signature par les communautés, mais elle a fait part à LCT de ses commentaires sur les révisions potentielles du contenu afin de répondre aux préoccupations des plaignants de l'affaire LCT-01. La SFI a également formulé des recommandations spécifiques pour renforcer le PEP du Projet conformément aux exigences des normes de performance NP1 et aux bonnes pratiques du secteur.

27. La SFI continue de discuter avec LCT concernant la signature d'accords avec les communautés dans sa zone d'impact, qui a depuis été suspendue en raison des préoccupations soulevées par le gouvernement du Togo sur les questions signalées par les plaignants de l'affaire LCT-01. Alors que ces discussions sont en cours, LCT continue de fournir un soutien aux sept communautés avec lesquelles elle a signé des accords dans le cadre de son programme RSE. LCT a confirmé à la SFI en juin 2023 qu'elle avait engagé un consultant pour soutenir son programme d'engagement des parties prenantes et la mise en œuvre de ses engagements en matière de RSE.

28. En ce qui concerne les préoccupations soulevées dans le Rapport d'Evaluation du CAO concernant l'application par le gouvernement de sa zone tampon côtière, aucune information n'a été fournie qui suggère que LCT a joué un rôle dans la création de cette situation et il ne serait pas approprié que la Société soit impliquée dans sa résolution, bien que les plaignants considèrent qu'il s'agit d'un impact indirect du Projet. Il convient de noter que le Ministère de l'Economie Maritime déclare participer activement au programme AOAC de la Banque mondiale et envisage de prendre des mesures supplémentaires en collaboration avec le secteur privé pour lutter contre les effets de l'érosion côtière.

D. Préoccupations générales concernant les retards dans les processus du CAO

29. Le Rapport d'Evaluation du CAO indique que les plaignants ne sont pas satisfaits du rythme et de l'issue du processus du CAO pour l'affaire LCT-01. La SFI a déployé des efforts constants et continus pour soutenir la résolution de l'affaire LCT-01 depuis 2016, y compris en répondant aux conclusions de conformité du CAO en 2016 et en s'engageant continuellement avec le CAO et les plaignants de l'affaire LCT-01 au cours du suivi de la conformité sur sept ans. Tout au long de cet engagement, la SFI a maintenu sa position concernant l'absence de lien de causalité de quelque importance que ce soit entre le Projet et l'érosion côtière ; au lieu de cela, la SFI s'est efforcée de se concentrer sur le renforcement de l'approche d'engagement des parties prenantes de LCT, sur l'établissement de lignes de communication avec les plaignants de l'affaire LCT-01 et d'autres parties prenantes locales, et sur l'optimisation du soutien que la Société peut apporter au développement des communautés côtières par le biais de son programme de RSE.

30. La SFI a eu de nombreux appels et réunions en présentiel avec LCT et les prêteurs de premier rang pour discuter des problèmes spécifiques de l'affaire LCT-01 et des solutions possibles. La publication des conclusions de l'étude commandée par LCT sur les causes de l'érosion côtière et l'approbation requise du gouvernement constituent un défi majeur. LCT, la SFI et les autres prêteurs de premier rang continuent de s'engager auprès des autorités gouvernementales pour encourager l'accès des plaignants de l'affaire LCT-01 aux conclusions de l'étude. De même, les préoccupations soulevées par le gouvernement suite à l'opposition des plaignants de l'affaire LCT-01 à la signature par LCT d'accords avec les communautés côtières ont également conduit à la suspension de ce processus ; LCT s'engage directement avec le gouvernement pour trouver une solution à cet égard, avec le soutien de la SFI.

V. CONCLUSION

31. La politique du CAO prévoit des critères d'évaluation spécifiques pour déterminer si une enquête de conformité est nécessaire, notamment : (a) s'il existe des indications préliminaires de préjudice effectif ou potentiel ; (b) s'il existe des indications préliminaires que la SFI pourrait ne pas avoir appliqué ses Politiques environnementales et sociales (E&S) ; et (c) si le préjudice présumé est lié de manière plausible à l'éventuel défaut de conformité. ⁸ Dans le cas d'un projet qui a déjà fait l'objet d'une enquête de conformité, le CAO peut (a) fermer le dossier de la plainte ; b) ajouter le dossier à celui de la plainte antérieure au titre de laquelle le processus de conformité a été engagé, si ce dernier est toujours en cours et si la nouvelle plainte a essentiellement trait aux mêmes questions ; ou c) lancer une nouvelle investigation sur la conformité, à condition toutefois que la plainte fasse état de nouveaux problèmes ou que de nouveaux éléments probants soient devenus disponibles.⁹

32. La plainte LCT-03 a été déposée par la même ONG, le *Collectif des personnes victimes d'érosion côtière*, et porte sur la même question centrale que la plainte LCT-01, une affaire sur laquelle la SFI travaille depuis 2015. La plainte LCT-03 traite des mêmes questions que celles abordées dans l'affaire LCT-01 et inclut des préoccupations générales concernant les retards dans le processus de l'affaire LCT-01 du CAO en tant que objet de l'une des cinq questions soulevées par la plainte LCT-03.

33. Le Rapport d'Evaluation du CAO indique que l'affaire LCT-03 a été jugée recevable parce qu'elle n'était pas identique, à tous égards importants, à l'affaire LCT-01, plus précisément parce que le CAO a considéré qu'il y avait eu « un changement important dans les circonstances concernant (i) la construction du brise-lames qui aurait exacerbé les impacts de l'érosion côtière du côté est du Port, (ii) l'émergence d'une division communautaire qui aurait été causée par certaines activités d'engagement des parties prenantes du projet LCT, et (iii) de nouveaux impacts de l'érosion côtière qui ont été soulevés ». La SFI n'est pas d'accord avec le fait qu'il existe une différence matérielle entre l'affaire LCT-01 et l'affaire LCT-03 pour les raisons suivantes : (i) LCT a construit un brise-lames de 300m (épi) en deux étapes - les 250m initiaux ont été construits en 2012, trois ans avant que la plainte LCT-01 ne soit envoyée au CAO, et les 50m restants ont été construits en 2015, avant l'enquête de conformité du CAO sur l'affaire LCT-01 ; (ii) les activités qui ont conduit à une perception de division des communautés ont été soulevées par les plaignants de l'affaire LCT-01 directement avec la SFI, ont été discutées en détail lors d'une réunion en présentiel entre la SFI et les plaignants de l'affaire LCT-01 au Togo en novembre 2022, et la SFI a pris des mesures pour répondre à ces préoccupations avec LCT et renforcer les pratiques d'engagement des parties prenantes du Projet afin d'éviter des problèmes similaires à l'avenir ; et (iii) comme le Rapport d'Evaluation de la Conformité du CAO pour l'affaire LCT-01 (Nov. 2015) identifie des impacts de l'érosion côtière sur les terres et les maisons, des impacts des déplacements, la perte d'exploitations agricoles et d'activités de subsistance, et la perte de sites religieux, la SFI ne comprend toujours pas pourquoi le CAO considère que ces impacts sont matériellement différents des impacts de l'érosion côtière identifiés dans l'affaire LCT-03, qui sont des dommages et des pertes de biens, des impacts des déplacements, la perte de moyens de subsistance et de terres, et des dommages et des pertes de sites sacrés.

34. La Direction est d'avis que la SFI a clairement démontré qu'elle a traité de manière appropriée les questions soulevées par les plaignants dans l'affaire LCT-01, ainsi que sa réponse y affèrent et son engagement continu. Dans sa réponse à l'affaire LCT-01, la Direction a reconnu des insuffisances dans sa diligence raisonnable en matière d'E&S, notamment en ce qui concerne le niveau de consultation des communautés côtières, mais elle considère que la SFI a pris les mesures nécessaires pour y remédier.¹⁰

35. En ce qui concerne la question primordiale de l'impact du Projet sur l'érosion côtière, bien que les études existantes n'aient pas établi de lien significatif entre le projet et l'érosion côtière, la SFI continue de travailler avec LCT pour identifier les mesures supplémentaires que le Projet peut prendre pour soutenir les communautés locales.

35. Compte tenu de ce qui précède, la SFI recommande que l'affaire LCT-03 soit fusionnée avec le processus de conformité LCT-01. Une enquête de conformité supplémentaire détournerait les ressources pour répondre aux griefs de LCT, de la SFI et du CAO, ainsi que des Plaignants, et peut constituer une duplication des efforts et susciter des attentes irréalistes en matière de réparation.

37. La SFI reste déterminée à collaborer avec le CAO et à soutenir la résolution de toutes les plaintes en suspens relatives au Projet.

¹⁰ Politique du CAO, paragraphe 92c.

VII. ANNEXE A

Le calendrier suivant comprend les étapes-clés de la transaction et les principales activités E&S qui sont pertinentes pour la plainte LCT-03. Les activités liées à l'affaire LCT-01 ont été incluses car la plainte LCT-03 traite des mêmes questions que l'affaire LCT-01; les activités liées à l'affaire LCT-02 ne sont pas notées mais peuvent être consultées sur le site web du CAO.

Calendrier:

- Décembre 2008 - Le gouvernement togolais accorde à LCT une concession de 35 ans
- Février 2010 - Visite d'évaluation effectuée par la SFI
- Octobre 2010 - Publication du rapport final de l'EIES
- Novembre 2010 - Résumé de l'examen environnemental et social divulgué par la SFI
- Janvier 2011 - La SFI approuve un investissement de 82,5 millions d'euros dans le Projet
- Octobre 2014 - Début des opérations du terminal
- Novembre 2014 - Visite de supervision du site effectuée
- 2015 - La SFI approuve un investissement supplémentaire de 10 millions d'euros
- Mars 2015 - Le CAO reçoit une plainte du *Collectif des personnes victimes d'érosion côtière* (LCT-01)
- Août 2015 - Le CAO publie le rapport d'évaluation de l'affaire LCT-01
- Novembre 2015 - Le CAO publie un rapport d'évaluation de Conformité pour l'affaire LCT-01
- Novembre 2015 - Visite de supervision du site effectuée, l'ESRR rétrogradé à 3
- Août 2016 - Le CAO publie un rapport d'enquête sur le projet LCT-01
- Septembre 2016 - La SFI émet une réponse de sa direction pour l'affaire LCT-01
- Mars 2016 - Finalisation de la version finale du plan d'engagement des parties prenantes du projet
- Juillet 2016 - Publication du rapport final de l'étude sur « Terminal à Conteneurs de Lomé et Erosion Côtière ».
- Décembre 2016 - La VSS a été effectuée
- Février 2017 - Réalisation de la VSS, y compris la consultation des plaignants de l'affaire LCT-01
- Décembre 2017 - La VSS a été effectuée
- Mars 2018 - Le CAO publie le premier Rapport de Suivi pour l'affaire LCT-01
- Novembre 2018 - La VSS a été effectuée
- Décembre 2018 - la VSS a été effectuée
- Février 2019 - Consultation des plaignants de l'affaire LCT-01 et d'autres membres des communautés dans le cadre d'un audit environnemental et social pour le compte du Ministère de l'Environnement.
- Avril 2019 - Le CAO publie le deuxième rapport de suivi pour l'affaire LCT-01
- Octobre/Novembre 2019 - Réalisation de la VSS, y compris des réunions avec les communautés côtières
- Novembre 2019 - Consultation des parties prenantes du Projet par un consultant de la SFI
- Mai 2020 - Publication du rapport final de l'audit environnemental et social du Terminal à Conteneurs de Lomé
- Juillet 2020 - Délivrance du permis environnemental, valable pour quatre ans

- Août 2021 - Le CAO publie le troisième rapport de suivi pour l'affaire LCT-01
- Février 2022 - Publication du rapport final de l'étude « Rapport sur les causes de l'érosion côtière entre 1955 et 2019 »
- Octobre 2022 - Signature d'accords entre le LCT et les communautés côtières soulignant l'engagement à soutenir le développement communautaire dans le cadre du programme RSE du Projet.
- Novembre 2022 - Réalisation de la VSS, y compris une réunion avec les plaignants de l'affaire LCT-01
- Décembre 2022 - Le CAO informe la SFI qu'il a reçu une nouvelle plainte du *Collectif des personnes victimes d'érosion côtière* et qu'il l'a jugée recevable à l'évaluation.
- Février 2023 – Appels de la SFI avec l'équipe d'éligibilité du CAO et l'équipe d'enquête pour discuter de l'affaire LCT-03.

Clause de non-responsabilité

Cette réponse de la direction de la SFI est fournie en réponse au rapport d'évaluation du bureau du conseiller-médiateur pour la Conformité (CAO) qui constate l'existence d'une plainte relative à un projet soutenu par un financement de la SFI ou à un investissement éligible à l'évaluation de la conformité

Rien dans la présente réponse de la direction de la SFI ou dans le processus prévu par la Politique du CAO (« Processus du CAO ») (1) ne crée une quelconque obligation juridique, (2) n'affirme ou ne renonce à une quelconque position juridique, (3) ne détermine une quelconque responsabilité juridique, une quelconque obligation ou un quelconque acte répréhensible, (4) ne constitue une reconnaissance ou une acceptation d'une quelconque circonstance factuelle ou d'une preuve d'une quelconque erreur ou d'un quelconque acte répréhensible, ou (5) ne constitue une quelconque renonciation à l'un des droits, privilèges ou immunités de la SFI en vertu de ses statuts, des conventions internationales ou de toute autre loi applicable. La SFI se réserve expressément tous les droits, privilèges et immunités. La SFI ne crée, n'accepte ni n'assume aucune obligation ou devoir légal, et n'identifie ni n'accepte aucune allégation de violation d'une obligation ou d'un devoir légal en vertu de la présente réponse de la direction de la SFI.

Bien que des efforts raisonnables aient été déployés pour déterminer l'exactitude des informations contenues dans la présente réponse de la SFI, aucune déclaration ou garantie n'est donnée quant à l'exactitude ou à l'exhaustivité de ces informations. Le CAO n'est pas un mécanisme d'application judiciaire ou juridique. Ses analyses, conclusions et rapports ne sont pas destinés à être utilisés dans le cadre de procédures judiciaires ou réglementaires, ni à attribuer une faute ou une responsabilité juridique, et il ne s'engage pas dans l'établissement des faits et ne détermine pas le poids à accorder à une preuve ou à une information. Aucune partie de cette réponse de la SFI ou du processus du CAO ne peut être utilisée ou citée dans une procédure judiciaire, arbitrale, réglementaire ou autre sans l'accord écrit exprès de la SFI.

Annexe 3 : Historique des plaintes LCT auprès du CAO

La plainte faisant l'objet de la présente évaluation de conformité est la troisième que le CAO a reçue en rapport avec le projet LCT. Il y a eu deux plaintes antérieures. Togo : La plainte Togo LCT-02/Lomé fait actuellement l'objet d'un processus de résolution des différends mené par le CAO et n'est pas directement pertinente pour cette évaluation de la conformité. Le projet LCT a également fait l'objet d'une enquête de conformité du CAO en 2016 (plainte LCT-01). L'affaire LCT-01 a une incidence directe sur le présent processus d'évaluation de la conformité.

Plainte LCT-01 :

En mars 2015, le Collectif a déposé une plainte auprès du CAO, s'identifiant comme un groupe d'habitants côtiers négativement impactés par la construction du terminal à conteneurs LCT. Les plaignants ont fait part de leurs préoccupations concernant l'érosion des terres et le manque de consultation et d'information sur le projet. Des questions relatives à l'étude d'impact environnemental et social (EISE) du projet ont également été soulevées. Une évaluation de la plainte par le CAO, achevée en août 2015, décrit en outre les impacts allégués du projet selon les plaignants :

- La perte de terres et la destruction de leurs maisons, qui les ont physiquement déplacés ;
- La perte de fermes, de plantations de noix de coco et de lieux d'activités touristiques, qui constituaient la base de leurs moyens de subsistance ;
- L'évolution du niveau de la mer le long du littoral, qui rend difficile les activités antérieures de pêche ;
- La perte de sites religieux tels que des maisons de divinité ou d'autres lieux d'importance culturelle pour les communautés ;
- La perte d'infrastructures locales, notamment de palais royaux, de salles communales, de places de marché, d'écoles, de puits et de routes ;
- L'absence d'identification des communautés affectées dans l'EIES du projet, ce qui entraîne un manque de consultation et de divulgation d'informations.

Enquête de conformité par le CAO :

En janvier 2016, le CAO a publié les Termes de Référence (TDR) d'une enquête de conformité, qui indiquent que l'enquête de conformité examinera si l'investissement de la SFI a été évalué, structuré et supervisé conformément aux politiques, procédures et normes applicables de la SFI ; et si la Politique et les Normes de Performance de la SFI en matière de développement durable environnemental et social et la politique de divulgation de l'information, telles qu'elles s'appliquent à ce projet, offrent un niveau de protection adéquat. Les questions spécifiques de l'enquête ont été définies comme suit : 1. L'examen par la SFI de la consultation des communautés dans le cadre du processus d'EIES a-t-il été adéquat, en

particulier en ce qui concerne les communautés représentées par les plaignants ? 2. La supervision par la SFI du suivi par le client du risque d'érosion côtière pendant et après la construction a-t-elle été adéquate, en particulier après avoir pris connaissance des préoccupations des plaignants ?

L'enquête de conformité du CAO, achevée en octobre 2016, a fait un certain nombre de constatations concernant l'évaluation E&S de la SFI et la supervision du projet. En ce qui concerne l'évaluation de la SFI, le CAO a conclu :

Examen de l'évaluation E&S du client : L'examen E&S de la SFI n'a pas identifié l'érosion côtière comme un risque du projet, bien que l'EIES reconnaisse les impacts potentiels de l'érosion pendant la construction et décrive l'historique de l'érosion côtière depuis la construction du port dans les années 1960. Le CAO a estimé que la SFI n'était pas en conformité avec la politique de développement durable de 2006 sur ce point. En outre, le CAO a constaté que les exigences de la Norme de Performance (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. Le CAO a également noté que la SFI n'avait pas examiné les références et l'expérience des consultants qui ont préparé l'EIES, ni la méthodologie utilisée pour évaluer les impacts potentiels du projet sur l'érosion côtière.

- **Divulgence et Consultation :** Le CAO a constaté que l'examen par la SFI de l'information et de la consultation du client s'est concentré sur les deux groupes qui ont été économiquement et/ou physiquement déplacés par le projet. La SFI ne s'est pas assurée que les informations avaient été diffusées par le client aux autres communautés potentiellement affectées d'une manière conforme aux exigences de la NP1. L'absence de consultation et de divulgation d'informations aux communautés vivant dans la zone d'influence n'a pas satisfait aux exigences de la SFI en matière de NP1.
- **Plan d'action :** Le CAO a constaté que l'EIES décrivait les mesures d'atténuation à prendre concernant le risque d'érosion, mais que le Plan d'Action ne prévoyait pas de telles mesures. Le CAO a constaté que la SFI ne respectait pas l'obligation de s'assurer que le Plan d'Action répondait aux exigences de la NP1. Le CAO a également constaté que la SFI ne s'était pas assurée que le client avait divulgué le Plan d'Action aux communautés affectées ou qu'il avait prévu une structure pour la communication d'informations aux communautés affectées.

En ce qui concerne la supervision du projet par la SFI, le CAO a reconnu que la SFI et son client s'étaient mis d'accord sur des actions concernant les impacts du projet sur l'érosion côtière en février 2016. Toutefois, le CAO a estimé que ces mesures étaient insuffisantes à plusieurs égards, notamment parce qu'elles ne constituaient pas une réponse opportune aux préoccupations (plus de trois ans après le début de la construction du projet et la prise de connaissance des préoccupations par la SFI). En outre, la SFI ne disposait pas de suffisamment d'éléments pour s'assurer que le soutien apporté par le client à un établissement universitaire pour financer la recherche sur l'érosion côtière répondait à l'exigence d'une évaluation environnementale au titre de la NP1. Il n'y a pas eu non plus d'action convenue en matière de consultation et de divulgation, comme l'exige la NP1. La SFI

n'a pas cherché à s'assurer que les actions convenues avaient été élaborées à la suite d'une consultation des communautés affectées ou d'une information de celles-ci, comme l'exige la NP1. De même, le Plan d'Action révisé ne prévoit pas de mécanisme d'information externe, comme l'exige la norme NP1. La décision de la SFI de s'en remettre au gouvernement du Togo et aux autorités du Port de Lomé pour répondre aux préoccupations des plaignants n'a pas été étayée par une évaluation appropriée de l'engagement ou de la capacité de ces entités à résoudre les problèmes. Le CAO a constaté que la SFI n'avait pas fourni de conseils susceptibles de remettre le client en conformité avec la Politique Durabilité.

Réponse de la SFI à l'Enquête du CAO :

La réponse de la SFI au rapport d'enquête du CAO indiquait que l'EIES ne prévoyait pas d'effets négatifs liés à la construction de l'épi, et qu'il n'a pas été démontré que le projet avait causé de tels impacts. La SFI convient avec le CAO que les communautés locales auraient pu être consultées sur les problèmes d'érosion et les solutions possibles, étant donné que le risque d'impacts mineurs de l'érosion pendant une courte période après la construction de l'épi n'était pas totalement exclu, même s'il ne s'est jamais concrétisé.

La SFI a également expliqué qu'elle n'était pas d'accord avec l'affirmation du CAO selon laquelle il existe un lien de causalité entre le projet et l'érosion. Elle a affirmé qu'aucun lien de ce type n'a été établi par l'EIES du projet ou par les rapports techniques indépendants ultérieurs commandés respectivement par la SFI ou le CAO. La SFI déclare que, pour cette raison, elle adopte un point de vue différent de celui du CAO en ce qui concerne les obligations éventuelles du projet au titre de la NP1 en matière d'impacts de l'érosion.

Enfin, la SFI a indiqué qu'elle reconnaissait qu'il était possible d'apporter des changements au niveau des systèmes, tels que la mise à jour des Directive SSE pour les ports et les terminaux avec une nouvelle section qui fournit des conseils utiles en ce qui concerne l'évaluation des impacts des projets sur les processus côtiers et l'érosion des terres, ainsi que des engagements à utiliser l'expertise technique dans d'autres projets où l'érosion côtière peut être un problème. La SFI a également indiqué que la SFI et son client se sont engagés à faire partie d'un processus multipartite pour trouver des solutions au problème de l'érosion côtière.

Suivi du CAO :

Les rapports de suivi du CAO ont été publiés en mars 2018, avril 2019 et août 2021. Un quatrième rapport de suivi est attendu pour l'année civile 2023. Les rapports de suivi du CAO reconnaissent les efforts déployés par la SFI pour résoudre les problèmes d'érosion côtière au niveau des systèmes. Toutefois, le CAO indique qu'il n'a pas constaté que les préoccupations des plaignants avaient été traitées conformément aux exigences de la SFI. Le CAO est particulièrement préoccupé par le fait que les plaignants continuent d'être affectés par les effets de l'érosion associés au projet en raison de sa dépendance à l'égard de l'infrastructure du Port de Lomé. Afin de résoudre ce problème conformément aux exigences de la SFI, le CAO affirme qu'il sera nécessaire que la SFI travaille avec LCT pour déterminer les mesures correctives possibles. Le CAO note en outre que la SFI devra s'assurer de l'achèvement de l'évaluation en cours des impacts de l'érosion du projet conformément à la

NP1 et que cela inclut l'obligation de consulter les communautés affectées sur la base de la divulgation préalable des rapports d'évaluation ainsi que de tous les plans d'action associés.

En résumé, le CAO estime que la SFI doit :

- Assurer l'achèvement de l'évaluation en cours des impacts du projet sur l'érosion conformément à la NP1 : a) contribution du projet à l'érosion ; b) évaluation de l'impact ; c) consultation avec les communautés ;
- Respecter les exigences en matière de divulgation des informations E&S, notamment : (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 (conformément à la NP1 2006, paragraphes 20 et 26) ;
- Déterminer les mesures correctives possibles pour remédier aux effets de l'érosion associés au projet.

Annexe 4 : Considérations supplémentaires pour l'évaluation

La Politique du CAO¹ prévoit que l'évaluation de la conformité prenne en compte des considérations supplémentaires, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Disposition de la Politique du CAO	Analyse de cette affaire
S'agissant de tout Projet ou Sous-projet dont SFI/MIGA s'était désengagé à la date à laquelle le CAO achève l'évaluation de la conformité, l'investigation offre-t-elle la possibilité de promouvoir la responsabilisation, l'apprentissage et l'adoption de mesures malgré le désengagement de SFI/MIGA ? (paragraphe 92a).	Sans objet.
La pertinence d'une quelconque procédure judiciaire ou non judiciaire conclue, en attente ou en cours portant sur le motif de la plainte ? (paragraphe 92b).	Sans objet.
La direction a-t-elle clairement démontré qu'elle a traité de manière appropriée les questions soulevées par le Plaignant ou dans la demande interne et a suivi les Politiques environnementales et sociales, ou bien a-t-elle reconnu ne pas avoir appliqué les Politiques environnementales et sociales pertinentes ? (paragraphe 92c).	La SFI a collaboré avec son client pour commander une étude sur les causes de l'érosion côtière à l'est du Port de Lomé. À ce jour, l'étude n'a pas été divulguée et la SFI ne s'est pas engagée à garantir la réalisation d'une évaluation des incidences de la contribution du projet à l'érosion côtière, ni à collaborer avec le client à l'élaboration d'un plan d'action correctif. Par conséquent, le CAO estime que la Direction n'a pas démontré qu'elle avait traité de manière appropriée les questions soulevées dans la plainte.
La Direction a-t-elle présenté une liste de mesures particulières pour remédier à la situation et, de l'avis du CAO après examen des opinions du Plaignant, les actions proposées pour remédier à la situation permettent-elles de résoudre pour l'essentiel les problèmes soulevés par ledit Plaignant ? (paragraphe 92d).	Sans objet.

Lorsqu'un Projet ou un Sous-projet a déjà fait l'objet d'une investigation sur la conformité, le CAO peut : a) fermer le dossier de la plainte ; b) ajouter le dossier à celui de la plainte antérieure au titre de laquelle le processus de conformité a été engagé, si ce dernier est toujours en cours et si la nouvelle plainte a essentiellement trait aux mêmes questions ; ou) lancer une nouvelle investigation sur la conformité, à condition toutefois que la plainte fasse état de nouveaux problèmes ou que de nouveaux éléments probants soient devenus disponibles. (paragraphe 93).

Le CAO a conclu que les questions soulevées dans la plainte LCT-01 et cette plainte sont substantiellement liées et, par conséquent, cette plainte sera fusionnée dans la procédure de suivi de la conformité de la plainte LCT-01.

¹ Politique du CAO, paragraphes. 92-93.