



RAPPORT D'ÉVALUATION DU CAO

**Plainte à l'égard de l'investissement de l'IFC dans le projet de la LCT
(Projet # 29197)**

Lomé, Togo

Août 2015

Bureau du CAO
de la Société financière d'investissement (sous le sigle anglais IFC) et
de l'Agence multilatérale de garantie des investissements (sous le sigle anglais MIGA)
www.cao-ombudsman.org

A propos du CAO

Le bureau du CAO est un mécanisme indépendant de responsabilisation de l'IFC et de la MIGA, qui sont les branches du Groupe de la Banque Mondiale en charge des projets du secteur privé. Le CAO agit sous la supervision directe du Président du Groupe de la Banque Mondiale et sa mission consiste à traiter les plaintes de personnes affectées par les projets recevant l'appui de l'IFC ou de la MIGA, de manière équitable, objective et constructive, et à améliorer les répercussions d'ordre environnemental et social de ces projets.

Pour de plus amples informations, consultez www.cao-ombudsman.org.

TABLE DES MATIERES

1. APERCU	Error! Bookmark not defined.
2. CONTEXTE	Error! Bookmark not defined.
2.1. Le projet	5
2.2. La plainte.....	5
3. EVALUATION	5
3.1. Méthodologie.....	6
3.2.1. Résumé des problèmes.....	6
3.2.3. Etapes suivantes.....	8

LISTE DES ACRONYMES

CAO	Bureau du conseiller-médiateur pour l'application des directives
EIES	Evaluation des impacts environnementaux et sociaux
IFC	Société financière internationale
LCT	Terminal à conteneurs de Lomé
MIGA	Agence multilatérale de garantie des investissements
PAL	Port autonome de Lomé

1. APERCU

En Mars 2015, le CAO a reçu une plainte du “Collectif des personnes victimes d'érosion côtière” – un groupe de riverains qui affirment avoir subi les impacts négatifs du projet de la LCT. Au cours de l'évaluation, les plaignants ont préféré que ce soit la fonction de conformité de l'application des directives du CAO qui traite la plainte, alors que LCT a indiqué à CAO ne pas souhaiter avoir recours au mécanisme de résolution de différends. La plainte a donc été transmise pour évaluation à la fonction de conformité de l'application des directives du CAO. Ce rapport d'évaluation donne un aperçu du processus d'évaluation, y compris une description du projet, de la plainte, de la méthodologie d'évaluation et des étapes suivantes.

2. CONTEXTE

2.1. Le Projet

D'après la description du projet par l'IFC, Lomé Container Terminal SA (LCT), une société constituée localement, a obtenu 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 transbordement de conteneurs dans le Port autonome de Lomé au Togo. Une fois achevé, on estime que le terminal aura une capacité de manutention d'un trafic de l'équivalent de 2,2 millions d'unités de vingt pieds par an. Un nouveau développement du terminal est envisagé à plus long terme au sud du bassin portuaire nouvellement construit.

La LCT est indirectement détenue en propriété exclusive par Thesar Maritime Limited, qui est un consortium entre Global Terminal Limited (GTL) et Oasis King International Limited (OKI). GTL est entièrement détenue par Terminal Investment Limited (TIL). OKI est détenue indirectement à hauteur de 70% par China Merchants Holding International (CMHI) et à hauteur de 30% par le Fonds Chinois de Développement pour l'Afrique, qui est une société entièrement détenue par la Banque de Chine pour le Développement. Le terminal est exploité conjointement par TIL et CMHI. MSC, qui représente 12% du marché du transport maritime de conteneurs, sera le client principal de la LCT.

On estime le coût du projet de la LCT à 353 millions d'Euros. L'IFC a approuvé un investissement de 255 millions d'Euros pour le projet, qui comprend un financement du propre compte de l'IFC de 85,5 millions d'Euros comme dette de premier rang et des prêts supplémentaires consentis par d'autres bailleurs pour un montant total de 170 millions d'Euros. Le projet est classé dans la Catégorie A.

2.2. La plainte

En Mars 2015, le CAO a reçu une plainte du “Collectif des personnes victimes d'érosion côtière” – un groupe de riverains qui affirment avoir subi les impacts négatifs du projet de la LCT et d'autres activités liées à l'infrastructure dans la zone portuaire. Pour des informations plus détaillées sur les questions soulevées, veuillez consulter la Section 3.1.1.

3. EVALUATION

Le CAO a considéré que la plainte était recevable en mars 2015 et a procédé à son évaluation. L'évaluation du CAO a pour but de clarifier les questions et les préoccupations soulevées par les plaignants, afin de recueillir les points de vue des autres parties concernées sur la situation et de déterminer si les parties concernées préfèrent recourir au service de résolution de différends ou

de la conformité de l'application des directives du CAO. Au cours de l'évaluation, le CAO ne recueille pas d'informations pour juger du bien-fondé de la plainte. (Voir l'Annexe A pour une description complète du processus de traitement des plaintes du CAO.)

3.1. Méthodologie

L'évaluation de la plainte par le CAO consiste à :

- Examiner les documents relatifs au projet ;
- Rencontrer les membres des communautés affectées, leurs chefs traditionnels et le collectif ;
- Rencontrer les représentants de la LCT ;
- Rencontrer séparément les agences environnementales togolaises et le Port autonome de Lomé ; et
- Discuter avec l'équipe du projet de l'IFC.

3.1.1. Résumé des problèmes

Cette section résume les questions exposées par les différents groupes de parties concernées lors de leurs discussions avec le CAO. Il ne comporte aucun jugement émis par le CAO sur le bien fondé de la plainte.

Le point de vue des plaignants

La principale préoccupation des plaignants concerne les répercussions de l'érosion côtière sur 13 communautés qui ont présenté la plainte et résident le long de la côte, à l'est du port de Lomé et du projet de la LCT. Les 13 communautés sont Catagua, Gbetsiogbe, Baguida, Avepozo, Kpogan, Afidegnigda, Agbavi, Gbodjome, Devikem, Alimagnan, Agbedrafo, Kpeme et Edoh Kope.

Les plaignants indiquent qu'ils ont commencé à subir les impacts de l'érosion côtière à la fin des années 1960, après la création du port et du premier quai, mais qu'elle avait un rythme plus acceptable de 1 à 7 mètres par an. Ils déclarent avoir constaté une grave accélération de l'empiètement de la mer à partir de 2012 à un rythme estimé de 10 mètres par mois, qu'ils attribuent au début de la construction du projet de la LCT et d'autres activités portuaires. Les communautés expriment le rythme alarmant de l'empiètement de la mer qui les a fortement affectés en tant qu'individus et en tant que communautés. Voici les impacts décrits par les plaignants au CAO :

- Perte des terres et destruction de leurs maisons, qui les a conduits à se déplacer de manière définitive. Certaines familles ont essayé de construire d'autres maisons, la plupart desquelles ont ensuite été emportées par la mer. D'autres ont dû louer des maisons alors qu'ils étaient propriétaires. Les familles sont désormais éparpillées, certains membres de la communauté sont partis vers les pays voisins ou plus loin. Les communautés indiquent qu'avec l'aggravation de l'érosion, certaines familles se retrouvent sans abri et d'autres subiront le même sort.
- Perte des fermes, des plantations de cocotiers et des sites touristiques qui constituaient la base de leurs moyens de subsistance et ne leur ont laissé que peu d'alternatives. Les niveaux de la mer ont également modifié le littoral, rendant les anciennes zones de pêche très rocheuses, de sorte qu'il est très difficile de s'adonner à la pêche, un autre moyen d'existence de base. Les communautés affirment que leur capacité à gagner leur vie, à nourrir leurs familles et à éduquer leurs enfants s'en trouve très diminuée. Les femmes ont essayé d'entreprendre d'autres activités, telles que l'extraction de gravier, mais le

gouvernement leur a dit que cette activité est à présent prohibée car elle contribue à l'érosion du sable.

- Perte des sites religieux tels que les maisons de Dieu ou d'autres sites d'importance culturelle pour les communautés. De même, les tombes et les cimetières des communautés ont été retournés par la mer, ce qui les a obligés à déménager leurs morts à plusieurs reprises alors qu'ils disposent de moins de terres pour les transférer.
- Perte de l'infrastructure locale, y compris les palais royaux, les salles communautaires, les places de marché, les écoles, les puits et les routes, qui sont tous essentiels à la vie et au bien-être des communautés. Celles-ci affirment qu'elles en sont à leur quatrième route, alors que les trois premières ont été recouvertes par l'empiètement de la mer.

Elles estiment que l'érosion côtière est liée à la construction du terminal à conteneurs, ainsi que d'autres opérations de construction qui ont eu lieu dans la zone portuaire, y compris les liaisons avec le troisième quai, qui a été construit par la société française, le groupe Bolloré. Les plaignants affirment qu'ils connaissent d'autres opérateurs du secteur privé qui ont entrepris des activités de construction, et que le port en soi peut être en partie à l'origine du problème. Cependant, ils estiment que le projet de la LCT contribue également à l'érosion et ils remettent en cause le fait que cette question n'ait pas été correctement examinée par la société et par l'IFC. Ils affirment que l'EIE du projet ne les a jamais identifiés comme des communautés affectées et qu'on ne les a pas consultés ou informés.

Les communautés affirment également avoir exploré diverses approches pour que l'on s'occupe de leurs problèmes et s'être adressées à la Banque Mondiale, à l'IFC et à différentes entités du gouvernement du Togo. Elles déclarent n'avoir reçu aucune réponse et n'avoir vu aucune mesure mise en place pour les aider à se protéger contre l'érosion côtière. Les communautés expliquent qu'en 2012, treize personnes de Baguida Beach ont reçu une indemnisation de la part du Ministre des Affaires Sociales pour les des répercussions de l'érosion côtière sur leurs maisons. Une autre communauté indique qu'elle s'était mobilisée pour ériger une barrière côtière, mais, en raison de ressources insuffisantes, elle avait finalement été détruite par la mer.

Les plaignants souhaitent voir une solution globale à la question de l'érosion côtière qui se répercute sur leurs communautés. Ils ont évoqué auprès du CAO plusieurs mesures comme solutions éventuelles, y compris la construction de barrières de protection qui enraieraient l'empiètement de la mer et permettraient entre autres aux communautés de rester sur leurs emplacements actuels, de déménager, de fournir des logements aux groupes les plus vulnérables et de soutenir des activités de subsistance alternatives.

Le point de vue de la LCT

La LCT sait que le littoral togolais est affecté par l'érosion côtière et que depuis déjà la construction du port, la zone côtière à l'est du port devait déjà rester libre de toute construction en raison du risque associé d'érosion. LCT a déclaré qu'il est de notoriété commune que plusieurs routes côtières, ainsi que plusieurs bâtiments, ont disparu dans la mer depuis cette date, en raison du retrait de la ligne côtière de plusieurs centaines de mètres. LCT a également déclaré que l'on sait que ce thème est très complexe et a plusieurs facteurs explicatifs.

Cependant, la LCT déclare que sur la base des informations mises à sa disposition, y compris les conclusions de l'ESIA et les simulations numériques de l'environnement côtier qu'elle a réalisées, et sur la base des informations qu'elle a recueillies auprès des autorités et institutions togolaises, la LCT ne pense pas qu'il existe quelque indication que ce soit que son projet de terminal à conteneurs soit à l'origine de l'érosion ou de l'accélération de l'érosion qui sont présentées par les plaignants. La LCT a aussi précisé que de son point de vue, il n'existe aucun lien entre son terminal à conteneurs et le troisième quai de Bolloré.

La LCT a rencontré le PAL et plusieurs agences togolaises à ce sujet et elle déclare qu'il est devenu clair que ce n'est pas à la LCT de traiter les plaintes relatives à l'érosion côtière, mais qu'elles devraient plutôt être traitées par les autorités compétentes et par le PAL puisqu'elles relèvent de leur responsabilité et de leur mandat. Par conséquent, la société ne pense pas être l'institution qui puisse apporter une solution à la question d'érosion côtière exposée dans la plainte.

La LCT stipule également qu'elle a fait preuve d'une diligence raisonnable d'ordre social et environnemental autour des questions qui sont, selon elle, liées au projet. Elle déclare avoir mené l'EIES conformément aux exigences et mis en place un système de gestion environnementale et sociale et des plans de réinstallation pour deux groupes (extracteurs de sable et maraîchers) dont les activités de subsistance se trouvaient dans l'empreinte du projet avant la construction. La LCT estime qu'elle a fait de sérieux efforts pour assumer ses obligations d'ordre social et environnemental liées au projet. Au-delà du dialogue établi avec les extracteurs de sable et les maraîchers, elle attire l'attention sur ses programmes relatifs au remplacement de la mangrove et à la protection des espèces de tortues qui ont été identifiées au sein de la zone du terminal. Quant à l'érosion côtière, LCT a déclaré que ni l'EIES ni les simulations numériques de la ligne côtière qu'elle a commanditées dans l'empreinte du projet, n'ont suggéré le risque accéléré d'érosion côtière qui est dépeint par les plaignants.

La LCT précise qu'elle comprend la gravité de l'érosion côtière à l'échelle nationale et même régionale. Compte tenu de sa présence dans la zone portuaire, ainsi que de plusieurs acteurs du secteur privé, la LCT reste disponible pour dialoguer avec les autorités. Elle indique que ce serait toutefois en tant qu'entreprise citoyenne, et que de toute façon la LCT est en train de développer : (i) un plan d'engagement des parties prenantes ; (ii) un plan de développement des communautés ; et (iii) une évaluation supplémentaire des impacts sociaux et environnementaux, qui examineraient tous le thème de l'érosion côtière quand approprié.

3.1.2. Etapes suivantes

A l'issue de plusieurs discussions avec les plaignants, ces derniers ont exprimé leur préférence auprès du CAO afin qu'il procède à un enquête de l'application des directives du projet et de la participation de l'IFC. De même, la LCT a indiqué au CAO que compte tenu du mandat et de la responsabilité des diverses autorités dans la zone portuaire et du manque de liens avérés avec son projet, la LCT ne voit aucune raison d'avoir recours au mécanisme de résolution des différends du CAO. Sur la base des décisions des parties et conformément aux directives opérationnelles du CAO, l'affaire sera renvoyée à la fonction de conformité de l'application des directives.

Annexe A: le processus de traitement des plaintes du CAO

Le bureau du CAO est un mécanisme indépendant de responsabilisation de l'IFC et de la MIGA, qui sont les branches du Groupe de la Banque Mondiale en charge des projets du secteur privé. Le CAO agit sous la supervision directe du Président du Groupe de la Banque Mondiale et sa mission consiste à traiter les plaintes de personnes affectées par les projets recevant l'appui de l'IFC ou de la MIGA, de manière équitable, objective et constructive, et à améliorer les répercussions d'ordre environnemental et social de ces projets.

L'évaluation initiale est menée par le service de résolution de différends du CAO. Le but de l'évaluation du CAO est de : (1) clarifier les questions et les préoccupations soulevées par le(s) plaignant(s) ; (2) recueillir les points de vue des autres parties concernées sur la situation ; et (3) aider les parties concernées à comprendre les options de recours dont elles disposent et à déterminer si elles souhaitent poursuivre une solution collaborative par le biais du service de résolution de différends du CAO, ou si l'affaire devrait être examinée par le service de conformité de l'application des directives du CAO.

Ce document est un compte rendu préliminaire des points de vue exprimés auprès de l'équipe du CAO et apporte des explications quant aux étapes suivantes, selon la décision des parties de recourir au processus de résolution de différends ou au processus de conformité de l'application des directives. *Ce rapport ne porte aucun jugement sur le bien fondé de la plainte.*

Conformément aux directives opérationnelles du CAO,¹ les étapes suivantes sont généralement adoptées à la réception d'une plainte :

- 1^{ère} Etape : **Accusé de réception** de la plainte
- 2^{ème} Etape : **Recevabilité** : Détermination de la recevabilité de la plainte pour bénéficier d'une évaluation dans le cadre du mandat du CAO (pas plus de 15 jours ouvrables)
- 3^{ème} Etape : **Evaluation par le CAO** : Le CAO procède à une évaluation des problèmes et aide les parties concernées à comprendre et à déterminer si elles souhaitent poursuivre une solution consensuelle par le biais d'un processus collaboratif facilité par le service de résolution de différends du CAO, ou si l'affaire devrait être traitée par le service de conformité de l'application des directives, afin d'examiner la diligence raisonnable d'ordre environnemental et social dont l'IFC ou la MIGA a fait preuve. L'évaluation peut durer jusqu'à 120 jours ouvrables.
- 4^{ème} Etape : **Facilitation du règlement** : Si les parties choisissent de poursuivre un processus collaboratif, le service de résolution de différends du CAO est amorcé. Le processus de résolution de différends est généralement lancé à partir d'un protocole d'accord et/ou de règles fondamentales convenues d'un commun accord entre les parties. Il peut s'agir d'une facilitation ou d'une médiation, d'une enquête conjointe ou d'autres approches de résolutions convenues conduisant à un accord de règlement à l'amiable ou un autre objectif mutuellement convenu et approprié. Le principal objectif de ces types de démarches axées sur la résolution d'un problème sera de traiter les questions exposées dans la plainte,

¹ Pour des informations détaillées sur le rôle et le travail du CAO, veuillez vous reporter au texte complet des directives opérationnelles en consultant :

http://www.cao-ombudsman.org/documents/CAOOperationalGuidelines2013_ENGLISH.pdf

et toute autre question importante liée à la plainte qui a été identifiée au cours de l'évaluation ou du processus de règlement de différends, d'une manière jugée acceptable par les parties concernées².

ou

Evaluation/Enquête de conformité : Si les parties optent pour le processus de conformité de l'application des directives, il s'agira pour le service de conformité de l'application des directives du CAO d'examiner la diligence raisonnable d'ordre environnemental et social dont l'IFC ou la MIGA a fait preuve dans le cadre du projet visé, afin de déterminer le bien fondé d'une enquête de conformité de la performance de l'IFC ou de la MIGA liée au projet. L'évaluation peut durer jusqu'à 45 jours ouvrables. Si l'on juge du bien fondé d'une enquête, le service de conformité de l'application des directives du CAO conduit une enquête approfondie sur la performance de l'IFC ou de la MIGA. Un rapport d'enquête identifiant toute non-conformité, ainsi que la réponse de l'IFC ou de la MIGA, seront rendus publics.

5^{ème} Etape : **Conformité** et suivi

6^{ème} Etape : **Conclusion/Clôture** de l'affaire

² Dans l'éventualité où les parties concernées sont incapables de résoudre les problèmes par le biais d'un processus collaboratif dans le délai accordé, le service de résolution de différends du CAO cherchera tout d'abord à aider les parties concernées à sortir de l'impasse. Si ce n'est pas possible, l'équipe de résolution de différends informera les parties concernées, y compris le personnel de l'IFC ou de la MIGA, le Président et le Conseil d'Administration du groupe de la Banque Mondiale, et le public, que le service de résolution de différends du CAO a clôturé la plainte et l'a transférée au service de contrôle de l'application des directives du CAO afin d'évaluer la performance de l'IFC ou de la MIGA liée au projet.