

Décarboner l'aide humanitaire d'urgence...un mouvement pas forcément à contre nature



Pierre Boulet-Desbureau, Expert Humanitaire

Juillet 2023

Contre-intuitivité de la décarbonisation des services d'urgence

Par essence, les organisations de secours sont relativement réticentes – et on les comprend – à l'idée d'associer des contraintes environnementales à leurs plans d'intervention d'urgence, faisant prévaloir des impératifs de sauvetage de vies humaines qui passent avant toute autre considération en situation critique. Il est vrai que des opérations de secours qui seraient ralenties sous prétexte d'en limiter les émissions de CO² ou l'emploi d'équipement d'urgence potentiellement moins fiable parce que fabriqués avec des matériaux recyclables, sont des perspectives difficilement acceptables, tant par les secouristes que par les personnes secourues.

La rhétorique de mise en priorité selon des degrés d'urgence variables prévaut également chez les organisations internationales d'aide et de soin qui ne veulent en aucun cas sacrifier sur l'autel du réchauffement climatique l'efficacité de leur réponse à des crises humanitaires aiguës. C'est certainement la raison pour laquelle, les projets visant à réduire de manière structurelle l'impact environnemental de l'action humanitaire – dont les premières initiatives ont vu le jour il y a une 15aine d'années¹ – sont pour la plupart, et jusqu'à ce jour, restés sans effet significatif, faute de volonté politique de les mettre en application.

¹ Le premier [manuel EcoLog](#) visant à améliorer la gestion éco-qualitative des pratiques logistiques de Médecins Sans Frontières fut édité en 2009.

Une croissance débridée

Au cours des dernières décennies, les stratégies des ONG internationales et agences multilatérales les plus importantes ont été davantage guidées par la recherche d'une croissance annuelle à deux chiffres afin de répondre à des besoins humanitaires plus nombreux. Parmi les champions de la croissance à tout prix, se sont principalement les agences mandatées (UN et CICR), qui ont enregistré la plus forte expansion, avec un budget opérationnel qui a quasiment triplé au cours de ces 10 dernières années.

C'est donc sans surprise que les axes stratégiques prioritaires affichés à courts et moyens termes par ces organisations se concentrent davantage sur la mobilisation des ressources, financières et surtout humaines, pour soutenir une telle expansion, que sur la limitation des dégâts environnementaux qu'elle engendre. Cette dynamique de croissance débridée du secteur de l'humanitaire se traduit logiquement par une empreinte carbone exponentielle générée année après année par des volumes d'achat toujours plus importants malgré un recours grandissant à des distributions de l'aide en espèce², et par des transports logistiques de masse dont une bonne partie est organisée par voie aérienne.

Dans un tel contexte, malgré un nombre grandissant de victimes de chocs climatiques répétés³, il est fort à parier que l'engagement pris par les acteurs humanitaires pour réduire drastiquement leur empreinte carbone, ne restera qu'un vœu pieux tant qu'il ne sera pas encadré par des mécanismes réglementaires contraignants ou accompagné d'un cadre de sobriété opérationnelle. La première contrainte sera subie car imposée par les autorités compétentes, alors que la seconde qui présuppose une réduction significative des interventions humanitaires, relève d'une démarche volontariste, décidée par la direction des organisations internationales.

En attendant la mise en place de ces hypothétiques contraintes, les acteurs humanitaires misent davantage sur une recherche d'efficacité de leur action, au travers d'émissions réduites de carbone associée à des ambitions opérationnelles inchangées, se retournant, souvent à tort, vers leurs services logistiques respectifs pour en assurer la performance.

Les limites de décarbonisation logistique

Si les services logistiques en charge de l'approvisionnement des terrains d'intervention humanitaire sont effectivement le département de support le plus énergivore, le processus de décarbonisation des activités d'achat, de stockage et de transport rencontre généralement trois obstacles majeurs difficilement surmontables :

- Face à la diversification et sophistication des chaînes de valeurs des approvisionnements humanitaires, peu de fournisseurs sont aujourd'hui capables de proposer des biens ou des services conformes aux cahiers des charges demandés par les agences humanitaires. Le rajout d'une exigence environnementale supplémentaire conduirait à une saturation encore plus importante des marchés correspondants. Cette pénurie d'offre de service est encore plus évidente lorsqu'il s'agit de renouveler le parc de véhicules roulants en flotte à énergie embarquées - hybrides ou 100% électriques – compte tenu de la faiblesse des infrastructures locales capables de supporter la production d'électricité à bas carbone sur la plupart des terrains d'intervention humanitaire.

- Avec 83% du trafic aérien mondial, les 300 membres de l'association internationale du transport aérien (IATA) sont tenus depuis octobre 2021 d'éliminer leurs émissions nettes de CO₂ d'ici à 2050⁴. Dans leur sillage, les principaux opérateurs 3 PL et transitaires qui supportent l'action humanitaire internationale ont eux aussi été contraints d'engager une décarbonisation à marche

² En l'espace de six ans, les programmes de transfert par Cash sont passés de 3.3 à US\$ 7.9 milliards

³ Pour les UN, les crises les plus complexes à gérer dans le temps sont caractérisées par une combinaison de trois facteurs de vulnérabilités : ceux liés à un conflit armé, à des situations socio-économiques extrêmes, et à des chocs climatiques

⁴ Cf. Résolution [FlyNet0](#)

forcée. Cependant, tous misent sur l'exploitation de carburants durables⁵ – bio carburants ou e-carburants synthétiques à base d'hydrogène - dont la disponibilité est loin d'être avérée. Outre leur faible niveau de production, le coût élevé des carburants alternatifs explique pourquoi ces derniers représentent à l'heure actuelle moins de 1 % de la consommation du secteur aérien, avec une faible progression prévue à terme (2 % en 2025 et 5 % en 2030), alors que le trafic aérien devrait être multiplié par 2.5 d'ici là.

- Un service logistique, pour être performant, doit se conformer aux exigences imposées par ses clients (qualité et quantité attendues, lieu et date de livraison souhaités, etc.). Il en va de même pour la logistique humanitaire qui ne peut optimiser ses achats, ses entreposages ni ses expéditions sans une visibilité préalable des besoins programmatiques à moyens et longs termes. Malgré l'introduction de progiciels et d'outils d'aide à la commande type MRP et SRM⁶, les modèles de planification des approvisionnements utilisés par la plupart des agences humanitaires sont très loin des performances de l'industrie. Dans des contextes de marchés locaux souvent peu fournis, cette réalité se traduit généralement par des solutions d'approvisionnement coûteuses et à forte émission de CO² pour répondre à des dates souhaitées de livraison ASAP.

A l'image d'un secteur qui pèse aujourd'hui près de US\$ 47 milliards (+27% en un an), et qui se caractérise par une compétition féroce entre les 10% des agences humanitaires qui accaparent 80% de fonds dédiés, d'autres freins à la décarbonisation de l'aide humanitaire peuvent également être mis en avant. Notamment ceux liés à la faible mutualisation des approvisionnements pour des raisons de visibilité auprès des bailleurs de fonds privés ou institutionnels⁷. Cependant, ces obstacles ne sont pas directement liés à des contraintes logistiques et peuvent facilement être surmontés par un intérêt plus marqué dans le développement de collaboration inter-agences mis en place par *l'Inter-agency Accounting Standing Committee* (IASC) à la suite du Tsunami de 2004.

Une marge de manœuvre bien réelle

Si elle est compliquée, la décarbonisation du secteur de l'humanitaire ne relève toutefois pas d'une mission impossible à exécuter, et ce, pour deux raisons principales.

Tout d'abord, parce que les émissions de CO² les plus importantes sont générées par les 10% des agences internationales qui opèrent 90% des approvisionnements internationaux, en premier lieu le PAM qui, à lui tout seul, a transporté près de 5 Mo de MT de nourriture et 400 000 passagers en 2022, pour des achats record de US\$17.5 Mo de contribution en cash ou en nature. La concentration des sources d'émission carbone permet de tout évidence un ciblage plus pertinent des actions à mener pour les réduire, sur un niveau de redevabilité limité à l'égard du respect des normes ISO 14083 en matière de quantification et de déclaration des émissions de gaz à effet de serre (GES) appliquées au transport de cargo et de passager.

Compte tenu de l'extrême dépendance des acteurs humanitaires locaux aux contributions des agences multilatérales, malgré les engagements pris par les bailleurs à Istanbul en 2016⁸, ces dernières peuvent

⁵ Selon [la définition du IATA](#), un carburant « durable » ne doit pas rentrer en concurrence avec la production d'eau et de nourriture, ni entraîner la dégradation de forêts comme dans le passé. Sur l'ensemble de son « cycle de vie », il doit être moins néfaste pour l'environnement que le kérosène.

⁶ Pour les non-initiés, MRP = Manufacturing Resource Planning, SRM = Supplier Relationship Management

⁷ Pour garantir un maximum de visibilité à leurs actions d'aide internationale, certains états membres de l'UE préfèrent opérer en bilatéral, en parallèle du [mécanisme européen de protection civile](#) (MEPC) malgré la gratuité des ponts aériens proposés par la DG ECHO

⁸ Malgré l'engagement pris par les bailleurs de fonds lors du [Grand Bargain](#) de 2016 d'attribuer 25% des financements de l'aide humanitaire aux acteurs locaux à l'aune de 2020, seuls 0.2% des subventions enregistrées en 2022 (US\$80 Mo) ont été directement alloués aux ONG nationales et acteurs de la sociétés civiles.

influencer grandement les processus de décarbonisation du dernier kilomètre, réputés très polluants à cause de parcs motorisés moins performants et de carburants de basse qualité⁹.

L'autre raison, c'est qu'il existe une différence de taille entre les services de secours déployés sur le territoire national en cas d'accident ou d'incident majeur, et les opérations d'assistance internationale à la suite d'un désastre majeur et de crise humanitaire. Même si la plupart des agences humanitaires revendiquent un cœur de métier essentiellement orienté vers la préparation et la réponse aux urgences, caractérisée par un environnement opératoire dégradé, l'essentiel de leurs interventions se fait dans des contextes stabilisés.

Parce qu'elle s'inscrit dans des contextes d'intervention imprévisible, limitée dans l'espace et dans le temps, l'action des services d'urgence hospitalière, celle des pompiers ou des secouristes en mer et en haute montagne s'appuie sur des kits et des modules d'interventions qui répondent à une dynamique PUSH, c'est-à-dire sans demandes préalables. La prise en charge des cas Covid pendant les vagues les plus meurtrières, ou l'organisation des recherches et sauvetages des migrants en méditerranées ont certes rappelé que certaines crises humanitaires exigent des réponses d'urgence de grande envergure sur un temps long. Mais l'émergence de crises durables à forte intensité opérationnelle demeure fort heureusement exceptionnelle, et ne représente que 10 à 15 % des déploiements des agences humanitaires qui fonctionnent majoritairement sur un mode d'approvisionnement PULL.

Cela veut dire que la plupart de ces déploiements peuvent être échelonnés dans le temps sans que cela n'altère la qualité de l'offre d'aide et de soin, à condition que des plateformes collaboratives de planification se constituent en amont des demandes. Ce n'est qu'au travers de grilles prévisionnelles d'approvisionnement que les services logistiques pourront optimiser leurs achats et leurs transports, permettant ainsi un travail de diligence raisonnable réalisé auprès des fournisseurs et sous-contractants, tout en s'appuyant sur des modes de transport de surface moins polluants que les expéditions aériennes.

Au-delà du réchauffement climatique

En conclusion, même si l'aide humanitaire s'appuie sur davantage d'interventions sous-traitées auprès d'acteurs locaux, principalement pour des raisons d'accès difficile dans certaines zones à risque, le travail d'optimisation de son efficacité environnementale demeure pour autant possible s'il repose sur une volonté d'en faire une condition opératoire *sine qua non* qui dépasse l'horizon de la bonne intention.

Outre son impact bénéfique sur le réchauffement climatique, le changement de culture environnemental attendu du secteur de l'humanitaire devrait également atténuer les effets polluants de son action qui s'avèrent désastreux sur la morbidité et la mortalité des espèces vivantes, y compris sur les bénéficiaires de son action¹⁰.

La décarbonisation des organisations humanitaires devrait enfin être salutaire pour leur viabilité financière à longs termes en prenant en compte l'épuisement graduelle des énergies fossiles observée depuis 2008¹¹, à condition que les équipes qui les dirigent arrivent à repenser leurs stratégies opérationnelles selon des perspectives non plus d'expansion, mais de limitation de leurs interventions au cours des prochaines décennies.

⁹ Cf. [rapport 2016 de Public Eye](#) sur le Business du « Dirty Diesel » en Afrique de l'Ouest notamment qui consiste à mélanger des carburants à des produits chimiques à forte toxicité émettant de grandes quantités de particules fines et à la teneur en soufre parfois 1 000 fois supérieure aux normes européennes.

¹⁰ Selon l'[Agence Européenne de l'Environnement \(AEE\)](#), 630 000 décès par an peuvent être imputés directement ou indirectement à un environnement pollué dans les 27 pays de l'Union européenne et au Royaume-Uni, soit 13 % des morts. Les transports sont responsables 45% des émissions d'oxyde d'azote et d'une part importante d'autres polluants clés.

¹¹ Face au déclin de la production du pétrole conventionnel engagé depuis 2008, l'Agence Internationale de l'Energie (AIE) alertait dans son [rapport de 2018](#) sur les limites des extractions du pétrole non conventionnel (type pétrole de schiste) à enrayer le resserrement ininterrompu de l'offre globale.