

Langue : Français

Original : Français



## GRUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT

**PROJET : PROJET DU TERMINAL A CONTENEURS DE LOME**

**PAYS : TOGO**

---

### RÉSUMÉ EXÉCUTIF DE L'ÉTUDE D'IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SOCIAL

<b>Equipe du projet</b>	<b>Chef d'équipe :</b>	M. CISSE	Chargé d'Investissement en Chef OPSM3
	<b>Membres de l'équipe :</b>	K. LONSWAY M. FARAOUN O. AFOLAYAN R. ARON	Chef de Division ONEC3 Chargé d'Investissement OPSM 3 Chargé d'Investissement OPSM3 Spécialiste en Dév. Sociale ONEC3
	<b>Chef de division sectoriel:</b>	N. ANVARIPOUR	Chef de Division OPSM3
	<b>Directeur sectoriel :</b>	T. TURNER	Directeur OPSM
	<b>Directeur régional :</b>	J. LITSE	Directeur ORWA

## Résumé de l'Étude d'Impact Environnemental et Social

Titre du projet : **Projet du Terminal à Conteneurs de Lomé**  
Pays : **TOGO**  
Référence du projet : **P-TG-DD0-002**

---

### 1. Introduction

La Société Lomé Container Terminal (LCT) a signé une convention avec l'Etat du Togo pour réaliser un projet comprenant la conception, le financement, la construction, la gestion et l'exploitation d'un terminal privé au port de Lomé. LCT cherche le financement de la Banque Africaine de Développement pour réaliser ce projet.

En conformité avec les dispositions de la loi-cadre sur l'environnement, une étude d'impact environnemental et social (EIES) du projet de construction d'un terminal à conteneurs au port de Lomé, assortie d'un plan de gestion environnemental et social (PGES), a été réalisée par le Cabinet Inros Lackner A.G. Sur la base des résultats du processus d'évaluation du rapport d'EIES du projet, le certificat de conformité environnementale a été délivré à la société LCT par arrêté ministériel en date du 22 octobre 2010.

Le projet prendra en compte les exigences légales du Togo, aux politiques et procédures de la Banque et des critères de performance de la Société Financière Internationale (SFI). Selon les exigences environnementales et sociales de la Banque, l'EIES a examiné les éléments physiques, biologiques et socio-économiques et les impacts et l'EIES a recommandé plusieurs mesures d'atténuation. Le résumé de l'EIES dudit projet est présenté dans le présent document.

### 2. Description et justification du projet

**2.1. Description du projet :** Le projet consiste en l'extension des installations portuaires existantes afin de permettre l'entrée de grands porte-conteneurs dans le port de Lomé et de répartir ensuite ces conteneurs vers les pays limitrophes par des navires collecteurs (feeders).

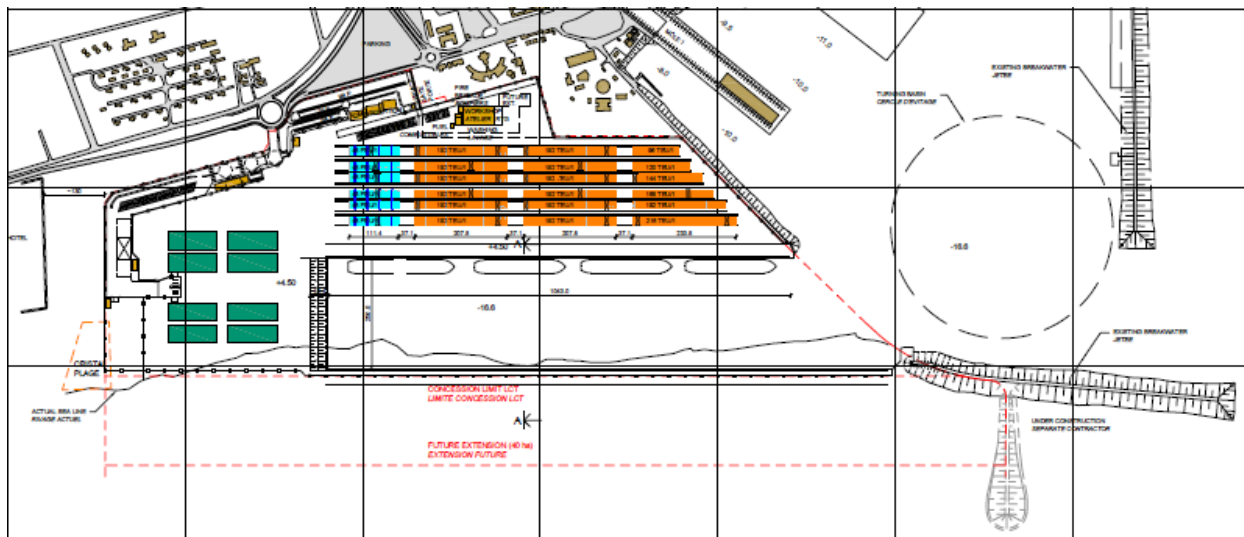
Le site qui abritera le projet est présenté dans les images suivantes (voir le Figure 1).

Figure 1- présentation générale du site



Pour ce faire, LCT envisage, dans le cadre d'une Convention de concession qui la lie à l'Etat du Togo, de construire et d'exploiter des installations comprenant une darse avec plusieurs postes à quai et d'aménager une grande surface pour le stockage de conteneurs a été prévue. La convention couvre une période de 35 ans, avec une prorogation possible de 10 ans. Le layout du terminal est présenté en Figure 2.

Figure 2- Layout du Terminal



La mise en œuvre du projet se fera à travers les principales étapes décrites ci-dessous.

- L'étape de pré-construction durant laquelle sont réalisées des études de reconnaissance du sous-sol, des études océanographiques et de courantologie ;
- L'étape de construction des ouvrages et installation des équipements : les constructions et aménagements ciblés dans le projet seront réalisés de manière évolutive à travers les trois phases suivantes :

#### ☞ Phase I

- Mur de quai côté terre, long de 750 m, avec trois postes à quai ;
- Mur de quai côté mer, long de 1 025 m, sans équipement ;
- Surface pour le stockage de conteneurs côté terre: 180 000 m<sup>2</sup> ; et
- Profondeur d'eau dans la darse, le bassin portuaire et le chenal d'accès: à -14,60 m Z.P. ;
- Mur de quai côté terre, long de 1 050 m, avec trois postes à quai ;
- Mur de quai côté mer, long de 1 315 m, sans équipement ;
- Surface pour le stockage de conteneurs côté terre: 220 000 m<sup>2</sup> ; et
- Profondeur d'eau dans la darse, le bassin portuaire et le chenal d'accès: à - 16,60 m Z.P.

Les constructions de cette première phase seront précédées :

- De la construction d'un épi d'arrêt de sable de 300 m de long (figure 3) en enrochements, les rochers seront prélevés de la jetée principale existante et transportés directement vers le site de l'épi ; et
- Du décapage, remblai de 2,00 m environ du terrain avec du sable qui peut être prélevé en mer par pompage vers le site à l'aide d'une drague suceuse ou en provenance du site même puis compactage.

Pour ce faire, la construction d'une darse avec plusieurs postes à quai et d'une grande surface pour le stockage de conteneurs a été prévue.

#### ☞ Phase II

- Mur de quai côté terre, long de 1 050 m, avec trois postes à quai ;
- Mur de quai côté mer, long de 1 315 m, avec quatre postes à quai ;
- Surface pour le stockage de conteneurs côté terre: 220 000 m<sup>2</sup> ;
- Surface pour le stockage de conteneurs côté mer: 190 000 m<sup>2</sup> ; et
- Profondeur d'eau dans la darse, le bassin portuaire et le chenal d'accès: à - 16,60 m Z.P.

Tous les postes à quai seront équipés d'installations de manutention ultramodernes, c'est-à-dire de portiques pour la manutention de conteneurs navire/terre et inverse, de camions avec « trailer » pour le transport vers la surface de stockage et de grues RTG pour le stockage de conteneurs.

Les réalisations sont contenues dans les huit principaux éléments techniques présentés ci-dessous :

- 1) Construction d'un épi d'arrêt de sables pour agrandir la zone d'ensablement existante ;
- 2) Remblai du terrain existant d'une épaisseur d'environ 2,00 m ;
- 3) Réalisation d'un mur de quai avec équipement (mur de palplanches, mur en paroi moulée ou par technique alternative proposé par les entreprises de construction) ;
- 4) Fondations pour les portiques et les grues RTG ;
- 5) Ouverture de la jetée principale et dragage de la darse ;
- 6) Construction de VRD : réseaux d'évacuation des eaux pluviales, d'alimentation en eau potable et d'électricité ; revêtement des surfaces de stockage et des voies de circulation ;
- 7) Alimentation électrique du terminal à partir du réseau public suppléée par des groupes électrogènes de secours pouvant assurer la capacité requise de 15 MW ; et
- 8) Constructions de bâtiments et clôtures.

Exploitation des installations pendant la durée de la convention qui est de 35 ans, avec une prorogation possible de 10 ans. L'objectif du Concessionnaire (LCT) est d'atteindre dans une période de 2 à 3 ans un volume manutentionné de 400 000 à 500 000 EVP par an, et à terme un volume de 1 500 000 EVP. Durant cette phase il est attendu la création d'environ 670 emplois directs.

L'alimentation en carburant sera sécurisée par une station service centrale. Deux installations particulières ont été prévues pour le stockage des conteneurs de marchandises dangereuses. Dans sa conception la stratégie de gestion du terminal prend en compte les considérations d'ordre environnemental ou sécuritaire.

Après la durée de la concession, l'ensemble de l'installation sera rétrocédé à l'Etat Togolais qui pourra soit exploiter le terminal par ses propres soins, soit continuer l'exploitation par un concessionnaire. La durée de vie projetée pour le terminal est de cinquante (50) ans au minimum ; elle peut atteindre cent (100) ans si des mesures de maintenance et de réparation régulières sont appliquées.

**2.2. Justification du projet :** il s'inscrit dans la droite ligne de la politique sectorielle du gouvernement Togolais pour la période 2009-2018 dont les objectifs stratégiques majeurs sont:

- augmenter les capacités du port pour en faire un port commercial international, performant et compétitif, rivalisant avec les ports de la sous-région ;
- exploiter les potentialités naturelles, nautiques et géographiques du littoral togolais et surtout celles du port actuel ;
- accroître le transbordement maritime et les échanges en transit avec les pays enclavés (Niger, Burkina, Mali) ;
- améliorer la compétitivité sous-régionale du corridor togolais d'accès à la mer ;
- disposer d'une bonne desserte maritime par des navires de commerce de ligne régulière, particulièrement de navires porte-conteneurs, avec des fréquences adéquates limitant les attentes et coûts.

Aussi le volume de marchandises manutentionnées au port de Lomé a accru depuis l'année 2000 avec une croissance moyenne annuelle de 12%, les installations portuaires existantes ont alors montré leur limite face à l'essor continu de la conteneurisation nécessitant alors des mesures pour leur extension.

Enfin un tel projet contribue à l'intégration économique régionale conformément à l'objectif principal de la révision, en 1993, du Traité portant création de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest.

### **3. Cadre politique, légal et administratif**

**3.1.** L'étude d'impact environnemental et social du projet a été réalisée en tenant compte des orientations de la Politique Nationale du Togo dans les domaines de l'Environnement et des ressources naturelles. Les documents de références analysés à cet effet incluent : la Politique Nationale de l'Environnement au Togo (1998), le Plan National d'Action pour l'Environnement (2001), le Plan d'Action National pour l'Adaptation aux changements climatiques, le Profil Environnemental du Littoral du Togo et le Programme National de Lutte contre l'Erosion Côtière.

**3.2.** Dans l'analyse du cadre légal, les Conventions internationales dont le Togo est partie sont pris en compte eu égard à leur pertinence pour le projet d'une part ; de même que les lois nationales portant sur

des questions de droit de l'environnement d'autre part. Concernant ces dernières, parmi les textes revus figurent l'Arrêté N° 013/MERF du 1er septembre 2006 portant réglementation de la procédure, de la méthodologie et du contenu des études d'impact sur l'environnement et l'Arrêté N° 18/MERF du 09 octobre 2006 fixant les modalités et les procédures d'information et de participation du public au processus d'EIE.

**3.3.** Les exigences de la Banque Africaine de Développement en matière d'évaluation environnementale et sociale ainsi que les critères de performance de la Société Financière Internationale dans ces domaines ont été pris en compte dans la conduite de l'EIES et du projet de façon générale. Le projet a pris en compte les exigences et les politiques de la Banque, en particulier la Politique Environnementale, la Politique en Matière de Genre, la Politique en Matière de Déplacement Involontaire, la Politique en Matière de Réduction de la Pauvreté et la Stratégie en Changement Climatique.

**3.4.** La gestion des aspects environnementaux et sociaux liés au projet implique diverses institutions parmi lesquelles :

- Le **Ministère de l'Environnement et des Ressources Forestières** dont dépend la Direction de l'Environnement (DE). Le ministère est chargé d'assurer la mise en œuvre et le suivi de la Politique Nationale en matière d'environnement, de l'évaluation des rapports d'étude d'impact sur l'environnement et le suivi de la mise en œuvre des mesures d'atténuation des impacts négatifs des projets sur toute l'étendue du territoire national.

La Direction de la Faune et de la Chasse est chargée de la gestion des zones humides du littoral dont fait partie la zone du projet.

- Le **Ministère des Travaux publics et des Transports** est le ministère de tutelle du projet. Il comprend une Direction des Affaires Maritimes dont la mission est de mettre en œuvre la stratégie du ministère pour le développement du sous secteur des transports maritimes.

- Le **Port Autonome de Lomé** est une société d'Etat sous la tutelle administrative du Ministère chargé des Transports. Sa mission est d'assurer l'exploitation des installations portuaires par l'intermédiaire des sociétés de manutention, et la gestion du domaine portuaire. Il est en outre responsable de la sécurité sur l'étendue de son domaine y compris celle des navires avec leur pilotage et amarrage, et veille avec sa Direction Technique à l'entretien du port et au respect des normes et réglementations dans la planification et la mise en œuvre des projets de construction et d'exploitation des infrastructures portuaires.

- **D'autres institutions** dont le Ministère des Mines et de l'Energie, le Ministère de l'Eau et de l'hydraulique villageoise et la Municipalité de Lomé détiennent des prérogatives qui concernent la gestion environnementale et sociale du projet.

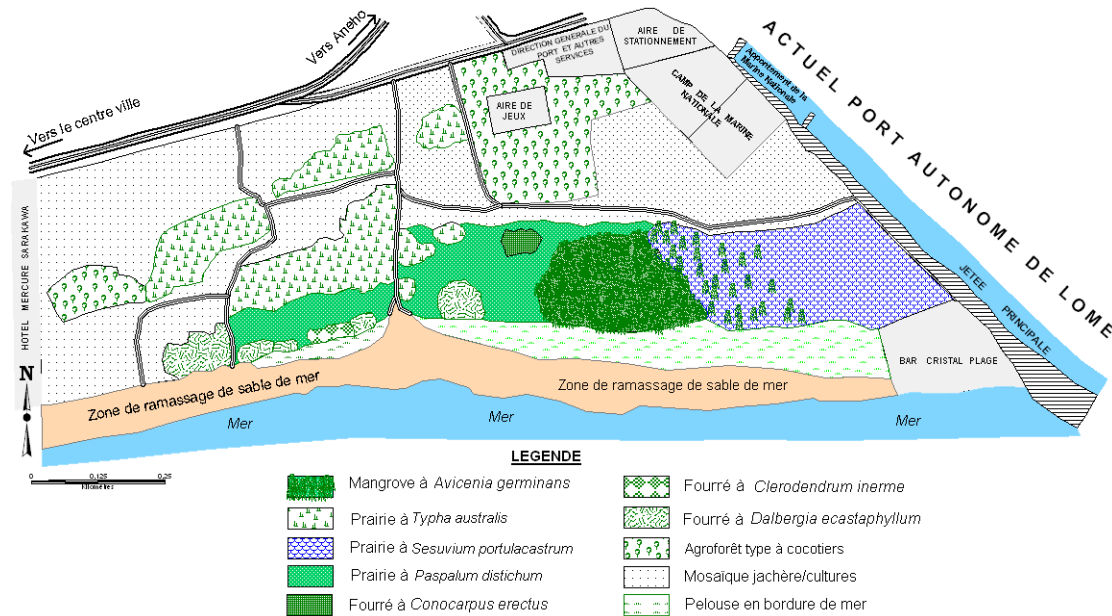
#### **4. Description de l'environnement du projet**

Le Sud de la République Togolaise est formé par une zone côtière plane et sableuse de 50 km de long, comprenant des lagunes et des zones humides. C'est sur une partie de cette zone côtière nouvellement créée sur la mer par ensablement naturel que sera réalisé le projet au port de Lomé qui se trouve à 7 km du centre de la capitale.

La zone étudiée couvre actuellement une superficie approximative de 80 ha. L'analyse de l'occupation de cet espace a permis d'identifier 11 unités principales représentées sur carte d'occupation et prospections

pour l'élaboration de la carte d'occupation ont permis de décrire 11 principales unités constituées de mangrove, prairies, fourrés, agroforêts, pelouse littorale, mosaïques de jachères et cultures et des vestiges de bâtiments et autres équipements (Figure 3).

Figure 3 : Carte d'occupation du sol de la zone étudiée



#### 4.1. Environnement biophysique

**Climat :** La région maritime tout comme l'ensemble du pays est influencé par la circulation de deux vents : l'alizé continental et l'alizé maritime. Ces mouvements de masses influencent l'apparition d'une grande saison des pluies de mars-avril à juillet et une petite saison des pluies de septembre à novembre. Ces deux saisons de pluies sont entrecoupées par une grande saison sèche de décembre à mars et une petite saison sèche en juillet-août. Le total pluviométrique augmente dès qu'on s'éloigne de la côte ; ainsi la région littorale qui abrite le site du projet est faiblement arrosée, avec une pluviométrie variant entre 700 et 900 mm /an.

Quatre saisons thermiques aux contrastes plus ou moins marqués se distinguent au cours de l'année. Lomé, le maximum absolu se situe souvent en février avec 32,0°C.

**Qualité de l'air et nuisance sonores :** La zone étudiée est une zone d'intense activité. L'environnement des abords est cependant perturbé par les bruits et gaz d'échappement causés par le passage des véhicules sur la route côtière et surtout par ceux des camions de ramassage de sables du mardi au vendredi inclus (plusieurs centaines de camions).

**Géologie :** Le substratum du littoral togolais se compose d'une série de trois ensembles lithostratigraphiques qui reposent sur le socle cristallin. Il s'agit:

- des dépôts détritiques d'âge Maestrichtien : constitués essentiellement par les sédiments sableux et argileux; mais aussi des niveaux calcaires, des argilites feuilletées et attapulгите;
- du complexe phosphatier de HahotoéRKpogamé d'âge Eocène inférieur qui est une alternance de calcaires, de phosphates, d'argile et de marnes ; et
- du continental terminal où se retrouvent deux unités discordantes d'âge différents, une du Miocène inférieur et une du Mio-pliocène et quiaffleure dans la région côtière sous forme de plateaux « terre de barre ».

**Géomorphologie** : On distingue trois formations géomorphologique sur la zone littorale togolaise:

- un plateau de terre de barre à altitude variable et soumis à un processus d'érosion différentielle et mécanique ;
- une pénéplaine qui correspond au socle précambrien formé essentiellement de roches métamorphiques constituant les formations du Dahomeyen ;
- une zone littorale et lagunaire dont d'altitude moyenne est de 5 m et constituée par les formations littorales fluvio-lagunaires et marines. C'est un secteur conquis sur la mer par ensablement naturel de cette dernière formation que le projet sera implanté.

**Pédologie** : Les sols rencontrés le long du littoral présentent une grande diversité ; ils sont répartis en cinq classes :

- les sols peu évolués sur alluvions sableux de la côte ou sur alluvions ou colluvions récents de bas de pente ou de talwegs ;
- les sols halomorphes localisés en bordure du Lac Togo, des lagunes et du fleuve Mono ;
- les sols hydromorphes se retrouvant à l'embouchure du Haho, du Zio et du Mono ;
- les sols à sesquioxydes qui comprennent plusieurs variantes des sols ferrugineux tropicaux et des sols ferralitiques ; et
- les vertisols et paravertisols topomorphes ou lithotopomorphes qui représentent environ trois quarts des sols de la dépression de la Lama et quelques sols des bas de pente.

Il y a lieu cependant de mentionner encore les sols de la plage constitués des sables et sédiments apportés par le courant côtier et qui se sont amassés sur le domaine portuaire devant la jetée principale ces dernières années. C'est sur cette nouvelle zone d'apport de sables que se réalisera le projet.

**Dynamique sédimentaire** : La dynamique sédimentaire dans la zone étudiée correspond à la situation typique le long de la côte togolaise. A certains endroits, elle est changée à cause du port existant. La valeur de l'état initial est jugée moyenne.

Dans la zone du projet la construction de la jetée principale du bassin portuaire a introduit une perturbation, voire un arrêt dans le transport des sédiments le long de la côte. C'est ainsi que l'accumulation des sédiments au fil des années a occasionné l'édification progressive du terrain qui abritera le terminal. Les sédiments proviennent en majorité du grand bassin versant drainé par le fleuve Volta au Ghana. Les dépôts s'effectuent essentiellement en haute marée, généralement les nuits. Toutefois l'intensification du ramassage de sables (de près de 1,2 millions de m<sup>3</sup>) dans la zone d'accumulation freine l'extension du cordon littoral à cet endroit.

**Qualité des sédiments** : La contamination des sédiments dans le bassin portuaire existant est légèrement élevée. Des analyses des sédiments du bassin portuaire existant, plus précisément dans le secteur du cercle de manœuvre des navires et du chenal d'accès au port, réalisées entre 2007 et 2009 révèlent une pollution relativement faible par des métaux lourds, mais plus prononcée en ce qui concerne le en ce qui concerne le Tetrabutyl étain. Il est présumé que cette pollution n'est guère élevée en dehors du port. La valeur de l'état initial est moyenne.

**Erosion côtière** : Globalement la zone est marquée par un recul du trait de la côte depuis la construction du port. Dans l'ensemble on observe des taux de recul annuel moyens de l'ordre de 3 à 5 m/an. Cependant, du fait du phénomène de sédimentation relaté plus haut le site du projet est à l'abri de ce phénomène. L'EIES montre que l'épi entraînera l'ensablement du site du terminal.

**Hydrographie** : La situation hydrographique dans la zone étudiée correspond à la situation typique le long de la côte togolaise. A certains endroits, elle est changée à cause du port existant. La valeur de l'état initial est jugée moyenne.

**Qualité de l'eau** : Des informations négatives sur la qualité de l'eau du littoral de Lomé ne sont pas disponibles. Avec le courant le long de la côte qui contribue à un brassage et échange des eaux, la qualité des eaux littorales serait bonne, malgré un apport d'eaux usées, de faible volume il est vrai, déversées directement dans la mer depuis le centre ville.

De même, des informations concernant la qualité de l'eau dans le bassin portuaire ne sont pas disponibles. Mais on peut présumer, à partir de la nature des différentes activités portuaires, que l'eau est contaminée par des résidus de diverses substances chimiques et/ou des déchets jetés par les navires. Cependant même si elle existe cette contamination n'a pas atteint un niveau élevé au regard des activités (plongée, pêches) qui sont menées dans la zone.

**Végétation** : La végétation marine correspond à la situation typique qui existe le long de la côte togolaise. A certains endroits, elle a subi des changements à cause du port existant et de la ville de Lomé. La valeur de l'état initial est moyenne.

L'espace de la zone du projet renferme une bande de dunes non occupée, une zone humide d'environ 200 m de large correspondant à environ  $\frac{3}{4}$  de la longueur de la zone du projet et qui renferme environ 6,5 ha de mangroves et de fourrés au milieu. Le reste est composé de surfaces laissées en jachères, de la brousse et des jardins maraîchers. Les formations végétales les plus significatives retrouvées dans cet espace sont les suivantes :

- la pelouse littorale, située sur tout le long de la plage sur la partie basse, fortement perturbée par les activités humaines (ramassage de sables de mer) ;
- la prairie à *Sesuvium portulacastrum* et les mangroves du type *Avicenia germinans* dans les zones humides ; et
- les fourrés à *Conocarpus erectus* associés à la mangrove.

**Biodiversité végétale** : Elle est assez importante puisque 134 espèces réparties en 105 genres et 47 familles ont été recensées. Sur cette liste, *Conocarpus erectus* et *Avicenia germinans* ont le statut de conservation au Togo. Par ailleurs la présence de *Dalbergia ecastaphyllum* est à signaler puisque c'est une espèce rare dans la flore du Togo. Les plus importants fourrés sont ceux observés dans la zone du projet ;

en dehors de l'esthétique, leur rôle dans la fixation des dunes est extraordinaire. En ce qui concerne les autres espèces, elles ont pu être répertoriées dans d'autres stations au Togo et en densités importantes, ce qui permet de les pérenniser.

Il faut signaler que cette portion de terre qui renferme la mangrove et les fourrés couvre 6,3 ha et représente, aux yeux des scientifiques, une zone d'étude et de conservation de haut degré. Vu leur composition, leur rareté, le degré de menace et la fidélité au biotope, la flore terrestre des mangroves d'*Avicenia germinans*, des fourrés de *Conocarpus erectus* et de *Dalbergia ecastaphyllum* qui ne couvrent qu'environ 7,8% de la zone étudiée et qui sont directement affectés, sont à classer de très haute importance.

La portion de terre entre le port et l'hôtel Sarakawa est un lieu exploité par des maraîchers qui y pratiquent de l'agriculture périurbaine. Plusieurs cultures ont été recensées parmi lesquelles les mieux représentées sont la laitue, la tomate, l'oignon, les épinards, la carotte, le poivron, la betterave, l'échalote, etc.

**Faune:** La faune associée à l'écosystème de la zone du projet est très diversifiée. La faune malacologique des milieux marins comporte des espèces des côtes sableuses et rocheuses. Au total, sept espèces ont été identifiées sur le site. Dans des habitats sableux exposés, comme par exemple le long de la côte togolaise, on peut assumer que le macrozoobenthos sublittoral et eulittoral sont composés en principe d'une communauté pauvre en espèces et en biomasse. Puisque la côte togolaise n'abrite pas de faune piscicole très riche, elle n'est que peu fréquentée par les pêcheurs artisanaux. La faune marine dans la zone étudiée correspond à la situation typique le long de la côte togolaise. A certains endroits, elle a subi des changements à cause du port existant et de la ville de Lomé. Les poissons recensés sont ceux de la mangrove ou des dépressions d'eau douce, mais aussi des espèces estuariennes et du littoral pouvant envahir la mangrove au cours des marées très hautes. Ce sont des poissons téléostéens. Des dizaines d'espèces d'insectes aquatiques et terrestres (aériens), dont des indicateurs de pollution, sont identifiées sur les environs du site du projet, dans les étangs et le chenal de la mangrove et les espaces couverts de végétation respectivement.

Plusieurs espèces d'oiseaux ont été recensées dans les différents milieux écologiques rencontrés sur le site. Le littoral et les autres zones humides de la zone côtière constituent les lieux de transit, donc abritent de fortes concentrations saisonnières d'oiseaux migrateurs. La plupart des 78 espèces d'oiseaux ont été recensées dans les différents milieux écologiques de la zone étudiée sont des taxons strictement liés à l'eau. Il faut souligner que la sterne de Dougall (*Sterna dougalli*) est listée à l'appendice D des espèces menacées. Enfin, vu le nombre d'habitats sur ce petit espace de la zone du projet la diversité est élevée. Plusieurs espèces de crabe et de crevettes sont également identifiées. Ainsi la valeur de l'état initial de la faune est estimée moyenne à majeure.

**Tortues marines:** Quatre espèces de tortue marine fréquentent la côte togolaise pour la nidification, dont la zone d'ensablement à l'Ouest du port qui s'étend jusqu'à la frontière du Ghana. Ces espèces font partie de la liste rouge de l'UICN des espèces menacées :

- *Dermodochelys coriacea* (tortue luth) est en danger critique d'extinction;
- *Chelonia mydas* (tortue verte) est en danger d'extinction ;
- *Lepidochelys olivacea* (tortue olivâtre) est une espèce vulnérable;
- *Eretmodochelys imbricata* (tortue imbriquée) est danger critique d'extinction.

La zone d'ensablement à l'Ouest du port occupe la troisième position dans le classement des zones de la côte entière togolaise en ce qui concerne leur fréquentation par des tortues. De la zone du projet seulement 0,4 km de plage semble être utilisée comme site de nidification, ce qui ne représente qu'une infime partie des plages fréquentées par les tortues. Les tortues enregistrées font partie des espèces accomplissant de grandes migrations transocéaniques. Vu le nombre d'habitats, la valeur de l'état initial est majeure.

#### **4.2. Environnement socio-économique**

La zone du projet, y compris l'assiette de la partie terrestre du projet et ses environs est abrite différentes activités économiques qui impliquent plus d'un millier de personnes qui s'activent dans le ramassage de sable et le maraîchage principalement. Les activités réalisées dans la zone du projet incluent la culture maraîchère, le ramassage des sables de mer, d'habitations temporaires, la restauration, la pêche artisanale. La culture maraîchère et le ramassage des sables sont les activités qui seront les plus affectées par le projet. Les maraîchers et les ramasseurs des sables occupe et/ou utilise des terres qui ne les appartient pas selon la législation togolaise mais la politique en matière de déplacement involontaire des populations de la Banque reconnait leur usage des terres.

La population des maraîchers est de 175 personnes dont la majorité est présente sur le site depuis plus de 10 ans. L'espace fait partie du domaine portuaire ; ces maraîchers s'y sont installés irrégulièrement, sans autorisation de l'autorité portuaire. Une partie de ces personnes (36%) habiterait en permanence sur le site, dans des habitations sommaires.

La production maraîchère serve a répondre aux besoins de subsistance de ces personnes et de leur fournir une source de revenu. La surface de terres exploitées dans les activités de maraîchage est évaluée à plus de 18 ha réparties dans 10.375 planches dont 3.738 sont détenues par des femmes. Les équipements et le matériel de production sont constitués de forages, puits, bacs à eau, arrosoirs, râtaux, houes, pulvérisateurs, etc. Globalement les conditions économiques de cette population sont relativement précaires.

Le ramassage de sable est une importante activité qui est pratiquée dans la zone du site du projet. Il implique 1,494 personnes composées de ramasseurs de sables, transporteurs, conducteurs, commerçants, etc. la principale relation avec le projet est que les camions qui transportent le sable traversent le site pour se rendre vers les endroits où se font les prélèvements de sable. Le ramassage se réalise surtout dans le littoral vu la structure granulométrique du sable qui présente une qualité très recherchée dans le secteur du bâtiment. La flotte de camions impliqués dans le transport du sable, dont seulement une partie est utilisée simultanément, comprend un total de 500 à 600 véhicules avec des capacités de 5 à 12 m<sup>3</sup>. Le volume annuel des prélèvements tournerait autour de 1 250 000 m<sup>3</sup> de sable.

A part le jardinage qui occupe plus de 90% des activités menées dans la partie terrestre de la zone du projet, on rencontre un bar/restaurant dénommé « Cristal Plage » qui emploie un personnel de 29 employés à l'extrême Sud-Est du site ; des revendeurs de divers produits ; et des personnes d'autres métiers (comme des fleuristes, des mécaniciens, des matelassiers et un menuisier). Aussi on retrouve des pêcheurs qui pratiquent la pisciculture d'étang et la pêche à la canne ou à la senne coulissante.

## 5. Solutions de rechange du projet

Des sites alternatifs pour la réalisation du projet ne sont pas disponibles au Togo. La construction d'un nouveau port sur un site différent aurait des effets beaucoup plus néfastes sur l'environnement, vu la surface requise et l'étendue des mesures de construction.

## 6. Impacts potentiels et mesures d'atténuation et de bonification

Les activités du projet constitueront des sources d'impacts pendant toutes les phases (pré-construction, construction, exploitation, et fin de projet). Pendant la phase de la construction, les activités incluent la construction de l'épi d'arrêt de sables, le décapage du terrain, la surélévation du terrain, le compactage du terrain, le scellement du sol, le remblayage de la plage et l'approfondissement du bassin portuaire existant et du chenal d'accès. Pendant la phase d'exploitation, les activités incluent l'augmentation du trafic maritime, l'augmentation des activités portuaires terrestres et le développement et fonctionnement du terminal. Pendant la phase de fin du projet, les activités incluent la continuation du trafic maritime, la continuation des activités portuaires terrestres, le développement et fonctionnement du terminal, et des divers types de travaux de modernisation et de mise en états comme les murs de quai.

### 6.1. Impacts négatifs

Des impacts négatifs sur différents milieux récepteurs sont potentiellement associés aux activités qui seront réalisées dans les différentes phases du projet. Ces impacts ainsi que les mesures pour les gérer sont décrits ci-dessous.

#### *Les nuisances sonores et pollution atmosphérique*

La majorité des activités de construction, comme par exemple le compactage de la surface, la réalisation des surfaces des quais et de l'infrastructure de la nouvelle zone portuaire, y compris les routes, les bâtiments, les ateliers, etc., sont soumises à une nuisance sonore et atmosphérique qui persistera durant la période des activités de construction à différentes intensités. Ce qui augmentera les nuisances sonores et atmosphériques. Les impacts résultant des nuisances sonores et de la qualité de l'air se limiteront à la durée des travaux. Des mesures d'atténuation sont intégrées dans le PGES pour adresser cet impact.

#### *Le bruit*

Si la variante A (mur de palplanches métalliques) est choisie pour la construction des murs de quai, les travaux de battage occasionneront des nuisances sonores qui seront assez perceptibles par les riverains du site et pendant les 9 mois que dureront les opérations. Les habitants la Cité du Port, de Foyer des Marins et quelques autres habitations, mais aussi le restaurant « Alt München » et l'Hôtel Sarakawa à l'Ouest seront exposés. Des mesures d'atténuation sont intégrées dans le PGES pour adresser cet impact.

#### *Les sols*

Dans le cadre de la réalisation d'une surface de 540 000 m<sup>2</sup> de stockage et de manutention, l'espace terrestre existant et déjà surélevé sera complètement recouvert. Après ce scellement, des fonctions du sol concerné dont celle d'échange d'eau, de voie de recharge de la nappe phréatique seront perdues de façon permanente. Des mesures d'atténuation sont intégrées dans le PGES pour adresser cet impact.

#### *Les ressources en eau*

Le risque majeur se rapporte à la pollution marine ou des eaux souterraines par des substances chimiques qui seront manipulées aussi bien à la phase de construction qu'à la phase d'opération. Ainsi des plans de gestion de ces substances seront élaborés et mis en œuvre à ces phases du projet.

#### *La végétation*

Le décapage du terrain pendant la phase de pré-construction du terminal aura un impact très destructeur sur le milieu biophysique puisqu'il entrainera la destruction de 6,3 ha de fourré et de mangroves.

Un programme de replantation est élaboré de concert avec des institutions compétentes. Ce programme qui coutera 25 millions CFA prévoit d'inclure des activités de suivi pendant 5 ans. Le programme va reboiser au moins le double de la surface défrichée et veiller à la réussite du reboisement. Les autres activités ciblées dans ce programme consistent à identifier des sites de reboisement, l'information et la sensibilisation des populations riveraines des sites, la formation en technique de production de plants, le suivi et l'évaluation. Une ONG spécialisée sera contractée pour l'exécution.

La mesure de compensation supplémentaire consistera à faire classer une surface d'environ 200 ha à proximité de l'embouchure du fleuve Zio comme réserve naturelle. Ladite zone est une zone humide dans la zone de transition fleuve-mer, ayant des caractéristiques écologiques spécifiques.

#### *La faune*

L'habitat animal sera affecté directement par la construction de l'épi et indirectement par les changements du régime courantologique et la dynamique sédimentaire y afférents. Des espèces plus mobiles, comme des poissons, seront moins affectées puisqu'ils vont se déplacer vers des zones adjacentes

Au niveau de la partie terrestre la destruction des habitats (flore) consécutivement au décapage du site affectera inévitablement la faune associée. Les espèces mobiles seront probablement capables de fuir vers l'Ouest pour se réfugier dans la zone verte tampon à proximité de l'hôtel Sarakawa et dans les milieux qui seront reconstitués dans le cadre du programme de replantation mentionné ci-dessus.

Des actions de monitorings seront effectuées dans le cadre dudit programme afin d'évaluer la situation de la faune dans la zone après le démarrage des activités sur le site du projet.

Les travaux, plus particulièrement les travaux de remblayage de la plage et la construction de l'épi d'arrêt de sable, auront un impact négatif sur les tortues marines en ce qu'ils affectant la qualité des lieux de nidification.

Comme pour la flore, un programme de gestion et protection des tortues est en élaboration avec l'implication d'institutions et de personnes ressources spécialisées sur la question. Dans ce cadre de ce programme une campagne d'information et de sensibilisation sera déployée ; une surveillance de la plage sera organisée, les nids identifiés seront replacés.

#### *Les déchets*

Outre la collecte d'importantes quantités de matériaux divers qui seront collectés lors du nettoyage du terrain pendant la pré-construction du terminal, divers types de déchets solides ou liquides, comprenant des déchets banals comme des déchets dangereux seront produits dans chantiers de travaux de construction. Sur les chantiers, des poubelles seront mises en place, les déchets ainsi collectés seront évacués régulièrement dans des décharges publiques appropriées, ce qui évitera la pollution du milieu marin. Des mesures spécifiques devront être développer pour adresser les déchets dangereux. Les entreprises seront tenues de

préparer et d'appliquer un plan de gestion environnementale qui précise la gestion adéquate de ces déchets, y compris des différents types de déchets et des déchets dangereux venus d'ailleurs.

Pendant la phase d'opération du terminal la production de déchets solides et liquides de type ménagère et des déchets de type industrielle dont des déchets dangereux est également attendue. Ainsi la conception du terminal prévoit l'épuration des eaux sanitaires, la récupération des huiles et graisses ainsi que l'évacuation contrôlée des ordures par l'exploitant selon les normes et directives nationales et, en leur absence, suivant les règlements internationaux en la matière.

#### *La socio-économie*

Dès la phase de pré-construction (au plus tard au démarrage de la phase de construction) les occupants de l'emprise des installations et les activités qui s'y trouvent ou gravitent autour seront déplacés définitivement du site où ils ne pourront plus y exercer les activités qu'ils y mènent. Les 175 maraîchers, 1494 personnes impliquées dans le ramassage de sable et le tenancier du bar/restaurant et son personnel sont les principaux concernés et seront déplacés suivant la Politique en Matière de Déplacement Involontaire de la Banque. C'est ainsi qu'un plan complet de réinstallation des maraîchers et un plan complet de réinstallation pour les ramasseurs des sables ont été développés. Les détails sur ces plans peuvent être consultés dans le résumé séparé sur les Plans d'Action de Réinstallation pour ce projet.

Le projet a le potentiel de rupture des liens sociaux et culturels qui caractérisent les populations sur la zone du projet. Ces liens ont guidé les populations dans leurs activités économiques et sociales, y compris le ramassage des sables, la culture maraîchère, les festivals culturelles, etc. La rupture sera plus grave si les populations, à cause des déplacements involontaires, ne se trouvent pas ensemble sur les mêmes endroits et n'auront plus leurs systèmes de dépendances financières, le partage d'une similiaire compréhension culturelle, etc.

#### *La santé publique*

Pendant les deux années que dureront les travaux de construction le brassage entre les communautés riveraines et les travailleurs du chantier peut engendrer des impacts néfastes sur la santé de la de ces communautés ou celle des travailleurs, notamment par la propagation d'infections sexuellement transmissibles dont le VIH-SIDA. En effet les grands projets comme celui qui nous concerne attirent des ouvriers qui proviennent de divers horizons pour s'installer dans une localité où ils sont dépourvus de leurs structures familiales pour une longue période, ce qui les incite souvent à avoir des comportements sexuels à risque.

Pendant la phase de construction les entreprises seront tenues d'élaborer et d'appliquer un programme de santé comprenant la prévention des IST-VIH/SIDA et qui ciblera aussi bien les travailleurs que les populations riveraines

#### *La santé et la sécurité*

Pendant toutes les phases du projet (pré-construction, construction et opération) des risques sanitaires et sécuritaires seront encourus par les travailleurs, vu la nature des opérations qu'ils auront à exécuter.

La gestion de tels risques se fera à travers des plans santé – sécurité au travail qui seront exigés des entreprises et par LCT pendant la phase d'opération. Ledit plan devra comprendre des mesures de prévention des accidents au niveau des postes de travail centrées sur les comportements à adopter dont le port des équipements de protection individuels ; des mesures de prévention et de réaction en cas d'incendie

ainsi que des mesures de gestion des substances dangereuses et de réponse d'urgence en cas de déversement accidentel de telles substances.

## **6.2. Impacts positifs**

### *L'économie nationale et l'économie locale*

L'impact potentiel le plus significatif du projet est attendu à la phase d'exploitation où les retombées socioéconomiques contribueront à l'amélioration de l'économie nationale et de l'économie locale. L'état togolais et la ville de Lomé auront des revenus supplémentaires avec l'injection de l'investissement pour la réalisation du terminal. La masse salariale aura des effets fiscaux importants. Il y aura une augmentation des impôts en raison de l'augmentation des revenus de chaque personne impliquée dans le terminal directement ou indirectement. Le PAL bénéficiera des recettes directes des conteneurs et des escales de navires et aussi d'une augmentation des recettes. Les services maritimes seront améliorés. L'augmentation des revenus et des recettes au niveau de l'Etat et des institutions concernées permettra d'avoir des ressources financières supplémentaires pour améliorer les infrastructures et services existants et aussi pour réaliser d'autres projets ou initiatives qui contribueront au développement économique du pays.

La construction et l'exploitation du terminal permettra l'émergence des entreprises et des activités commerciales. Cette émergence sera accompagnée d'une forte demande de personnel pour soutenir leurs activités. Il y aura des opportunités d'emplois directs et indirects pendant la phase de construction et la phase d'exploitation. Des petites et moyennes entreprises et des grands entreprises seront créées pour répondre aux besoins des services et des biens du terminal. Des revenus additionnelles et des salaires additionnels bénéficieront à l'économie nationale et l'économie locale. Ces mêmes salaires et revenus seront injectés dans l'économie togolaise dans l'achat de marchandises pour les ménages et d'équipement pour les entreprises ce qui contribuera à l'amélioration des conditions de vies des populations.

### *La création d'emplois*

Le projet met la priorité sur le recrutement local. Le recrutement des jeunes et des femmes est aussi considéré. Un besoin d'emploi d'entreprises locales et de leur personnel se fera sentir pour certains travaux nécessitant un nombre important de main-d'œuvre. Comme les ouvriers spécialisés disponibles à Lomé sont assez nombreux, la majorité de ce personnel sera recrutée sur place. Le projet résultera dans la création d'emplois directs (1,200 personnes) et d'emplois indirects (2,500 - 3,000 personnes) pendant la phase de construction. Il y aura des emplois permanents au terminal (environ 700 personnes). De nombreux emplois annexes et secondaires seront également nécessaires pour de tels projets importants réalisés par un grand nombre de personnel. D'emplois indirects (2,500 - 3,000 personnes) seront créés pendant la phase de construction. Il y aura des emplois (2000 - 2500 personnes) pour soutenir les activités du terminal, comme des fournisseurs, des hôtels, des transports, etc.

### *La formation des employées*

L'exploitation du terminal nécessite l'existence d'un personnel avec des expertises techniques spécifiques. Comme les compétences spéciales ne sont pas nécessairement disponibles au Togo, LCT a prévu un

programme de formation pour ses employés. Le programme va servir à renforcer les capacités des personnels en transférant des expertises utiles. La qualification et la formation des employés sera permanente et va établir un vivier de personnel compétents pour le Togo et pour la sous-région.

#### *Le réputation du Togo*

Le Togo aura une réputation plus prestigieuse en raison de plus grand projet jamais réalisé dans la région. Le nom du Port de Lomé s'inscrira sur la carte mondiale du trafic conteneurisé faisant du port de Lomé un point focal pour le trafic ouest-africain. Le terminal va réduire globalement les coûts de transport pour les marchandises d'origine ou de destination du Togo. Le terminal contribuera à la valorisation des opportunités pour l'importation et l'exploitation des produits togolais et aussi des produits venant des pays voisins.

#### *L'amélioration du potentiel socio-économique de la zone portuaire*

Le Port de Lomé représente pour de nombreux togolais un espace d'échanges économiques qui offre différentes possibilités d'activités rentables. Le marché d'emploi, les gains des divers échanges économiques que mènent les différents usagers, la pérennité des activités qui se développent dans et à partir du port ainsi que leur stabilité ou leur sécurité, dépendent de l'accroissement, de l'extension ou du développement des activités du port, ce qui sera le cas avec le terminal.

#### *La cessation des activités du ramassage des sables*

Le projet nécessite la cessation des activités des ramasseurs des sables dans la zone du projet. Le déplacement de ces ramasseurs facilitera la fermeture du site de ramassage sur la plage ; ce qui va donc diminuer la pression sur ces sites de sable. Il y aura moins de carrières épuisées et abandonnées dans le paysage. Il y aura moins de perturbation à la configuration du littoral--- une contribution à diminuer l'érosion sur la côte.

#### *La protection de l'environnement*

Des actions seront menées par le projet avec pour objectif de préserver l'environnement et de conserver la biodiversité à cause des impacts négatifs du projet sur les mangroves et les tortues marines. Un plan de replantation de la mangrove et des fourrés et la promotion du classement d'une zone identifiée en réserve naturelle est prévue et sera réalisée. Un plan de réhabilitation de la plage pour abriter la nidification des tortues marines sera aussi réalisé. Ces plans sont en cours de développement en consultation avec les parties prenantes les plus importantes impliquées dans le secteur, y compris les organisations non-gouvernementales.

#### *D'autres impacts positifs*

Le projet aura d'autres impacts positifs :

Le projet offrira un moyen alternatif de transport pour les marchandises. Cette alternative contribuera à une diminution de la pollution atmosphérique.

La construction de la route entre le Ghana et le Bénin est en cours de réalisation. La Banque prépare actuellement un projet multinational entre le Togo et Burkina Faso. Ce projet comprend (i) la réhabilitation de la route Lome – Atapkame, (ii) des mesures de facilitation du transport et construction d'un port sec a Koupela (Burkina Faso). La réalisation de ces projets va faciliter l'accès au terminal, la circulation des véhicules destinés au terminal et par conséquent le commerce régional.

La construction des aires de stationnement de camions reliant le port aux deux routes est en cours de réalisation. Ces aires aideront à réduire les embouteillages de la route pour des camions venant du ou allant vers le terminal.

### **Mise en œuvre des mesures environnementale et sociales**

LCT envisage de prendre des diverses actions pour minimiser les impacts environnementaux et sociaux du projet. Un Plan de Gestion Environnemental et Social (PGES) était développé au stade de l'EIES. Le PGES récapitule les actions importantes, les responsabilités, les indicateurs de suivi, les moyens de vérification, etc. durant les différents phases du projet. En plus, ce PGES était amélioré pour mieux répondre aux exigences et politiques de la Banque.

*Pendant la phase de pré-construction* : LCT veillera à la gestion adéquate des produits du nettoyage du site des travaux et à la disponibilité des programmes de replantation de la mangrove et de protection des tortues et à leur mise en œuvre.

*Pendant la phase de construction* : Etablis sur la base des sensibilités environnementales établies dans l'EIES et des orientations indiquées dans le PGES du projet, des plans de gestion environnementale et sociale de l'installation et du déroulement des chantiers seront établis par les entreprises. Ces plans devront identifier toutes les sources d'impacts significatifs (activités à risque) en rapport avec la préparation de la zone d'emprise des travaux, l'acheminement du matériel et des équipements du chantier et la conduite des travaux d'une part et la sensibilité spécifique de la zone et du site des travaux d'autre part. Toujours en s'inspirant des orientations du PGES, mais également en tenant compte d'éventuels problèmes potentiels spécifiques au chantier et n'étaient pas considérés dans ce document de référence, de proposer des mesures et actions en mesure de prendre efficacement en charge ces problèmes. Enfin ces plans devront indiquer les responsables qui seront chargés de l'application et du suivi des mesures et actions contenues dans les plans. Un plan de prévention des IST-VIH/SIDA sera élaboré conjointement par les entreprises et LCT ; les premières seront chargées de l'appliquer au sein de leurs personnels tandis que LCT le mettra en œuvre au niveau des communautés riveraines. En plus les entreprises devront élaborer des plans santé – sécurité qui intègrent la prise en charge tous les risques inhérents aux activités qu'elles mèneront pendant toute la durée de leurs travaux.

L'entreprise qui réalise l'épi a élaboré un plan assurance environnement ainsi qu'un plan sécurité – hygiène. Le premier est centré sur la gestion du bruit, des vibrations, des poussières, des sols pollués et la protection des tortues ; il a défini également un plan de réaction d'urgence en cas de déversement accidentel. Le second plan définit, entre autres, les sources de dangers, les mesures à observer pour limiter les risques ainsi que la procédure de suivi du plan.

*Pendant la phase d'opération* : La responsabilité de la gestion environnementale et sociale incombe à LCT qui devra disposer au moins d'un environnementaliste et d'un spécialiste en santé – sécurité expérimentés

dans l'équipe qui assurera la gestion du terminal. Ainsi, à la lumière du PGES du projet, des programmes de travail annuels seront élaborés, mis en œuvre, suivis et évalués.

## **7. Initiatives complémentaires**

Des effets cumulatifs pourront se produire avec les projets routiers en cours. En effet l'aménagement de la route côtière entre la frontière ghanéenne, l'aménagement de la route vers le Benin et la construction d'un parking dans la zone portuaire contribueront à améliorer le transport des marchandises manutentionnées dans le terminal.

LCT est obligé de développer et mettre en œuvre des différents plans de gestions détaillés pour mieux adresser les impacts environnementaux et sociaux du projet. Ces plans incluent : un plan de replantation de la mangrove et des fourrés, un plan de réhabilitation de la plage pour abriter la nidification des tortues marines, un plan santé – sécurité, un plan environnemental, un plan de gestion des déchets, un plan de gestion des substances dangereuses, un plan de gestion des situations d'urgence comme le déversement accidentel de matière dangereuse, et un plan de gestion de la circulation des véhicules. Certains de ces plans sont déjà en cours d'élaboration.

## **8. Programme de suivi**

Un PGES couvrant toutes les phases du projet est élaboré conformément aux directives du Ministère Togolais chargé de l'environnement. Il est constitué d'un programme global comprenant un ensemble de procédures, plans d'action et mécanismes de contrôle visant à maximiser les retombées positives du projet et à atténuer ses impacts négatifs d'une part et des plans de gestion spécifiques pour la gestion des déchets, des substances dangereuses, des situations d'urgence comme le déversement accidentel de matière dangereuse. Un budget de 162.5 millions des francs CFA est réservé pour la mise en œuvre du PGES. Le programme de suivi comporte des activités de suivi mais également de surveillance du PGES. La capacité de LCT sera renforcée par un service autonome de gestion des aspects d'hygiène, de sécurité et d'environnement (HSE). Le service se constituera d'une équipe des professionnels HSE et sera géré par un responsable HSE. Tenant compte du Plan d'Action National d'Adaptation de 2009 du Togo, le PGES sera régulièrement amélioré pour s'assurer que le projet répond aux risques climatiques.

### **8.1. Le suivi environnemental et social**

Le suivi environnemental permettra de vérifier, sur le terrain, la justesse de l'évaluation de certains impacts d'une part et l'efficacité des mesures d'atténuation ou de compensation proposées d'autre part. Les données acquises lors du suivi permettront de corriger les mesures d'atténuation initialement envisagées. Le Programme de suivi décrit : (i) les éléments à suivre; (ii) les indicateurs de suivi ; (iii) les responsabilités ; (iv) la période/la fréquence de suivi. Le suivi sera assuré par un comité piloté par la Direction de l'Environnement et sein duquel LCT et d'autres parties intéressées, comme les entreprises pendant la phase de construction, prendront part. La Direction de l'Environnement a la prérogative institutionnelle du suivi des PGES ; elle définira la structuration et les modalités de fonctionnement de ce Comité.

*Pendant la phase de pré-construction* : Au démarrage du nettoyage du site et avant le commencement des travaux de construction le Comité de suivi effectuera au moins deux visites pour s'assurer de la gestion adéquate des produits de nettoyage.

*Pendant la phase de construction* : Le suivi sera effectué à deux niveaux : au niveau des entreprises et au niveau du Comité de suivi. Les entreprises auront la responsabilité de suivre, au quotidien, par des observations au niveau des postes de travail ou des mesures dans les compartiments de l'environnement au besoin, le niveau de survenu des impacts prédits et l'application des mesures et actions contenues dans les plans de gestion environnementale et sociale de leurs chantiers. Elles produiront, selon l'importance des aspects suivis, des rapports mensuels ou trimestriels de suivi sur lesquels la Comité s'appuiera. En plus des rapports des entreprises, le Comité effectuera des visites de chantier dans des conditions qu'il définira dans le but de valider les informations fournies par les entreprises. Ainsi, au besoin, les corrections requises seront identifiées et apportées sur les aspects concernées.

*Pendant la phase d'opération* : Les programmes de travail annuels seront suivis au quotidien par les spécialistes de LCT qui établiront des rapports de suivi mensuels ou trimestriels. Là aussi le Comité de suivi examinera ces rapports et fera des visites au niveau du site pour vérifier l'occurrence des impacts prédits et l'efficacité des mesures appliquées d'une part et de proposer des mesures ou actions rectificatives si nécessaire.

## **8.2. La surveillance environnementale et sociale**

La surveillance environnementale a pour but de s'assurer du respect des mesures de gestion environnementale proposées dans le PGES.

*Pendant la phase de pré-construction* : A partir des visites de site le Comité de suivi s'informer de l'effectivité de l'application des mesures requises ; il indiquera les corrections à apporter si nécessaire.

*Pendant la phase de construction* : La surveillance est une responsabilité qui incombe, en premier lieu, aux chefs de chantiers qui devront veiller à l'application des mesures retenues dans le PGES. Dans la pratique la surveillance est faite à travers des inspections, revues de rapports sur la mise en œuvre, etc.

*Pendant la phase d'opération* : Le responsable hiérarchique de l'environnementaliste de la plateforme, en s'appuyant sur les rapports de suivi mensuels ou trimestriels, veillera à l'application des programme de travail annuel et proposera, au besoin, les corrections à apporter pour que cette application se fasse convenablement. Pour ce faire, en plus de la revue des rapports d'activités, il devra effectuer des inspections pour valider les rapports. Le Comité de suivi disposera de tous ces rapports et organisera des visites pour les valider.

Quelle que soit la phase, les résultats du suivi et de la surveillance devront être documentés à travers des rapports périodiques (mensuels ou trimestriels) qui renseignent clairement sur l'effectivité de la mise en œuvre du PGES, les contraintes ou difficultés dans la mise en œuvre le cas échéant et les mesures et actions à prendre pour les lever. LCT est obligé d'envoyer des rapports périodiques à la Banque sur les aspects environnementaux et sociaux du projet. Selon les exigences de la Banque et d'autres bailleurs, LCT va recruter un Consultant/ Conseiller Environnemental et Social Independent pour évaluer les progress sur les aspects environnementaux et sociaux ; ce consultant enverra des rapports à la Banque et d'autres bailleurs.

## **9. Consultations publiques et diffusion de l'information**

La réalisation de l'EIES a tenu compte du principe de participation. Ainsi toutes les personnes qui mènent des activités sur le site ont été consultées lors des enquêtes de terrain; leurs préoccupations, avis,

suggestions ou recommandations ont été pris en compte dans l'identification des impacts et la proposition des mesures de gestion de ces impacts et le développement des différents plans de gestion. Les autorités nationales impliquées dans ce sort de projet ont été consultées.

## **10. Gestion du risque environnemental**

Les activités qui seront réalisées pendant les phases de construction et d'exploitation sont associées à des effets potentiels sur la santé et la sécurité des travailleurs et des personnes présentes sur les lieux en général. Sur tous ces chantiers le stockage d'hydrocarbure constitue une source potentielle de pollution (déversement accidentel), d'incendies et/ou d'explosions tandis que les conteneurs de produits chimiques peuvent constituer des sources de risque chimique pendant la phase d'opération. En effet le déversement accidentel de substances dangereuses pourrait occasionner des dégâts sur le milieu marin notamment.

Pour réduire ces risques et leurs effets potentiels sur l'environnement et/ou la santé et la sécurité, un plan de sécurité intégrant ces aspects sera élaboré par toute entreprise qui sera contractée par le projet pendant la phase de construction. En plus le transport et toute autre manipulation de matières dangereuses se feront conformément aux normes nationales et aux bonnes pratiques en la matière. Enfin, dans la conception du terminal LCT a développé une stratégie de gestion des substances dangereuses/produits chimiques ; celle-ci sera intégrée dans un plan plus global de santé-sécurité du terminal.

## **11. Conclusion**

L'EIES du projet de construction et exploitation d'un terminal par la société LCT a montré que ce projet occasionnera des impacts négatifs dont les plus importants surviendront pendant les phases de pré-construction et de construction. Ses impacts seront adressés par diverses mesures d'atténuation incluses dans le PGES et par des initiatives complémentaires. Indépendamment des impacts négatifs l'importance de ce projet réside dans les impacts positifs qui seront réalisés. Les bénéfices socio-économiques seront ressentis par le personnel du LCT, les entreprises locales, les communautés locales, l'économie locale, et l'économie nationale. La réalisation du terminal aura une énorme contribution directe et indirecte au développement du Togo.

**CONTACTS :**

Pour toute information concernant ce document, veuillez vous adresser aux personnes suivantes :

**LA SOCIETE LOME CONTAINER TERMINAL**

M. Messan Pascal AMOUZOU, Coordinateur/ Manager du Projet, Société Lomé Container Terminal, Zone Portuaire Route A3 d'Akodessewa, 09 BP no. 9103, Lomé, Togo, Tél. : +228 223 76 86, Email : pamouzou@lct-togo.com.

**BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT**

M. Mahib CISSE, Chargé d'Investissement en Chef, Division Infrastructure Finance, Département du Secteur Privé, Banque africaine de développement, BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie, Tél : +216 71 10 3103, Email : m.cisse@afdb.org

M. Kurt LONSWAY, Chef de Division, Division de l'environnement et du changement climatique (ONEC.3), Département de l'énergie, de l'environnement et du changement climatique (ONEC), Banque africaine de développement, BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie, Tél : +216 71 10 3313, Email : k.lonsway@afdb.org

Mme Rachel ARON, Spécialiste Supérieur en Développement Sociale, Division de l'environnement et du changement climatique (ONEC.3), Département de l'énergie, de l'environnement et du changement climatique (ONEC), Banque africaine de développement, BP 323 - 1002 Tunis Belvédère, Tunisie, Tél : +216 71 10 2792, Email : r.aron@afdb.org