



## Compte-rendu

13/07/2023

Lieu : en ligne

La réunion est [en replay ici](#), et sur YouTube [là](#).

Ce Forum REH avait pour sujet les mobilités.

### 1. Tour d'information du REH

La réunion a débuté avec un tour d'information sur les nouvelles du REH. La semaine dernière, le REH a appris **qu'il n'avait pas été sélectionné pour le call CDCS** qui aurait pu permettre de financer le REH et des ressources RH terrain. Les activités décrites dans le call seront, dans la mesure du possible, quand même réalisées, mais sans financements, cela sera de manière moins efficace et c'est à chaque GT d'avancer sur leurs activités.

Cette semaine s'est tenu le **séminaire annuel du COPIL** (HI, ACF, MDM, SI, CARE et le Groupe URD – la CRF n'a pas pu être présente). sur deux jours aux bureaux de MDM. Ce séminaire permet chaque année de définir la stratégie du REH et d'évaluer sa mise en œuvre. Cette année, la réunion des DG des ONG membres du REH a été un moment fort de mobilisation institutionnelle autour de la question de l'empreinte environnementale mais les efforts méritent encore d'être poursuivis. Pour cela, il a notamment été question de trouver d'autres sources de financements, éventuellement hors du secteur humanitaire.

Au nom du Groupe URD, **deux sessions de formation sur l'environnement ont eu lieu à Ouagadougou** les 19, 20 et 21 juillet, et le 16, 22 et 23 juillet derniers. Beaucoup de membres des ONG du REH étaient présentes et des retours assez positifs sont remontés. Le but de la formation était de sensibiliser les membres des ONG aux problématiques environnementales et de les accompagner pour une meilleure prise en compte de celles-ci via des outils et méthodologies. Pour plus d'information, vous pouvez contacter Aline Hubert<sup>1</sup>.

Le GT Evaluations Environnementales a rejoint la **nouvelle gouvernance de l'outil NEAT+**. Cette gouvernance comporte, entre autres, des groupes techniques et un comité de pilotage. Le GT a déjà rejoint le COPIL et va rejoindre certains des groupes techniques lorsqu'ils seront créés. Les autres membres sont :

- La JEU (garante de l'outil)
- NRC (qui organise des trainings dans le monde entier sur l'outil)
- DG ECHO (qui finance les trainings)
- BHA/USAID
- IFRC (qui utilise l'outil)

Un point sur la **communication du REH** a été fait, en demandant notamment si les personnes recevaient bien les mails du REH (qui ne finissent pas dans les spam) et pour voir si certaines personnes auraient des soucis de connexion sur l'intranet. A priori pas de problèmes sont remontés, mais si c'est le cas n'hésitez pas à envoyer un mail à [secretariat@environnementhumanitaire.org](mailto:secretariat@environnementhumanitaire.org).

Par ailleurs, les enregistrements du Forum seront dorénavant mis en ligne sur [YouTube](#) en divisant les différentes interventions, pour qu'elles soient disponibles plus longtemps (auparavant les replays n'étaient disponibles que 3 mois).

---

<sup>1</sup> [ahubert@urd.org](mailto:ahubert@urd.org)

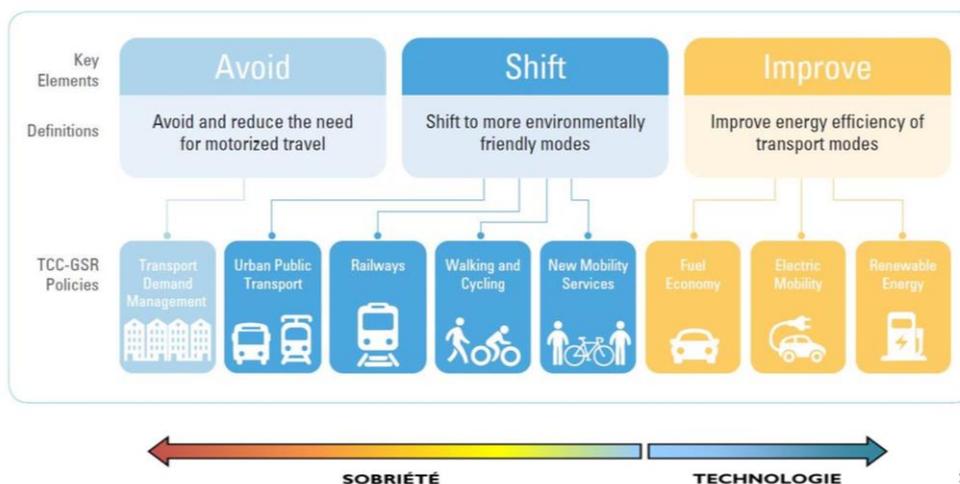
## 2. Introduction à la problématique des mobilités, Cyril Pierrot du Fleet Forum

**Cyril Pierrot<sup>2</sup> du Fleet Forum** a introduit les problématiques des changements de mode de mobilités dans les ONG. Le Fleet Forum est une association qui a pour but d'inspirer des transports meilleurs, plus propres, plus sûrs, plus efficaces et plus durables dans le monde entier pour les ONG. Ils réunissent des acteurs clés des secteurs de l'aide et du développement et du transport commercial, facilitent l'échange de connaissances et d'expériences et développent des programmes visant à améliorer la gestion des flottes.

Il nous a introduit au concept de '**avoid, shift, improve**' comme modalités de changements de comportement pour adopter des modes de transport plus durables, en partant du constat que **pour l'instant beaucoup d'ONG ne se concentrent que sur le troisième : l'amélioration énergétique des modes de transports.**

### AVOID, SHIFT, IMPROVE: an approach to sustainability

**A, S, I: an approach to transport environmental sustainability that seeks to achieve GHG emission reductions**



Le concept d'éviter veut dire **agir sur le besoin de déplacement, pour diminuer le nombre de kilomètres parcourus**. Cela peut se faire en réduisant le kilométrage parcouru, le nombre véhicules... Pour ce faire, il faut :

- Questionner la demande, mettre des conditions (nombres passagers minimums), fixer un nombre de mouvements....
- Repenser modèle d'intervention (télétravail, remote management...)

Le potentiel de réduction de l'empreinte de nos déplacements est très haut mais la difficulté l'est aussi.

Le concept de **changement** veut dire agir sur le mode de déplacement utilisé, en agissant sur les comportements des individus. Le but étant **d'induire un report de l'utilisation de modes de déplacement plus carbonés vers des modes moins carbonés**. Cela peut se faire en utilisant :

- Covoiturage, autopartage
- Transports publics, semi publics, privés
- Mobilités douces : vélo, marche, vélo assistance électrique...

Le potentiel de réduction de l'empreinte de nos déplacements est très haut mais la difficulté est moyenne.

Enfin, le concept **d'améliorer vise à modifier les caractéristiques physiques des véhicules pour réduire les émissions de GES liées à leur usage**. Cela peut se faire par :

- La réduction des gabarits et puissance des véhicules
- L'achat de véhicules avec meilleure performance environnementale

<sup>2</sup> [cyril.pierrot@fleetforum.org](mailto:cyril.pierrot@fleetforum.org)

- L'adéquation des carburants, carburants 'verts'
- L'électrification de la flotte
- L'éco-conduite
- La limitation des vitesses, ou l'optimisation des routes.

Le potentiel de réduction de l'empreinte de nos déplacements est moyen/bas et la difficulté l'est aussi.

Les défis identifiés par le Fleet Forum autour des changements de comportements sont :

- Que les institutions et Etats ont tendance à se focaliser sur le pilier IMPROVE du concept « A, S, I ».
- Qu'il faut sortir du 'système voiture', s'ouvrir à de nouvelles mobilités et faire de la gestion de la mobilité.
- Que dans le secteur, urgence, vitesse, immédiateté et land cruiser sont la norme, et qu'il est difficile mais indispensable d'en sortir.
- Que pour la gestion du changement, il ne faut pas seulement compter sur la logistique, mais sur tout un modèle de gestion.
- Que les engagements environnementaux globaux pris par les organisations doivent atterrir sur le terrain, notamment par les changements de mobilités.

Cyril a ensuite présenté les projets sur lequel le Fleet Forum travaille en ce moment :

- **GreenMe**, plateforme en ligne où la logistique ou le fleet manager va répondre à une série de questions et qui génère une liste de recommandations et un plan d'action. Ils en sont à la phase pilote, et l'outil va sortir en automne 2023.
- **Clean Fleet Toolkit**, boîte à outil alignée sur le [Humanitarian Carbon Calculator](#) ; les organisations qui souhaitent participer au développement sont les bienvenues
- **Le MER self-assessment tool**, pour évaluer sa performance avant de proposer un projet avec ECHO ; les organisations qui souhaitent participer au développement sont les bienvenues
- Le co-voiturage avec Hulo au Liban et qui va bientôt commencer en RCA.

Cyril a ensuite présenté quelques points sur leur projet de covoiturage (voir vidéo [ici](#) et guide pratique pour les ONG pour s'y mettre [là](#)). A date, ils ont trouvé que jusqu'à 20% des trajets sur une voiture normale peuvent être mutualisés, et presque 30% sur un minivan. Avec un minivan, il peut même y avoir jusqu'à 65% d'économies financières sur chaque trajet. En effet, **avec le covoiturage, réduction de CO<sub>2</sub> veut souvent dire réduction d'euros !** De plus, il ne faut pas de moyens pour débiter ! Souvent les ONG pensent qu'elles sont uniques, mais leurs bénéficiaires sont souvent tous aux mêmes endroits, ils ont souvent les mêmes horaires et utilisent les mêmes trajets...

<p><b>Q</b> : Au niveau du Scope 3, le Fleet Forum semble mettre l'accent plutôt sur les employés qui vont au travail et non pas sur la partie downstream de la distribution des denrées et autres commodités.</p> <p><b>R</b> : Oui mais il faut travailler sur les deux en effet</p>
<p><b>Q</b> : Pour les changements de comportement, la question du temps (utilisation de notre propre voiture etc) relève aussi d'une problématique d'aménagement du territoire.</p> <p><b>R</b> : Tout à fait, c'est pour ça qu'ils incitent à explorer, quand cela est possible, le rôle du vélo, des transports publics et semi publics et privés, pour mettre en évidence à quel point c'est un investissement et d'ouverture et de veille.</p>
<p><b>Q</b> : Il faudrait aussi réfléchir aux types de véhicule en fonction du type de déplacement : en capitale pas besoin de gros 4x4 → réflexions à avoir, avec peut-être des flottes de véhicules différentes en capitale. Il faut penser au right-sizing à l'usage mais aussi à l'achat.</p> <p><b>R</b> : Tout à fait. On peut penser à la classification des besoins et utilisations des véhicules du CICR (voir présentation).</p>
<p><b>Q</b> : Super l'initiative de covoit ! Est-ce que vous envisagez de faire quelque chose de similaire pour le mouvement de fret ?</p> <p><b>R</b> : Pour l'instant non, mais ce sont les mêmes problématiques (avec souvent des camions semi-remplis, des retours à vide etc...). Il y a donc beaucoup de mesures qui peuvent être déjà mises en place !</p>
<p><b>Q</b> : Quel est le potentiel de réduction lié à l'écoconduite ?</p> <p><b>R</b> : Chiffre que j'ai en tête d'un travail fait récemment avec l'OSCE, le style de conduite peut faire varier jusqu'à 40% la consommation du véhicule. La formation à l'écoconduite doit devenir systématique sur nos missions, être intégrée aux descriptions de postes et objectifs de performance de nos collègues chauffeurs.</p>

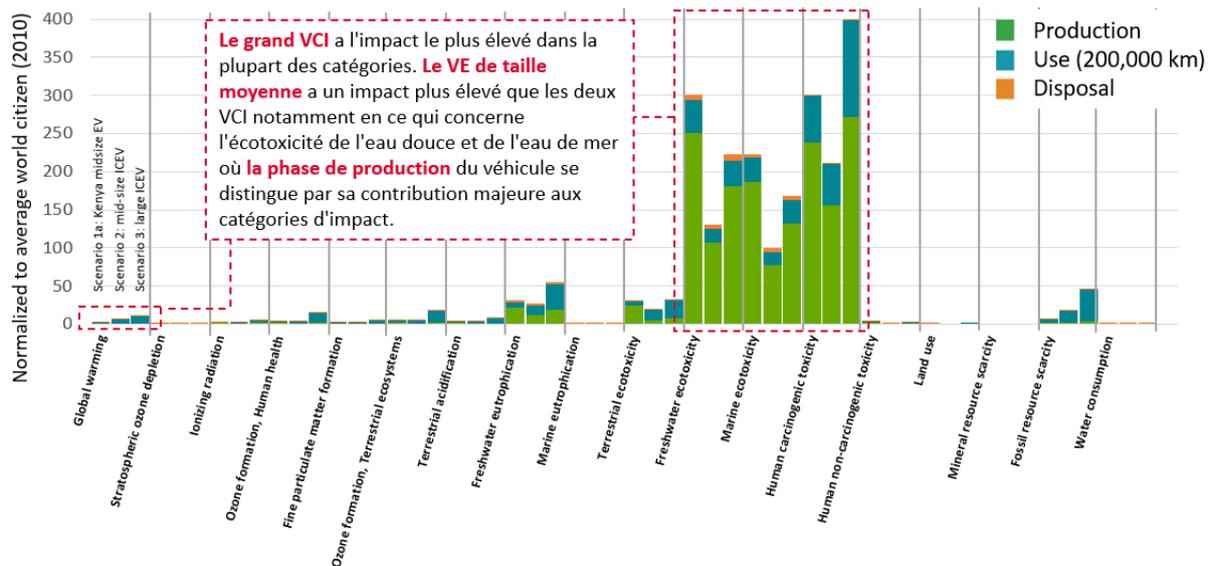
**Q** : Pour le covoit, comment on fait pour les assurances ?

**R** : On a commencé par un benchmarking, avant de voir que en général, tous les passagers sont assurés dans une voiture, même s'ils n'appartiennent pas aux mêmes organisations. Donc ça ne pose finalement pas de problème.

### 3. Présentation de l'étude comparative sur le cycle de vie des véhicules électriques en contextes d'aide, Sophie t'Serstevens

Sophie t'Serstevens de CHORD a présenté une [étude](#) publiée d'une évaluation environnementale comparative du cycle de vie : véhicule électrique (VE) vs. véhicule à combustion interne (VCI) conduite par Dr Sarah Joseph. Après avoir présenté la méthodologie complexe d'une analyse de cycle de vie, Sophie a présenté les questions qu'ils se sont posés, notamment les VE ont-ils un impact environnemental plus faible que les véhicules à moteur à combustion interne ? Les organisations humanitaires devraient-elles augmenter la part des VE utilisés pour leurs opérations ?

CHORD a donc élaboré des scénarios pour les cycles de vie des VE et des VCI en Afrique de l'Est et au Moyen-Orient afin de déterminer **à quel moment** (le cas échéant) **les VE sont plus respectueux de l'environnement que les VCI**. L'étude compare un VE de taille moyenne (Nissan Leaf, qui est utilisée en contexte humanitaire) contre un VCI de taille moyenne (Toyota Corolla), qui est utilisée en contexte humanitaire et un VCI de grande taille (Landcruiser). Ils ont comparé le cycle de vie complet d'un VE et de deux VCI pour des opérations humanitaires dans 3 pays : **Kenya, Liban et Jordanie**.



Comme le montre le graphe ci-dessus, **sur l'ensemble de son cycle de vie, le VE émet moins de gaz à effet de serre (GES) que le VCI**. Cependant, **le VE peut représenter une charge plus importante que le VCI pour des problèmes environnementaux** autres que le réchauffement climatique. Cela est dû aux ressources plus importantes nécessaires à la production du véhicule et à sa batterie.

De cette étude émane des recommandations :

- **Prioriser l'usage de VE là où l'électricité est propre** : en effet les organisations devraient donner la priorité aux VE là où elles peuvent également garantir de l'électricité verte. Le mieux est de commencer par les pays qui disposent d'un réseau local avec des sources d'électricité propres, ou dans lesquels l'organisation peut accéder à une production d'électricité décentralisée propre.
- **Optimiser l'usage de VE** : pour tout VE acheté, une organisation devrait chercher à optimiser l'usage du véhicule, par exemple en le partageant avec d'autres organisations. Cela permettrait un meilleur retour sur investissement.

- **N'acheter une grande voiture qu'en cas de besoin** : qu'il s'agisse d'un VE ou d'un VCI, les véhicules de grande taille ont un impact plus important sur l'environnement que les véhicules de petite taille ; par conséquent, si un véhicule de grande taille n'est pas nécessaire, les organisations devraient opter pour un véhicule de petite taille.

**Q** : Le VE au générateur diesel apparait comme moins polluant que certains réseaux électriques et que les voitures thermiques ? C'est étonnant non ? Car au final l'énergie primaire est toujours fossile... non ?

**R** : Sur toute la ligne de production d'énergie fossile il y a beaucoup de pertes énergétiques, et comparée à un engin dans un VCI, la batterie semble être plus performante d'un point de vue énergétique, avec moins de pertes. Mais en effet cela peut paraître surprenant, nous dépendons des facteurs d'émissions que nous utilisons, peut-être faudrait-il y creuser.

**Q** : Les impacts des VE sur l'écotoxicité ne sont pas rattrapables ?

**R** : Non. Autant les émissions peuvent être 'rattrapées' au bout d'un certain nombre de kilomètres, l'impact sur l'environnement (écotoxicité) des VE vient de la production de la batterie et ne sera donc pas rattrapable.

**Q** : Dans l'ACV, l'impact des VE sur les métaux rares est très faible, alors que la batterie d'une VE contient beaucoup de métaux rares ?

**R** : C'est en effet important à souligner. Les résultats non normalisés pour la catégorie « mineral resource scarcity » montrent que l'impact pour la voiture électrique est plus de deux fois plus grand que pour la voiture à combustion interne. Ça ne se voyait sans doute pas sur le graphe normalisé car l'impact vis-à-vis des autres catégories n'était pas aussi élevé. Mais cela montre bien que dans cette catégorie, le VE score plus bas que le VCI (c'est-à-dire que le VE a un impact plus fort que le VCI)

**Q** : Avez-vous envisagé de faire une étude similaire avec les véhicules hybrides ?

**R** : Pour l'instant, seulement avec la Nissan Leaf car c'est une voiture qui est utilisée dans des contextes d'aide. Leurs données viennent des données pilotes du Fleet Forum, et il n'y avait pas de véhicule hybride.

**Q** : Etant donné que les impacts viennent en grande partie de la production des véhicules, il me semble que la première recommandation de cette étude devrait être de faire durer le plus longtemps les véhicules et d'avoir des véhicules réparables, non ?

**R** : Cela dépend de quel facteur est observé. Si ce n'est que le changement climatique, on regarde plus l'utilisation. Cependant, il serait important de regarder la réparabilité des véhicules et le fait qu'un véhicule thermique on peut le préserver en adoptant des bonnes pratiques, mais on ne sait pas dans quelle mesure on peut étendre la durabilité d'un VE.

#### 4. Présentation de l'initiative Windcoop par Alice de Cointet

**Alice de Cointet** de [Windcoop](#) a présenté leur initiative. Windcoop est une coopérative née des fondateurs de [Zéphyr & Borée](#), [Enercoop](#) et [Arcadie](#), dont le projet est de faire **une ligne de transport en cargo porte-conteneurs à voile entre Madagascar et la France**.

C'est un projet en coopérative pour faire des trajets décarbonés, avec un équipage mixte, franco-malgache, hommes/femmes, des formations, un salaire juste et équitable, anti-dumping social (exploitation et construction).

La première ligne passera par 3 ports (1 principal et 2 secondaires) et la durée de la traversée serait de 30 jours (contre 3 mois en bateau cargo traditionnel). Ils ont également pour projet dans le futur de faire une ligne en Amérique Centrale et une en Afrique de l'Ouest. C'est un projet de coopérative et militant, qui vise à utiliser le vent pour le transport maritime pour en réduire son empreinte carbone.

Le bateau est innovant et encore à construire. Windcoop arrive à la fin de la levée de fond citoyenne, avec un lancement de construction du bateau en décembre 2023. La ligne devrait être prête à être exploitée en début 2026.



Pour transporter une centaine de conteneurs, ils ont des clients qui vont permettre de financer le fonctionnement du bateau, et des places gratuites seront offertes aux organisations militantes (notamment ONG humanitaires).

<p><b>Q</b> : Quel serait le coût d'un voyage de marchandise pour une ONG pour un trajet France - Madagascar?</p> <p><b>R</b> : Un ou deux conteneurs par ONG pourra être gracieux, et à voir ensuite la possibilité d'un coût spécial pour les ONG, mais pas encore défini car le prix final d'une traversée n'est pas encore connu.</p>
<p><b>Q</b> : C'est donc plus rapide qu'un trajet normal en porte conteneur ?</p> <p><b>R</b> : Vu que la ligne est directe, même en allant volontairement plus lentement (8 nœuds) on va plus vite !</p>
<p><b>Q</b> : Vous allez lancer une ligne avec l'Afrique de l'Ouest ?</p> <p><b>R</b> : En recherche d'un partenaire comme Arcadie à Madagascar qui serait motrice pour l'instant, mais la prospection est lancée.</p>
<p><b>Q</b> : Est-ce que du fait de l'utilisation du vent il y a des enjeux de saisonnalité à respecter en termes de possibilité /durée de trajet ?</p> <p><b>R</b> : Les bateaux sont toujours munis de moteurs, donc ils peuvent prendre le relais (surtout au niveau de la traversée pour Madagascar car passe par le canal de Suez et l'équateur et Windcoop est donc obligé d'utiliser un moteur).</p>
<p><b>Q</b> : <a href="#">L'OMI</a> a conclu un accord visant à réduire d'au moins 50 % les émissions mondiales de gaz à effet de serre du transport maritime d'ici à 2050 et à améliorer la performance de l'intensité carbone de 40 % d'ici à 2030 par rapport au niveau de 2008.</p> <p><b>R</b> : Oui, surtout par la réduction de la vitesse des bateaux, mais sans obligation donc on ne sait pas comment on va atteindre cet objectif. Donc notre initiative tombe bien !</p>
<p><b>Q</b> : Si on a besoin de plus de conteneurs (1 ou 2 c'est pas beaucoup !) ?</p> <p><b>R</b> : Même si pour l'instant il n'y a qu'un bateau qui va être construit, l'idée est de construire une flotte.</p>
<p><b>Q</b> : Vous êtes les seuls à faire du cargo à voile ?</p> <p><b>R</b> : Pour du porte-conteneur oui, <a href="#">Grain de Sel</a> et <a href="#">TOWT</a> font du transport à palettes et <a href="#">Néoline</a> des machines.</p>
<p><b>Q</b> : Le bateau est-il rempli pour 2026 ?</p> <p><b>R</b> : Il est complet de Madagascar à la France et à 60% de la France à Madagascar.</p>
<p><b>Q</b> : Envisagez-vous de faire du transport de déchets ?</p> <p><b>R</b> : Pour l'instant pas posé la question, mais cela devrait dépendre des déchets (et de leur dangerosité) mais surtout des conditions de transport.</p>
<p><b>Q</b> : Est-ce que vous faites une optimisation des conteneurs sur le bateau (référence au travail d'Alpinter sur l'optimisation des chargements des camions) ?</p> <p><b>R</b> : Oui toujours, plus on peut mettre moins il sera cher ! Nous avons toute une équipe qui travaille pour finaliser le design, sans dépasser les 90m et avec les grues (car le bateau a des grues pour être en autonomie de chargement/déchargement).</p>

## 5. Stratégie de réduction des GES au Groupe URD, Aline Hubert

**Aline Hubert du Groupe URD a ensuite présenté la stratégie de réduction de GES au Groupe URD.** Le bilan carbone du Groupe URD montre que les déplacements professionnels représentent 74% des émissions, dont 90% venant des vols. Ainsi, après avoir mis en place des bonnes pratiques pour réduire l'empreinte des déplacements<sup>3</sup>, une politique pour réduire les vols a été mise en place. En effet, **le Groupe URD s'est engagé à réduire de -50% ses émissions d'ici à 2030 en relatif à son chiffre d'affaires.** Pour s'assurer de cette

<sup>3</sup> Prendre le train pour les trajets de moins de 7h ; Prendre des vols directs ; S'appuyer sur le télétravail et les visioconférences ; Avoir recours à des consultants locaux ; Prévoir des missions plus longues ; combiner les missions ; S'appuyer sur les/ses réseaux individuels/du Groupe URD ; Se demander si un déplacement est vraiment nécessaire.

trajectoire, un **système de plafonnement des vols** a été mis en place. Ce plafond est dégressif selon les années (pour suivre une trajectoire descendante) et fonctionne en **plafonnant la ligne budgétaire des billets d'avion lors des montages** de projet selon un certain pourcentage du budget total du projet (3,1% en 2023), établissant ainsi un budget carbone vol à ne pas dépasser.

Cependant, les besoins de déplacements vont dépendre de la nature des différents projets du Groupe URD. Ainsi, un « **fonds de réserve carbone** » a été mis en place pour ajuster les besoins entre projet.

Concrètement, ce fonds permet de recueillir les « soldes » des projets n'ayant pas besoin de tout ou partie de leur budget carbone vol. Et inversement, il permet d'allouer plus de fonds aux projets qui en ont besoin et qui le justifient. Ainsi, lors d'un montage de projet, si la ligne budgétaire dépasse le montant autorisé, le responsable de projet peut le dépasser en puisant dans ce fonds à condition que :

- Le budget supplémentaire soit disponible dans le fonds de réserve carbone ;
- Le besoin soit justifié via une checklist environnementale complétée ;
- La demande soit validée par le chargé de partenariats du Groupe URD.

Maintenant que ces processus ont été mis en place, il va falloir les **tester** et faire un bilan annuel (avec des ajustements si nécessaires). Ensuite, il faudra aussi s'attaquer à **d'autres sujets que les vols** pour atteindre leurs objectifs d'émissions GES de 2030 (Mettre en place un réseau international de consultants notamment) et s'attaquer à **d'autres enjeux environnementaux** (déchets, ressources naturelles).

	Unités	Nb unité	Cout unitaire	Total
<b>A. Honoraires</b>				
Expert 1	Jour	35,00	700 €	24 500 €
Expert 2	Jour	26,50	600 €	15 900 €
<b>B. Remboursables</b>				
Transport national	A/R	1,00	110 €	110 €
Transport international	A/R	1,00	1 000 €	1 000 €
Perdiems	Jour	1,00	2 016 €	2 016 €
Compensation carbone (10% du montant du transport international)			10%	100 €
<b>C. Total</b>				<b>43 626 €</b>
Plafond budget vol 3,1%		2%	<b>Pas de dépassement</b>	

### Modèle de budget à soumettre

	Unités	Nb unité	Cout unitaire	Total
<b>A. Honoraires</b>				
Expert 1	Jour	35,00	700 €	24 500 €
Expert 2	Jour	26,50	600 €	15 900 €
<b>B. Remboursables</b>				
Transport national	A/R	1,00	110 €	110 €
Transport international	A/R	2,00	1 000 €	2 000 €
Perdiems	Jour	1,00	2 016 €	2 016 €
Compensation carbone (10% du montant du transport international)			10%	200 €
<b>C. Total</b>				<b>44 726 €</b>
Plafond budget vol 3,1%		4%	<b>Attention dépassement du plafond!</b>	

**Q** : Quelles sont les conditions pour avoir accès au fond carbone ?

**R** : Un processus a été mis en place, avec notamment une checklist avec une série de questions pour faire inciter les chef.fe.s de projet à se poser les bonnes questions et à interroger la pertinence de leurs déplacements aériens. Mais comme le fonds carbone est par construction « limité », il sera parfois nécessaire pour la direction de refuser une demande de dépassement. Cela signifie qu'il faut choisir selon les intérêts stratégiques du Groupe URD les projets qui « méritent » de dépasser leur budget carbone vol, ou non.

**Q** : Et en réalité ça se passe comment hors covid pour la réduction des déplacements ? Comment on accompagne les collègues à apprendre à travailler différemment ?

**R** : On ne sait pas encore si c'est possible. On voit des changements (certaines activités en visio, déplacements longue distance en bus, recours à des consultants nationaux, etc.) mais on ne sait pas encore si c'est assez. On a pour objectif à termes de mettre en place un réseau de consultants dans les pays où l'on travaille pour avoir moins à se déplacer. Cela va aussi dans le sens de la « localisation » que l'on défend au Groupe URD.

**Q** : Le transport ne va pas forcément être le poste le plus important pour nous, mais cela permet de débiter nos réflexions. Dans les bonnes pratiques vous dites qu'il faut s'interroger sur la nécessité de chaque déplacement. Comment faire cette priorisation des voyages ? A quel moment est-ce que c'est nécessaire et selon quels critères ? Est-ce que c'est une discussion en interne chez vous ?

**R** : On a ces discussions mais rien n'est formalisé pour l'instant. En effet, il serait utile de travailler collectivement à la définition de critères.

**R** : A la demande de notre référent environnement, on nous a demandé de réfléchir à diminuer l'empreinte carbone au niveau des déplacements. Notamment en ne prenant que des vols directs, mais il y en a très peu, souvent il y a des vols avec escales techniques. De plus, c'est très compliqué de mettre en place au niveau de la partie financière, notamment car leurs billets dépendent de négociations avec les compagnies aériennes, et moins vous avez du volume de vols, moins il y a une marge de négociation. Donc, il n'y a pas une solution miracle, avec des besoins de concertations avec les équipes !

## 6. Perspectives du REH

Le **GT Evaluations Environnementales va tenir un séminaire** les 27 et 28 septembre prochain. Un séminaire similaire avait eu lieu l'année passée qui avait permis de tester et faire des [retours consolidés](#) à la JEU sur l'outil NEAT+. Dans cette même dynamique, ce séminaire va permettre de :

- Revoir la stratégie du GT
- Tester la nouvelle version du NEAT pour faire des retours
- Recevoir une formation à l'utilisation de l'outil CEDRIG.

La formation va peut-être être ouverte au REH en général, dans lequel cas cette information sera partagée au Forum avec un nombre de places limitées. Pour rejoindre le GT vous pouvez contacter : [evalenv@environnementhumanitaire.org](mailto:evalenv@environnementhumanitaire.org).

Afin de relancer la dynamique du **GT Déchets, une réunion en présentiel** va être proposée pour l'automne ou en janvier, pour que le GT travaille sur la création d'un « Standard Operating Procedures » (SOP) de gestion de déchets. Pour rejoindre le GT vous pouvez contacter : [dechets@environnementhumanitaire.org](mailto:dechets@environnementhumanitaire.org).

**Le GT Carbone va être relancé avec une réunion à la rentrée** pour ouvrir de nouvelles pistes de travail. Pour rejoindre le GT vous pouvez contacter : [carbone@environnementhumanitaire.org](mailto:carbone@environnementhumanitaire.org).

Le GT Achats durables a bientôt finalisé la **liste de critères d'achats durables**, et vont faire un workshop avec le WREC fin septembre. Pour rejoindre le GT vous pouvez contacter : [achatsdurables@environnementhumanitaire.org](mailto:achatsdurables@environnementhumanitaire.org).

Pour les signataires de la [Déclaration d'engagement](#) des organisations humanitaires sur le climat, un suivi va être fait à N+3. Un questionnaire sera envoyé à la rentrée aux signataires, qui auront un mois pour y répondre et un rapport sera écrit et partagé en décembre.

## 7. Prochaine réunion

**La prochaine réunion aura lieu le jeudi 5 octobre.** Le sujet de la prochaine réunion sera **l'empreinte carbone de notre argent en banque**. Si vous souhaitez proposer un sujet pour un prochaine forum, vous pouvez le remplir le [document partagé](#) où vous pouvez indiquer :

1. Les sujets qui vous intéressent
2. Les sujets que vous pourriez potentiellement présenter (avec votre nom, nom de l'organisation et contact)

Il peut être rempli à tout moment.

**Merci de votre contribution afin de choisir les sujets du Forum de manière collective.**

## Participants

Nous étions 34 à participer à cette réunion du REH, merci à tous.tes et à bientôt !

Organisation	Nom	Position
UTS	DRABO Cathérine	Etudiante chercheuse en Economie de l'Environnement et Développement Durable
ONG ALIMIA	Nafi Diop DIENG	Chargée des Achats et des Approvisionnements
ACF	Severine Frison	Référente projet de recherche et analyse
PREMIERE URGENCE INTERNATIONALE	ABDELKRIM REGHIS	CHARGE DE LOGISTIQUE
Climate Action Accelerator	Marie-Flore Michel	Responsable du Pôle technique et solutions
CARE France	Elise Badin	Chargée de projets
Action Contre la Faim	Chloé Orland	Référente Ecologue
Première Urgence Internationale	Louise Logre	Responsable Service Technique et Capitalisation
Médecin du Monde Belgique	Alberto Galora	Referent Logistique International
ACF	Christophe Laveault	Responsable de service Outils et Méthodes Logistiques

ACTION CONTRE LA FAIM	Merieme DAHMANI	Coordinatrice des déplacements
Solidarités International	Alicia Le Floch	Chargée de mission environnement
Croix-Rouge-française	Jean-Marie Vial	Référent Logistique
Action contre la Faim	Rachida MEHADJI	Coordinatrice Déplacements
Catholic Relief Services	Caroline Millet	Senior Advisor Climate Action
WREC Project	Margot Rocheteau	Stagiaire
Medecins du Monde	Julie BAPTISTE	Chargée écoresp
Windcoop	Alice de Cointet	Directrice
GRET	Zoé Bouahom	Chargée de mission climat
Médecin du Monde Belgique	Alberto Galora	Referent Logistique International
Fleet Forum	cyril pierrot	coordinateur projet
ALIMA	Laura JONNARD	Chargée de reporting / MEAL Action Environnementale
Groupe URD	Johana Bretou-Klein	Analyse
Groupe URD	Aline Hubert	Chargée de recherche envt
CHORD	Sophie t'Stersevens	Research Analyst
FDF	Yosr Dallegi	
GAC	Abdoulkader Khaireh	Spécialiste en environnement
CRS	Gisèle Henriques	Coordinator and Technical Advisor Interagency Group on DRR/ Resilience
	Gatsi Gervais	
ACF	Camille Evain	Référent envt
	TARECK KIVIA	
ACF	Lisa Brun	Chargée de projet bilan carbone
ACF	Olivia Pelegrin	Responsable de service logistique
ACF	Manon Grossieres	Alternante