

10 octobre 2022

**Réponse de la Direction de la DEG et de la FMO au rapport d'examen de conformité du panel d'experts indépendants concernant la plainte relative au terminal à conteneurs de Lomé, un terminal de transbordement de conteneurs situé à Lomé, au Togo.**

Le 29 septembre 2022, le panel d'experts indépendants (PEI) a publié son rapport d'examen de conformité (le « Rapport ») sur la plainte concernant le terminal à conteneurs de Lomé (« LCT » ou le « Projet »). Le Projet comprenait l'aménagement, la construction et l'exploitation d'un terminal de transbordement de conteneurs, situé dans le port autonome existant de Lomé au Togo, et la construction d'un épi de sable qui a été réalisée en 2012. La FMO et la DEG sont les co-prêteurs du projet.

La FMO et la DEG souhaitent exprimer leur gratitude aux plaignants pour leur patience, la procédure ayant pris beaucoup plus de temps que prévu initialement. Nous exprimons également notre reconnaissance pour les efforts déployés par le PEI dans la recherche et la compréhension de l'impact et des problèmes liés au projet et pour la rédaction du Rapport. Cette appréciation s'applique également à LCT, pour sa coopération continue dans ce processus.

La plainte est centrée sur l'impact de l'érosion côtière qui a entraîné la perte de terres, la destruction d'habitations, la disparition de sites religieux, de fermes et de lieux touristiques, ainsi que des difficultés liées aux activités de pêche. La FMO et la DEG reconnaissent que l'érosion côtière au Togo affecte les communautés vulnérables depuis plus de cinq décennies et continue de mettre en danger les moyens de subsistance des communautés côtières. Nous regrettons de voir que ces communautés sont confrontées à ces impacts et soulignons l'importance de remédier à ces impacts.

La FMO et la DEG notent que lors de l'évaluation de la plainte, le PEI n'a pas pu prendre en compte toutes les informations désormais disponibles sur la question de déterminer si la construction de l'épi en 2012 a entraîné une augmentation significative de l'érosion côtière et a ensuite conduit à la perte de terres, et à la destruction d'habitations, de moyens de subsistance et de sites religieux des plaignants. Les résultats des études menées indiquent que, depuis la construction de LCT en 2012, il n'y a pas eu d'augmentation significative de l'érosion côtière.

Sur la base de ses constats, le PEI conclut son Rapport par plusieurs recommandations. La FMO et la DEG tiendront compte de la plupart de ces recommandations. Il est toutefois difficile de s'engager sur la recommandation du PEI de concevoir et de mettre en œuvre des mesures pour traiter les impacts de l'érosion causée par le port de Lomé au sens large, en coopération avec LCT et les autorités togolaises. LCT a une influence limitée en la matière. LCT a cependant l'intention, dans la limite de son niveau d'influence, de s'engager activement avec les parties prenantes concernées afin d'aider à identifier des mesures pour remédier aux impacts de l'érosion. Il n'est pas certain que toutes les parties soient d'accord et/ou désireuses de participer à un tel processus.

La FMO et la DEG rédigeront un plan d'action de gestion (« PAG ») tenant compte des recommandations du PEI en tenant compte des limitations susmentionnées. Le projet de PAG fera l'objet d'une consultation avec le plaignant et la Direction de LCT et tiendra compte de toutes les informations pertinentes disponibles. Un PAG final sera publié sur la page Web du mécanisme de plainte indépendant. Tout au long de ce processus, la DEG et la FMO devront également prévoir la fin de la relation financière avec LCT en décembre 2023, en raison du remboursement intégral du prêt.