



RAPPORT DE SUIVI DE CONFORMITÉ

Investissement de la SFI dans Togo LCT

Projet no 29197

Plainte 01

Troisième Rapport de suivi de la réponse de la SFI à : L'enquête du CAO sur l'investissement de la SFI dans Togo LCT

11 août 2021

Bureau du Conseiller-médiateur pour l'application des directives (CAO)

Au sujet du CAO

Le Bureau du Conseiller-médiateur pour l'application des directives (CAO) est un mécanisme indépendant de recours et de responsabilisation qui reçoit les plaintes déposées par les communautés et les personnes qui seraient touchées par les projets soutenus par la Société financière internationale (SFI) et l'Agence multilatérale de garantie des investissements (MIGA). Le CAO rend compte directement aux conseils d'administration de la SFI et de la MIGA (« le Conseil ») et est totalement indépendant de la direction de la SFI et de la MIGA.

Le CAO a été créé en 1999. En juillet 2021, le CAO menait ses activités conformément à la [Politique du mécanisme de responsabilité IFC/MIGA](#) (« la politique du CAO »).

Par l'exercice de ses fonctions complémentaires de règlement des différends, d'application des directives et de conseil, le CAO a pour mandat de :

- Faciliter le règlement des plaintes des personnes susceptibles d'être affectées par les projets ou sous-projets de la SFI/MIGA d'une manière juste, objective et constructive ;
- Améliorer les effets environnementaux et sociaux des projets dans lesquels ces institutions jouent un rôle ;
- Favoriser la responsabilité publique et l'apprentissage pour améliorer les performances environnementales et sociales de la SFI et de la MIGA et réduire le risque de préjudice pour les personnes et l'environnement.

À la suite des dispositions transitoires convenues dans le cadre de la politique du CAO, le présent rapport de suivi de conformité a été établi conformément aux [Directives opérationnelles](#) du CAO de 2013.

Pour plus d'informations sur le CAO, veuillez consulter : (www.cao-ombudsman.org).

Résumé analytique

On trouvera ci-après le troisième rapport de suivi de conformité établi suite à l'enquête de conformité du CAO sur l'investissement de la SFI dans Lomé Container Terminal au Togo (projet LCT), publié en octobre 2016.

À la suite d'une enquête de conformité, le rôle du CAO consiste à assurer le suivi de la réponse de la SFI et à faire rapport sur la mesure dans laquelle celle-ci répond aux constats de non-conformité du CAO. Le présent rapport résume les mesures prises à ce jour pour répondre aux conclusions du CAO, l'accent étant mis sur les mesures prises depuis le dernier rapport de suivi du CAO en avril 2019.

Le projet LCT a soutenu la mise en place d'un terminal à conteneurs dans l'actuel port de Lomé au Togo. Outre la construction du terminal à conteneurs, le projet comprenait l'extension d'un brise-lames (nouvel épi) et le dragage d'un canal d'accès plus profond pour le port. La SFI a soutenu le projet par l'octroi de deux prêts.

Le processus de conformité du CAO a été déclenché par une plainte déposée en mars 2015 par les membres de communautés vivant dans une zone à l'est du port en proie à l'érosion côtière. Les plaignants affirment que le projet a accéléré l'érosion côtière dans leurs communautés, ce qui a un impact sur leurs maisons et leurs moyens de subsistance.

Érosion côtière

En octobre 2016, le CAO a publié un rapport d'enquête faisant état de la non-conformité de l'application par la SFI de ses normes environnementales et sociales au projet LCT. En particulier, le CAO a constaté des lacunes dans l'examen et la supervision par la SFI de l'évaluation des impacts de l'érosion associés au projet, y compris les impacts cumulatifs et historiques, comme l'exige le cadre de durabilité de la SFI.

Dans sa réponse à l'enquête de conformité du CAO, la SFI a indiqué qu'aucun lien n'avait été établi entre le projet et l'érosion côtière. La réponse de la SFI ne contenait pas de plan d'action ; cependant, la SFI a par la suite signalé des mesures prises en réponse aux constatations du CAO.

La SFI rend compte de deux études commandées par le client : un audit environnemental et social et l'étude sur l'érosion côtière. Tout en faisant état d'un éventail de causes contributives, les deux études ont confirmé que le port de Lomé a toujours été et demeure une cause importante d'érosion côtière pour l'est du port. Dans ce contexte, l'étude sur l'érosion côtière a montré que le projet LCT a contribué à l'érosion côtière pour l'est du port. Sans attribuer de causalité précise, l'audit environnemental et social fait état de l'augmentation de l'érosion suite à la construction du projet LCT et arrive à la conclusion de que cela ne peut pas être la « sole responsabilité » de LCT.

À ce jour, la SFI n'a pas demandé à LCT d'élaborer ou de mettre en œuvre des mesures pour faire face aux impacts du projet associés à l'érosion à l'est du port. La SFI estime que cela n'est pas nécessaire car le lien entre le projet LCT et l'érosion à l'est du port n'est pas suffisamment établi. Pour étayer cette approche, la SFI s'appuie sur les conseils d'un consultant externe qui a examiné les études du client et conclu que la méthodologie utilisée pour examiner les impacts de l'érosion associés au projet n'était pas suffisante pour établir un lien de causalité entre l'expansion du port et l'augmentation de l'érosion côtière. Par la suite, la SFI a aidé LCT à engager un consultant pour réviser l'étude sur l'érosion côtière. Ce travail était en cours au moment de la

rédaction du troisième rapport de suivi du CAO. En conséquence, la question de savoir si l'expansion du port a contribué à l'érosion côtière reste ouverte d'un point de vue technique.

Toutefois, l'Étude d'impact environnemental et social (EIES) et les études ultérieures sur l'érosion côtière effectuées par le client confirment que le port de Lomé (dont LCT est le plus grand opérateur) a historiquement été et continue d'être un facteur contribuant à l'érosion côtière dans la zone à l'est du port. Cela est également reconnu par la SFI. La politique de durabilité de la SFI exige que : « *Lorsque le projet s'accompagne d'impacts historiques, sociaux ou environnementaux importants, notamment causés par des tiers, la SFI travaille en collaboration avec son client à la définition de mesures de correction possibles* » (2006, par. 13). La réponse de la SFI n'a pas satisfait à cette exigence.

Consultation et divulgation des informations

Le rapport d'enquête de 2016 du CAO a également fait état de lacunes dans l'application par la SFI de ses critères en matière de consultation et de divulgation des informations du projet en ce qui concerne les problèmes d'érosion. La SFI a collaboré avec LCT pour répondre aux conclusions du CAO concernant le manque d'implication des parties prenantes et la divulgation d'informations concernant les impacts potentiels du projet en matière d'érosion. LCT s'est ainsi engagé à assurer la divulgation et la diffusion des informations, ainsi que la consultation et la participation des communautés côtières. LCT s'est également engagé à participer aux programmes de surveillance et de protection du littoral sous la coordination des autorités nationales, et à soutenir les activités de subsistance et de développement économique pour les communautés côtières dans le cadre de son programme de responsabilité sociale.

Toutefois, les conclusions du CAO concernant le manque de consultation et de divulgation d'informations n'ont pas été entièrement prises en compte conformément aux critères de la SFI. La préparation de l'audit environnemental et social et de l'étude sur l'érosion côtière comprenait des réunions avec les communautés potentiellement affectées, notamment les plaignants. Bien que ces réunions constituent une partie nécessaire du processus de concertation avec les parties prenantes, elles ne sont pas suffisantes pour répondre aux normes de la SFI. La Norme de performance 1 (NP1), telle qu'elle s'applique à ce projet, requiert une concertation et des consultations répétées sur la base de « la divulgation préalable d'informations pertinentes et adéquates, y compris les projets de documents et de plans » (NP1, par. 21). Cela inclut l'obligation de divulguer les documents d'évaluation environnementale et sociale (par. 20) et les PEES du projet (par. 26).

À ce jour, ces critères n'ont pas été satisfaits en ce qui concerne l'évaluation des impacts de l'érosion associés au projet car ni les versions préliminaires ni les versions finales de l'étude sur l'érosion côtière n'ont été communiquées aux personnes touchées.

Conclusion

Les préoccupations des plaignants concernant l'érosion côtière n'ont pas encore été traitées conformément aux critères de la SFI. Il est particulièrement préoccupant que les impacts de l'érosion associés au projet du fait de sa dépendance à l'égard de l'infrastructure du port de Lomé continuent d'affecter les plaignants. Afin de résoudre ce problème conformément aux critères de la SFI, il sera nécessaire que la SFI collabore avec LCT pour déterminer les mesures correctives qui pourraient être prises pour remédier aux impacts de l'érosion associés au projet, du fait 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.

Il sera également nécessaire que la SFI s'assure de l'achèvement de l'évaluation en suspens des impacts de l'érosion associés au projet conformément à la NP1. Cela inclut l'obligation de consulter les communautés touchées sur la base de la divulgation préalable des projets de rapports d'évaluation ainsi que de tout plan d'action associé (NP1, par. 21).

Enfin, la SFI doit veiller à la divulgation de toute la documentation E&S requise, 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 actualisé (NP1, par. 20 et 26).

Dans ce contexte, le CAO maintiendra l'enquête ouverte pour en assurer le suivi et prévoit de publier un nouveau rapport de suivi au plus tard en juillet 2022.

Introduction et contexte

La fonction de conformité du CAO conduit des enquêtes sur la performance environnementale et sociale (E&S) de la SFI/MIGA afin d'évaluer leur conformité avec les normes applicables et d'améliorer la performance institutionnelle en matière E&S. Après une enquête de conformité, le CAO assure le suivi des mesures prises par la SFI/MIGA jusqu'à ce qu'il soit convaincu que ces mesures répondent effectivement à ses conclusions relatives à la conformité.

Le présent rapport de suivi de conformité concerne l'enquête du CAO sur l'investissement de la SFI dans Lomé Container Terminal (LCT) au Togo (« l'enquête de conformité »).¹ Le processus de conformité a été enclenché par une plainte déposée en mars 2015 par le « Collectif des personnes victimes d'érosion côtière » (« le groupe plaignant »), représentant un groupe d'habitants vivant à l'est du port de Lomé (Agbodrafo et Baguida) et déclarant subir des répercussions négatives du projet. En particulier, ils affirment que le projet est un facteur d'accélération de l'érosion côtière qui touche leurs maisons et leurs moyens de subsistance. Ils déclarent également qu'ils n'ont jamais été consultés avant la mise en œuvre du projet.

Le CAO a publié un rapport d'enquête de conformité en réponse à la plainte en octobre 2016. L'enquête a fait plusieurs constatations de non-conformité en ce qui concerne la diligence raisonnable et la supervision du projet par la SFI concernant : a) l'évaluation des impacts de l'érosion associé au projet et b) l'engagement des parties prenantes et la divulgation d'informations relatives aux problèmes d'érosion.² Une réponse de la direction de la SFI a accompagné la publication du rapport d'enquête en octobre 2016.³ La réponse de la SFI envisageait un certain nombre de mesures en réponse aux conclusions de l'enquête à l'échelle du projet, ainsi qu'à l'échelle des politiques, procédures, pratiques et connaissances de la SFI.

En mars 2018⁴ et avril 2019⁵, le CAO a publié deux rapports de suivi concernant les mesures que la SFI avait prises et/ou avait proposé de prendre pour répondre aux conclusions de l'enquête.⁶

- Dans son rapport de suivi de mars 2018, le CAO a reconnu des mesures positives prises par la SFI à l'échelle de ses politiques, procédures, pratiques et connaissances, ainsi qu'un certain nombre de mesures initiées par la SFI à l'échelle du projet. Toutefois, le CAO a indiqué que ces mesures en étaient encore aux étapes initiales de mise en œuvre et n'avaient pas répondu substantiellement aux conclusions de l'enquête au moment de la publication du rapport.
- Dans son rapport de suivi d'avril 2019, le CAO a noté que LCT avait commandé i) un audit environnemental comprenant un volet sur l'érosion côtière et ii) une étude sur la contribution de différents projets d'infrastructure à l'érosion côtière. LCT a indiqué que les deux études incluraient des consultations avec les communautés côtières. Le CAO a reconnu qu'il s'agissait d'étapes positives vers la remise en conformité du projet. Toutefois, le CAO a indiqué qu'il prévoyait d'examiner ces deux études, ainsi que les mesures correctives appropriées en fonction des résultats des études, avant de clore ce processus de suivi.

¹ L'enquête du CAO, la réponse de la SFI et les documents y afférant sont disponibles sur le site Internet du CAO. Voir <https://bit.ly/2rBt8kV>

² Rapport d'enquête de conformité du CAO, Togo LCT-01, octobre 2016 - <https://bit.ly/2uWX2lQ>

³ Réponse de la SFI à l'enquête de conformité du CAO sur l'investissement de la SFI dans Togo LCT, octobre 2016 – <https://bit.ly/2U4p2Op>

⁴ Rapport de suivi du CAO, Togo LCT-01, mars 2018 - <https://bit.ly/2U69UQw>

⁵ Rapport de suivi du CAO, Togo LCT-01, avril 2019 - <https://bit.ly/3ceR7fB>

⁶ Rapport de suivi du CAO, Togo LCT-01, avril 2019 - <https://bit.ly/3ceR7fB>

Ce troisième rapport de suivi documente les réponses de la SFI à l'enquête de conformité sur la période avril 2019 – juin 2021.

Observations du suivi du CAO (avril 2019 – juin 2021)

La SFI a signalé les mesures prises pour remédier aux constats de non-conformité du CAO à l'échelle du projet concernant :

- **L'évaluation des impacts du projet sur l'érosion côtière.**
- **La concertation avec les parties prenantes et la divulgation des informations,** particulièrement en ce qui concerne les communautés côtières.

Cette section récapitule les conclusions de l'enquête du CAO et passe en revue les mesures prises par la SFI pour répondre aux conclusions du CAO à l'échelle du projet au cours de la période écoulée depuis la publication du dernier rapport de suivi de conformité du CAO en avril 2019. Le rapport résume également les opinions des plaignants concernant l'action menée par la SFI en réponse aux conclusions du CAO.

1. Évaluation des impacts du projet sur l'érosion côtière

A. Constats de l'enquête du CAO

Le projet LCT portait sur la construction d'un nouveau terminal à conteneurs au port de Lomé existant. LCT opère dans les limites du port existant. Toutefois, le projet a nécessité le dragage du chenal d'accès au port et la construction d'une nouvelle extension de brise-lames pour empêcher le chenal d'accès au port de se remplir de sable. LCT est actuellement le plus grand opérateur au sein du port de Lomé.

L'enquête du CAO a fait les constats de non-conformité suivants :

- Contrairement aux dispositions de la Politique de durabilité de la SFI (2006, par. 13), l'examen préalable à l'investissement effectué par la SFI n'a pas tenu compte d'importants impacts historiques associés au projet et la SFI n'a pas collaboré avec le client pour déterminer des mesures éventuelles de rectification, comme l'exige la Politique de durabilité.
- La SFI ne s'est pas assurée que l'Évaluation de l'impact environnemental et social (EIES) répondait aux exigences de la Norme de performance 1 (NP1) en ce qui concerne les impacts potentiels de l'érosion et, en tant que tel, qu'une évaluation supplémentaire du risque d'érosion posé par le projet était requise.
- Contrairement à la NP1 (2006, par. 5), la SFI n'a pas veillé à ce que l'EIES prenne en compte les impacts cumulatifs potentiels du projet sur l'érosion.

B. Mesures prises par la SFI en réponse aux constats

En réponse aux constats ci-dessus, la SFI s'est engagée à collaborer avec LCT pour commander deux études :

1. Un audit environnemental et social, qui était également exigé par la loi togolaise pour le renouvellement du certificat environnemental de LCT ;
2. Une étude sur l'érosion côtière pour évaluer la contribution du projet LCT (comprenant les travaux d'extension du brise-lames et de dragage du chenal d'accès au port), le cas échéant, à l'érosion côtière des zones autour du port.

La SFI a indiqué que l'audit environnemental et social et l'étude sur l'érosion côtière comprendraient une analyse des données historiques, une évaluation de l'impact cumulatif et une consultation avec les communautés touchées.

I. Audit environnemental et social

Comme indiqué dans le rapport de suivi du CAO d'avril 2019, LCT a initié l'audit environnemental et social en janvier 2019 dans le but principal de renouveler son certificat environnemental. Cependant, les termes de référence de l'audit environnemental et social incluaient des travaux visant à évaluer le lien entre le projet LCT et l'érosion côtière. Comme l'a fait savoir la SFI, les termes de référence de l'audit ont été rédigés par le ministère togolais de l'Environnement et, de ce fait, il n'a pas été possible pour la SFI de les examiner. Par conséquent, le personnel de la SFI a indiqué qu'il n'était pas en mesure d'influencer la portée et la méthodologie de l'audit.

En février 2019, l'équipe de consultants de LCT chargée de l'audit a rencontré les communautés touchées, notamment le Collectif des personnes victimes d'érosion côtière (le groupe plaignant), les chefs de village et les représentants de quatre villages touchés par l'érosion côtière.

L'équipe de consultants de LCT a terminé un rapport d'audit préliminaire en octobre 2019 et LCT l'a envoyé au ministère de l'Environnement pour validation. Le ministère de l'Environnement a tenu une réunion de validation technique et a effectué une visite sur le terrain en janvier 2020. Une réunion de validation avec les parties prenantes concernées, dont le Collectif des personnes victimes d'érosion côtière, a eu lieu le 16 janvier 2020. Les parties prenantes ont fait des observations sur le projet d'audit, qui ont été regroupées par l'équipe de consultants de LCT et communiquées à LCT.

Le rapport d'audit environnemental et social fait une description historique de l'érosion côtière au Togo mais n'évalue pas en détail la relation entre le projet LCT et l'érosion subie le long de la côte à l'est du port ces dernières années. Le rapport indique que l'érosion à l'est du port est le résultat d'impacts cumulatifs causés par des facteurs naturels et humains, en faisant état que le projet LCT a causé une accumulation additionnelle de sable à l'ouest du port, en intensifiant la perturbation de l'écoulement naturel des sédiments le long du littoral. L'audit n'attribue pas de causalité précise à LCT ; cependant, il indique qu'un suivi conduit par l'Université de Lomé en 2015 et des témoignages corroborants ont identifié une augmentation de l'érosion suivant la construction du projet LCT, laquelle est estimée en moyenne à (+1 m per an) entre 2012 and 2015, par rapport à la moyenne annuelle de 2005 – 2011. Dans ce contexte, l'audit conclut que l'érosion subie à l'est du port « ne peut pas être de la seule responsabilité de LCT ». Le rapport d'audit environnemental et social a été finalisé en mai 2020 et publié sur le site Internet de la SFI en février 2021.

Une fois l'audit achevé, la SFI a désigné un consultant externe spécialiste de l'érosion côtière aux fins d'examiner le rapport d'audit environnemental et social et de donner son avis sur la méthodologie utilisée. Le consultant a conclu que la conclusion de l'audit selon laquelle le projet LCT avait contribué à l'érosion à l'est du port n'était pas suffisamment étayée.

II. Étude sur l'érosion côtière

Une étude sur l'érosion côtière au Togo, y compris les impacts cumulatifs potentiels du projet LCT, a été lancée par LCT en février 2019 et finalisée en avril 2020. Au moment de la rédaction du présent rapport de suivi, LCT avait engagé des consultants pour examiner et réviser l'étude.

L'étude sur l'érosion côtière offre une description de l'évolution du trait de côte à proximité du port sur la période 1955–2019 et une évaluation des impacts cumulatifs de différents projets d'infrastructures côtières, en mettant l'accent sur le projet LCT, et propose des mesures de suivi. Les principales conclusions du rapport de l'étude sur l'érosion côtière sont les suivantes :

- La construction du port de Lomé entre 1964 et 1967 a fortement impacté le littoral sur la période de l'étude, ce qui a engendré au cours des décennies suivantes une zone d'accumulation de sable à l'ouest du port et une zone d'érosion à l'est (où se trouvent les plaignants du CAO).
- Durant la période 2010–2019, au cours de laquelle a eu lieu notamment la construction du projet LCT, l'étude montre une diminution des taux moyens d'érosion dans certaines zones à l'est du port et une augmentation de l'érosion dans d'autres zones (en particulier à Agbodrafo et Baguida).
- L'étude fournit une explication de la diminution relative des taux d'érosion dans certaines zones. Par exemple, à Katanga, on considère que le reprofilage de la zone avec des sédiments de dragage a stabilisé le rivage. À Kpémé, Gumukopé et Aného, on considère que des installations telles que des barrières de blocage de sable ont été relativement efficaces pour ralentir l'érosion côtière.
- Tout en faisant état d'une série de facteurs ayant un impact sur l'érosion à l'est du port, l'étude indique que la construction du projet LCT a eu un impact négatif additionnel sur l'érosion côtière à cause de l'augmentation de l'empreinte du port, de l'accumulation associée de sable à l'ouest du port et de l'augmentation de la diffraction des vagues. L'étude propose quelques recommandations pour sensibiliser les communautés côtières et surveiller l'évolution du trait de côte :
 - Formation des points focaux au sein des communautés côtières sur l'érosion côtière et les risques liés aux événements exceptionnels (par exemple les tempêtes), étant entendu que les points focaux sensibiliseront les communautés à leur tour.
 - Suivi des volumes et des mouvements de sédiments le long de la côte.
 - Surveillance continue du littoral.
 - À long terme, création d'un « Observatoire du littoral », auquel devraient participer toutes les parties prenantes concernées, y compris le Port autonome, LCT, les administrations et autorités publiques, l'Université de Lomé, les organisations de la société civile, le Collectif des personnes victimes d'érosion côtière, ainsi que des représentants d'autres initiatives de la région.
- L'étude documente les réunions avec les communautés touchées, notamment le groupe plaignant, menées dans le cadre de l'élaboration du rapport.

Le projet d'étude sur l'érosion côtière a été soumis à la SFI en juin 2019 et examiné par le consultant externe de la SFI. Tout en reconnaissant que le projet de rapport d'étude sur l'érosion côtière était bien rédigé et que les cartes et les graphiques étaient clairement présentés, le consultant a formulé des recommandations sur chaque élément analysé dans l'étude pour assurer que le rapport final achevé soit adéquat et qu'il satisfasse aux normes internationales.

Une version finale de l'étude sur l'érosion côtière, comprenant l'analyse des données historiques, l'évaluation des impacts cumulatifs et les impacts du projet LCT sur la côte à l'est du port, a été reçue par la SFI en avril 2020 et également examinée par le consultant de la SFI. Comme indiqué au CAO, le consultant n'était pas d'accord avec la conclusion selon laquelle le projet LCT contribuait à l'augmentation de l'érosion autour d'Agbodrafo et de Baguida en raison i) du dragage du chenal d'accès au port et ii) de la construction d'un nouvel épi prolongeant le brise-lames existant pour le port en vue d'empêcher que le canal d'accès ne se remplisse de sable. Le consultant de la SFI a plutôt indiqué certaines omissions à propos de l'interprétation des résultats qui, selon lui, devraient considérer les impacts cumulatifs d'autres projets.

Pour mieux comprendre les déductions du consultant de la SFI sur le lien entre le port et l'augmentation de l'érosion dans certaines localités voisines, le CAO a eu d'autres discussions avec le consultant de la SFI et les consultants de LCT (les auteurs de l'étude sur l'érosion côtière). Sur la base de ces discussions, le CAO note que :

1. Le consultant de la SFI et les consultants de LCT conviennent que le port de Lomé (dont LCT est le plus grand opérateur) a historiquement été et continue d'être un facteur contribuant à l'érosion côtière dans la zone à l'est du port. Le rôle continu du port dans la perturbation du flux de sédiments le long de la côte est également reconnu dans la réponse de la SFI à l'enquête de conformité du CAO : « *le principal brise-lames (pour le port) accumule les sédiments et réoriente la dérive littorale ouest-est vers le chenal de navigation, qui joue le rôle de piège et recueille pratiquement tous les sédiments se déplaçant d'ouest en est.* »⁷
2. Il existe une divergence de vues entre le consultant de la SFI et les consultants de LCT sur le rôle que le projet LCT lui-même a joué par rapport à l'érosion côtière à l'est du port.

Tout en contestant les conclusions de l'équipe de consultants de LCT concernant la contribution du projet LCT à l'érosion, le consultant de la SFI a noté que le port de Lomé n'a pas de solution durable au problème sous-jacent de l'accumulation de sable à l'ouest du brise-lames et dans le chenal, ni à l'épuisement du sable à l'est. Sur cette question, il a donné des conseils conformes à la déclaration suivante figurant dans la réponse de la SFI à l'enquête du CAO : « *... la solution au problème de l'érosion pourrait donc fondamentalement dépendre du transfert de matériaux d'un système à un autre, essentiellement par le contournement des sables accumulés à l'ouest, mais aussi peut-être par le dépôt des sédiments dragués par suite de l'entretien du chenal. Les deux options pourraient être bonifiées en construisant de courts épis le long des plages situées à l'est du port.* »⁸

En juin 2020, la SFI et LCT avaient confirmé au CAO que la version d'avril 2020 de l'étude sur l'érosion côtière reçue de LCT était le rapport final. Toutefois, 10 mois plus tard, en février 2021, la SFI a informé le CAO qu'en raison d'éventuelles lacunes de l'étude, la SFI soutenait LCT pour engager un consultant pour examiner l'étude. En collaboration avec d'autres bailleurs de fonds du projet, la SFI a rédigé des termes de référence et présélectionné des consultants pour examiner l'étude. En mai 2021, la SFI a informé le CAO que LCT avait engagé un consultant pour examiner et finaliser le rapport. Au moment de la rédaction du présent rapport de suivi, les travaux concernant l'étude révisée sur l'érosion côtière étaient en cours

2. Concertation avec les parties prenantes et divulgation des informations

A. Constats de l'enquête du CAO

Le CAO a relevé dans l'enquête que les consultations au titre de l'EIES pour le projet n'ont pas inclus les communautés susceptibles d'être touchées dans la zone d'érosion à l'est du port, bien que les communautés situées dans cette zone aient été identifiées dans l'EIES comme faisant partie de la zone d'influence du projet. Le CAO a également noté que le plan d'action E&S (PAES) du projet n'avait pas été divulgué à ces communautés et ne comportait pas de structure pour rendre compte à ces communautés. En conséquence, le CAO a constaté que la SFI n'avait pas l'assurance de la conformité du projet avec les exigences NP1 en matière de consultation et de divulgation des informations sur le projet (par. 20 et 21).

⁷ Réponse de la SFI à l'enquête de conformité du CAO sur l'investissement de la SFI dans Togo LCT, octobre 2016 – <https://bit.ly/2U4p2Op>

⁸ Réponse de la SFI à l'enquête de conformité du CAO sur l'investissement de la SFI dans Togo LCT, octobre 2016 – <https://bit.ly/2U4p2Op>

Le CAO a constaté que, pendant la mise en œuvre du projet, les mesures convenues entre la SFI et le client n'ont pas précisé le besoin de *concertation et de divulgation* aux communautés situées dans la zone d'érosion, et que la SFI n'a pas cherché à s'assurer que les révisions du PAES ont été élaborées après consultation avec les communautés touchées ou après leur avoir divulgué. Le CAO a également constaté que la SFI ne disposait pas d'un cadre d'accompagnement ou de suivi propre à garantir que les préoccupations concernant les impacts liés au projet soient traitées en consultation avec les communautés susceptibles d'être touchées. Cela est contraire aux paragraphes 16 et 26 de la NP1, qui contiennent des exigences de consultation et de divulgation pour le PAES.

B. Mesures prises par la SFI en réponse aux constats

I. *Compléments au Plan d'action environnemental et social (PAES) du projet*

En 2020, la SFI a convenu avec le client d'un plan d'action à mettre en œuvre pendant la durée de vie restante du projet, qui comprenait les engagements suivants :

- LCT continuera à mettre en œuvre le Plan de concertation avec les parties prenantes (PCPP) pour assurer la divulgation et la diffusion des informations, la consultation et la participation aux activités clés et la gestion des plaintes par l'intermédiaire de 10 à 15 représentants des communautés côtières locales.
- LCT a exprimé son intérêt et sa volonté de participer aux programmes de surveillance et de protection à long terme de la côte togolaise, sous la coordination des autorités nationales, ou à d'autres initiatives telles que le Centre de gestion intégrée du littoral (CEGIL) ou le Programme de gestion du littoral ouest-africain (WACA). LCT s'est engagé à approcher les parties prenantes concernées pour déterminer comment y contribuer.
- Grâce à son programme au titre de la responsabilité sociale des entreprises, LCT s'engage à soutenir les initiatives visant à améliorer les moyens de subsistance et le développement économique des communautés côtières.
- LCT s'engage à laisser la SFI divulguer les versions finales de l'étude sur l'érosion côtière et du rapport d'audit environnemental sur son site Web.

II. *Cadrage pour un dialogue multipartite*

En octobre et novembre 2019, la SFI a engagé un facilitateur tiers pour étudier les options d'un dialogue multipartite. L'animateur a mené des entretiens bilatéraux et des discussions en petits groupes avec divers acteurs (30 parties prenantes ont été interrogées), dont certains membres du Collectif des personnes victimes d'érosion côtière, pour juger de la faisabilité d'une plateforme multi-acteurs autour des questions liées à l'érosion côtière. À la suite de la mission de cadrage du facilitateur, la SFI a conclu que les conditions n'étaient pas réunies pour que la SFI soutienne une initiative de dialogue multipartite concernant l'érosion côtière, même si la SFI reste ouverte à une participation à d'autres initiatives régionales pertinentes à l'avenir.

III. *Consultation et divulgation des informations concernant l'évaluation en cours des impacts de l'érosion côtière*

L'audit environnemental et social ainsi que l'étude sur l'érosion côtière prévoyaient une concertation documentée avec les communautés potentiellement affectées, y compris le groupe plaignant. Cette concertation comprenait des réunions avec les consultants de LCT aux fins de la collecte d'informations. Cependant, il n'y a aucune preuve que le client ou ses consultants aient partagé des conclusions préliminaires ou sollicité des commentaires sur ces conclusions auprès des plaignants ou d'autres personnes concernées.

Perspective des plaignants

Les plaignants sont un groupe de personnes vivant à l'est du port, qui pensent que le projet LCT contribue à l'accélération de l'érosion côtière, aggravant ainsi l'impact sur leurs communautés. Leurs principales préoccupations concernent la perte de terres et de maisons causée par l'érosion côtière, qui a un impact négatif sur leurs moyens de subsistance, entre autres problèmes. En outre, les plaignants maintiennent qu'ils n'ont jamais été identifiés comme des communautés touchées dans l'EIES du projet ni consultés concernant les impacts du projet.

Les plaignants indiquent qu'en janvier 2020, ils ont été consultés dans le cadre du processus de validation de l'audit. Ils rapportent qu'à ce moment-là, ils ont visité le projet LCT et rencontré des représentants de LCT et de l'autorité nationale de l'environnement. Les plaignants déclarent avoir des questions sur le contenu et les conclusions de l'audit. Ils signalent également que les conclusions de l'enquête du CAO ne sont mentionnées nulle part dans l'audit, ce qu'ils considèrent comme une lacune. Ils rapportent que ni LCT ni l'autorité environnementale n'ont officiellement répondu à leurs préoccupations concernant l'audit à la suite de la réunion de validation de janvier 2020. Les plaignants reconnaissent en outre que des projets de développement communautaire ont été proposés par LCT. Cependant, ils déclarent que leur priorité est que le projet se conforme aux normes de performance pertinentes de la SFI sur l'évaluation et l'atténuation des impacts de l'érosion avant toute concertation avec LCT dans le cadre de projets de développement communautaire. Pour les mêmes raisons, les plaignants ont exprimé leur réticence à participer à l'initiative de dialogue multipartite soutenue par la SFI.

Les plaignants s'inquiètent également du manque de consultation effective et de divulgation en temps opportun d'informations concernant l'audit environnemental et social et l'étude sur l'érosion côtière. Ils affirment que LCT n'a pas pris attache avec les communautés ni leurs représentants depuis la fin des consultations pour l'étude sur l'érosion en 2019. Ils rapportent que les ONG et les représentants des communautés font un suivi mensuel de l'impact de l'érosion sur leurs communautés. Ainsi, affirment-ils, le port fonctionne sans mesures d'atténuation en place, la mer continue d'avancer, faisant perdre aux gens leur maison, leur emploi et leur source de vie. Ils ont exprimé leur frustration à l'égard du processus et du manque de solution.

Mesures relevant des politiques, procédures, pratiques ou connaissances de la SFI

Comme indiqué dans le premier rapport de suivi du CAO, la SFI a pris des mesures pour répondre aux constats de l'enquête du CAO à l'échelle des politiques, procédures, pratiques ou connaissances.⁹ Le CAO a noté qu'une nouvelle section avait été ajoutée aux Directives sur la santé et la sécurité environnementales de la SFI pour les ports, les havres et les terminaux, fournissant ainsi des lignes directrices utiles dans le cadre de l'évaluation des impacts de projets sur les processus côtiers et l'érosion.¹⁰ Le CAO a aussi indiqué que la SFI avait engagé un consultant externe pour fournir aux employés de la SFI une expertise au sujet des impacts potentiels de projets sur l'érosion côtière.

⁹ Rapport de suivi de conformité du CAO, Togo LCT-01, mars 2018 - <https://bit.ly/3pPTVq8>

¹⁰ Voir IFC, EHS Guidelines. Disponible à l'adresse : <https://bit.ly/2mWsc94>.

Conclusion

En octobre 2016, le CAO a publié un rapport d'enquête sur l'application par la SFI de ses normes environnementales et sociales au projet LCT. En particulier, le CAO a constaté des lacunes dans l'examen et la supervision par la SFI de l'évaluation des impacts de l'érosion associés au projet, y compris les impacts cumulatifs et historiques, comme l'exigent les normes de performance de la SFI. Le rapport d'enquête du CAO a également relevé des lacunes dans l'application par la SFI de ses critères en matière de consultation et de divulgation des informations au projet en ce qui concerne les problèmes d'érosion.

La réponse de la SFI à l'enquête de conformité du CAO a indiqué qu'aucun lien n'avait été établi entre le projet et l'érosion côtière. La réponse de la SFI ne contenait pas de plan d'action pour répondre aux constats du CAO ; cependant, la SFI a par la suite signalé qu'elle avait pris des mesures en réponse à ces constats.

En ce qui concerne l'évaluation des impacts de l'érosion, la SFI rapporte que deux études ont été commandées par le client : un audit environnemental et social et une étude sur l'érosion côtière. Tout en faisant état d'un éventail de causes contributives, les deux études ont confirmé que le port de Lomé a toujours été et demeure une cause importante d'érosion côtière pour l'est du port. Dans ce contexte, l'étude sur l'érosion côtière a montré que le projet LCT a contribué à l'érosion côtière pour l'est du port. Sans attribuer de causalité précise, l'audit environnemental et social fait état de l'augmentation de l'érosion suite à la construction du projet LCT et arrive à la conclusion de que cela ne peut pas être la « sole responsabilité » de LCT. À ce jour, la SFI n'a pas demandé à LCT d'élaborer un programme de gestion pour remédier aux impacts du projet associés à l'érosion à l'est du port. La SFI estime que cela n'est pas nécessaire car le lien entre le projet LCT et l'érosion à l'est du port n'est pas suffisamment établi. Pour étayer cette approche, la SFI s'appuie sur les conseils d'un consultant externe qui a examiné les études du client et a conclu que la méthodologie utilisée pour examiner les impacts d'érosion du projet n'était pas suffisante pour établir un lien de causalité entre l'extension du port et une augmentation dans l'érosion côtière. Par la suite, la SFI a aidé LCT à engager un consultant pour réviser l'étude sur l'érosion côtière.

Au moment de la rédaction du présent rapport de suivi du CAO, cette révision était en cours et, par conséquent, la question de savoir si l'expansion du port a contribué à l'érosion côtière reste ouverte d'un point de vue technique. Toutefois, nul ne conteste le fait que le port de Lomé (dont LCT est le plus grand opérateur) a historiquement été et continue d'être un facteur contribuant à l'érosion côtière dans la zone à l'est du port. La politique de durabilité de la SFI exige que : *«Lorsque le projet s'accompagne d'impacts historiques, sociaux ou environnementaux importants, notamment causés par des tiers, la SFI travaille en collaboration avec son client à la définition de mesures de correction possibles »* (2006, par. 13). La SFI ne s'est toujours pas conformée à cette exigence.

La SFI a travaillé en collaboration avec LCT pour répondre aux conclusions du CAO concernant le manque de concertation avec les parties prenantes et de divulgation d'informations concernant les impacts d'érosion potentiels du projet. Par ce travail, LCT s'est engagé à assurer la divulgation et la diffusion des informations, ainsi que la consultation des communautés côtières. LCT s'est également engagé à participer aux programmes de surveillance et de protection du littoral sous la coordination des autorités nationales et à soutenir les activités de subsistance et de développement économique pour les communautés côtières dans le cadre de son programme au titre de la responsabilité sociale des entreprises.

Toutefois, les conclusions du CAO concernant le manque de consultation et de divulgation d'informations n'ont pas été entièrement prises en compte conformément aux critères de la SFI. La préparation de l'audit environnemental et social et de l'étude sur l'érosion côtière comprenait

des réunions avec les communautés potentiellement affectées, notamment les plaignants. Bien que ces réunions constituent une partie nécessaire du processus de concertation avec les parties prenantes, elles ne sont pas suffisantes pour répondre aux normes de la SFI. La Norme de performance 1, telle qu'elle s'applique à ce projet, requiert une concertation et des consultations répétées sur la base de « la divulgation préalable d'informations pertinentes et adéquates, y compris les projets de documents et de plans » (NP1, par. 21). Cela inclut l'obligation de divulguer les documents d'évaluation environnementale et sociale (par. 20) et les PEES du projet (par. 26). À ce jour, ces exigences n'ont pas été respectées en ce qui concerne l'évaluation des impacts d'érosion du projet.

En conséquence, le CAO conclut que ses constatations concernant l'évaluation et l'atténuation des impacts de l'érosion côtière du projet LCT n'ont pas encore été traitées conformément aux exigences de la SFI. Il est préoccupant que ces questions restent non résolues sept ans après l'ouverture du projet LCT et cinq ans après l'achèvement du rapport d'enquête de conformité du CAO, alors que les plaignants continuent de faire part de leurs préoccupations concernant l'impact de l'érosion sur leurs communautés.

Afin de traiter efficacement les conclusions du CAO et de mettre le projet en conformité, le CAO estime qu'il sera nécessaire que la SFI travaille en collaboration avec LCT pour déterminer les mesures correctives par rapport aux impacts d'érosion historiques et en cours associés au projet en raison de sa dépendance à l'égard des infrastructures du port de Lomé (voir Politique de durabilité, par. 13).

Il sera également nécessaire que la SFI s'assure que les consultations avec les communautés touchées leur offrent des possibilités de commenter tout projet de rapport d'évaluation et de plan que LCT et ses consultants préparent en relation avec la question de l'érosion côtière (voir NP1, par. 21).

Enfin, la SFI doit garantir la divulgation de toute la documentation E&S requise, y compris la version finale de l'étude sur l'érosion côtière d'avril 2020, toute version révisée de l'étude d'érosion côtière et le PAES actualisé (voir NP1, par. 20 et 26).

Dans ce contexte, le CAO maintiendra l'enquête ouverte pour en assurer le suivi et prévoit de publier un nouveau rapport de suivi au plus tard en juin 2022.