



# Le Grand Kiff 2025

## bilan Carbone

### 1. Intention des organisateurs

Le Grand KIFF 2021, placé sous le thème « La Terre en partage », invitait à explorer les enjeux environnementaux et sociétaux tout au long de l'événement.

Pour l'édition 2025, intitulée « Respire, Espère », l'équipe de pilotage a délibérément choisi d'aborder de nouvelles thématiques, sans pour autant négliger la dimension éco-responsable. Bien au contraire : après une réflexion collective, la décision a été prise d'agir ensemble pour intégrer cette préoccupation au cœur même de l'organisation. Des choix concrets ont donc été faits pour ancrer cette démarche dans la pratique. La démarche avait également pour objectif de permettre aux membres de l'organisation, et de manière générale à l'Eglise, de prendre conscience de l'incidence environnementale des choix réalisés.

Une équipe dédiée a ainsi été créée et intégrée au pôle « Éco-Matos », afin d'accompagner le comité de pilotage et les différentes équipes dans leurs décisions, en les incitant à privilégier des options limitant l'empreinte carbone de la rencontre. La réalisation, *a posteriori*, du présent bilan carbone de la rencontre a permis d'identifier concrètement des pistes d'amélioration pour le Grand Kiff mais également de créer un modèle de table de calcul adaptable à d'autres événements d'Eglise.

Ces choix stratégiques répondent à la recommandation n°6 au Conseil National de la décision synodale de 2021 « Ecologie : quelle(s) conversion(s) ? » :

*Veiller à la cohérence des engagements de l'Eglise à l'endroit des biens dont elle dispose et des outils qu'elle utilise : biens immobiliers, placements financiers, outils numériques, moyens de transports, etc.*



## 2. Résultats

### a. Forces et faiblesses du calcul mis en œuvre

Avant de présenter les résultats il convient de préciser les angles morts de cet inventaire :

- Le nombre exact de trajets en voiture et le taux de covoiturage n'ont pas été mesurés mais estimés, par déduction des trajets connus pour les autres modes de transport.
- Il n'est pas certain que le calculateur utilisé pour estimer le bilan C des trajets en autocar tienne compte des trajets effectués à vide par les chauffeurs.
- L'hébergement hôtelier des prestataires n'a pas été comptabilisé. Ce poste devrait être facile à documenter lors d'un prochain événement.
- L'évaluation des émissions liées à l'assainissement repose sur un calcul indirect à partir de données de l'ASTEE<sup>1</sup>, qu'il conviendrait de comparer à des données techniques plus directes. Les émissions liées à la fabrication des douches et WC n'ont pas été prises en compte (absence totale de données poids et matériaux). Toutefois l'essentiel des émissions liées aux équipements d'hygiène est probablement dû au transport des WC et douches ainsi qu'aux aller-retours du prestataire pour l'entretien des WC, qui n'ont été évalués que de manière globale et très approximativement en l'absence d'enregistrement des données nécessaires (type de camion, charge transportée, kilométrage).
- L'évaluation de l'impact carbone du gros matériel s'est avérée difficile ; cet impact est probablement sous-évalué dans notre calcul qui souffre d'un manque de vision consolidée de l'ensemble du gros matériel et des moyens de transport correspondants, ainsi que de l'absence de données techniques (poids, matériaux). En effet, les émissions des transports sont liées au poids transporté. Ainsi nous n'avons pas pu estimer les émissions liées :
  - à l'ombrière (fabrication et transport)
  - aux cheminements PMR (fabrication, le transport est compté par ailleurs)
  - aux stands du village des partenaires (fabrication, pas de transport),
  - aux engins de chantier (fabrication et transport, mais leur consommation de fuel sur place est incluse dans le poste énergie).

Par exemple, les moyens techniques de scène ont parcouru 1400 km mais nous ne disposons pas d'indications sur leur poids ni sur leur mode de transport, lequel a été pris en compte sur une hypothèse basse de consommation d'un véhicule utilitaire. Nous ne savons pas non plus si la « grosse sonorisation » doit être comptabilisée dans ce poste ou s'il s'agit d'un équipement à part. Nous avons fait une estimation assez grossière des émissions liées au grand chapiteau, aux grandes tentes et aux pagodes ainsi qu'à leur transport sur la base du poids connu du matériel et d'hypothèses sur les types de poids-lourds utilisés. **Il est à noter que la loi contraint les transporteurs à fournir à leur clients un bilan carbone de leur prestation** (loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte). Toutefois, malgré notre demande et nos relances, les deux principaux transporteurs de matériel sollicités ne nous ont pas communiqué ces données. Lorsque cela a été possible, une estimation a été faite sur la base de données standards d'acteurs interprofessionnels. La pertinence de soutenir une action d'ordre juridique de type « soft law », telle que le Conseil Œcuménique des Églises la promeut, pourrait être étudiée, pour contraindre à l'avenir nos prestataires à nous communiquer les éléments nécessaires à la réalisation d'un bilan carbone plus précis de nos événements.

---

<sup>1</sup> ASTEE : Association française des professionnels de l'eau et des déchets

- Nous n'avons pas du tout évalué les émissions liées au petit matériel (textiles, peinture, feutres, etc.) faute d'inventaire disponible. Toutefois, on peut supposer que ce poste est relativement marginal.
- Des difficultés ont été rencontrées pour évaluer les émissions de GES liées aux véhicules utilisés sur place et pour les transports de faible distance, qui sont peut-être entachées d'erreurs (doublons ou lacunes). Néanmoins ce poste s'est avéré globalement peu significatif dans le total.
- Le nombre de visioconférences des équipes de préparation n'a pas été enregistré et a fait l'objet d'une estimation basée sur les recommandations aux équipes du comité de pilotage (période, fréquence).
- Les modes d'hébergement ont fait l'objet de plusieurs approximations, mais le poids total de ce poste reste faible dans l'ensemble des émissions et la précision de son calcul n'est donc pas un très gros enjeu. Il faudrait néanmoins estimer, pour une prochaine édition, le poids de l'hébergement hôtelier des prestataires.
- Nous n'avons pas du tout pris en compte l'impact de la fabrication et de la diffusion des outils de communication non numériques (affiches, cartes, dépliants, etc.)

En revanche l'inventaire est assez bien consolidé sur les points suivants :

- Les réunions de préparation du comité de pilotage ont bien été tracées.
- Les voyages en avion, autocar et train ont été décomptés avec précision et les émissions estimées avec le calculateur Ademe ; or comme on va le voir ce poste est le plus important.
- Le nombre de repas végétariens ou non végétariens est connu avec une précision satisfaisante sur l'AK et le GK ; il a été estimé pour les week-ends de préparation. Ce poste est également important.
- L'estimation des facteurs d'émission des tentes nous semble raisonnablement qualitative.

Pour les autres calculs nous avons dû faire un certain nombre d'hypothèses, qui sont présentées en annexe.

## b. Données brutes

Le Grand Kiff (GK) 2025 a accueilli sur 5 journées (équivalent à 4 jours pleins, valeur prise en compte pour les repas et l'assainissement) 660 jeunes « kiffeurs », une moyenne journalière de 250 organisateurs et intervenants, ainsi que près de 40 « alter-kiffeurs », pour un total de près d'un millier de participants (en moyenne 950 personnes par jour).

L'Alter-Kiff (AK) a duré 13 jours incluant les 5 journées de GK. Environ 60 personnes extérieures (principalement de l'Église locale de Bergerac) ont participé au culte final.

Nous avons comptabilisé au total **140 t** d'émissions de gaz à effet de serre (GES) en équivalent CO<sub>2</sub> (eqCO<sub>2</sub>) pour l'ensemble de la préparation et de la mise en œuvre du GK, soit 27 kg eqCO<sub>2</sub> par participant et par jour. Ces émissions sont tout à fait comparables aux émissions moyennes d'un français en 2019 (9 t par an), mais représentent près de 5 fois les émissions admissibles pour atteindre la neutralité carbone (2 t par an).

Près des 2/3 de ces émissions sont liées aux **déplacements** des organisateurs et des participants (89 t) et environ 20% à leur **alimentation** (29 t). Ces deux postes représentent ensemble près de 85% des émissions de l'ensemble de l'événement.

Les postes suivants sont le gros matériel (9,5 t soit près de 7%) puis les sanitaires (5,5 t soit 4%), l'utilisation de fuel sur place (camions, engins de chantier, groupe électrogène... 3,5 t soit 2,5%) et enfin l'hébergement et les usages du numérique, de l'ordre de 1% chacun. Toutefois il convient d'avoir à l'esprit que l'impact GES du gros matériel est sous-évalué.

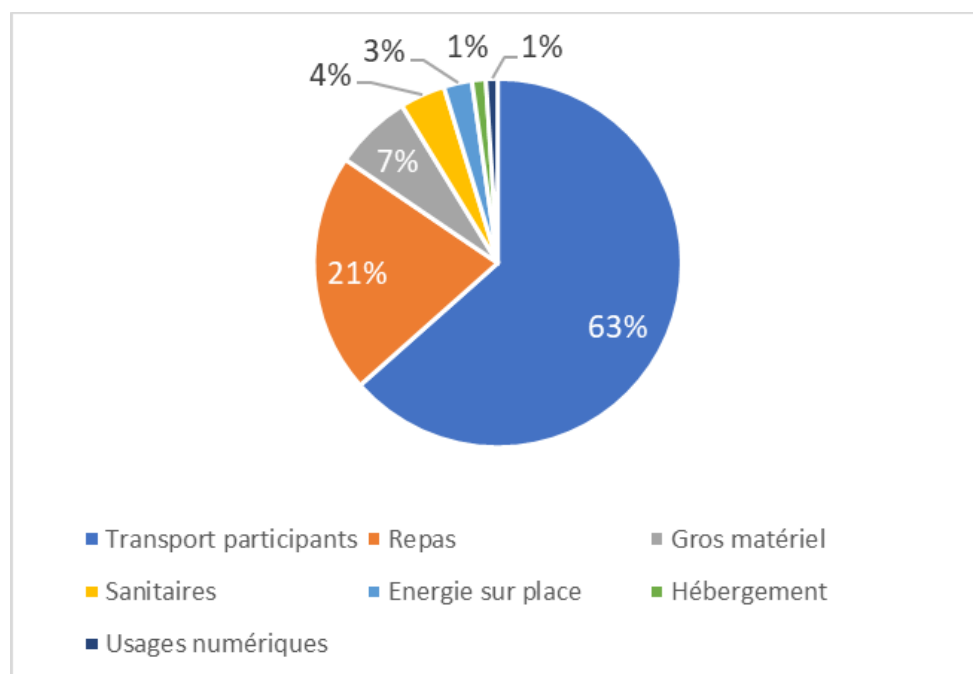


Figure 1 : Emissions totales de GES (eq CO<sub>2</sub>) du Grand Kiff 2025 - Répartition par postes

### c. Analyse par postes

#### Transport des personnes

Le transport des personnes représente 89 t eqCO<sub>2</sub> et contribue pour près des 2/3 aux émissions totales de GES du GK.

Ces émissions sont liées pour moitié aux trajets en avion des participants internationaux (**50 t** pour 15 personnes, dont les 2/3 sont générés par les 16 700 km parcourus par les 5 jeunes Néo-calédoniens). Au vu du poids considérable de ce poste, les chiffres suivants sont exprimés non seulement en % du total des émissions liées aux transports, mais aussi en % de ces émissions hors avion.

Les trajets en voiture représentent 18 t, soit 20% des émissions totales liées aux transports et 40% des émissions hors avion. Ont été pris en compte dans cette estimation les trajets domicile-gare des personnes prenant le train, mais plus de 95% du poste voiture est lié aux trajets en voiture effectués de bout en bout par environ 200 (20%) participants.

Les trajets des autocars affrétés par les régions représentent 25 t eqCO<sub>2</sub> soit environ 30% des émissions totales du transport des personnes (près de 60% des émissions hors avion) pour 600 passagers soit 60% des participants. Par personne, les autocars représentent une économie de 2/3 des émissions par rapport aux voitures (sur la base de 2 personnes par voiture), mais ils restent très supérieurs aux trajets en train. Toutefois, il faut rappeler qu'une incertitude de 100% pèse sur l'estimation de ce poste, qui pourrait en réalité approcher les 50 t.

Les trajets en train représentent 0,7 t eqCO<sub>2</sub> soit moins de 1% des émissions totales des transports et 2% des émissions hors avion, et ce pour 177 passagers (18% des participants).

Si les participants venus en autocar avaient pris le train, le bilan aurait pu être diminué de 22 t. Si les participants venus en voiture avaient covoituré à 4 personnes au lieu de 1,8, l'économie aurait été de l'ordre de 9 t.

**Plus d'un tiers des émissions liée au transport des personnes (32 t eqCO<sub>2</sub>) pourrait ainsi être économisé en faisant voyager tous les groupes en train et en faisant l'effort de réellement covoiturer.**

Ont également été estimés les trajets liés aux réunions de préparation (tous modes de transports confondus), les navettes gare-GK sur place et enfin les navettes quotidiennes vers les hébergements en dur et les transports des visiteurs ayant participé uniquement au culte final. Ces deux derniers postes se sont avérés négligeables. Les réunions liées à la préparation du GK (14 réunions et 2 week-ends du comité de pilotage, plus un week-end des équipes d'encadrement à La Force) ont émis 1,7 t eqCO<sub>2</sub>, soit environ 2% du total (4% hors avion). Les navettes gare-GK (estimées à 1 600 km) sont négligeables face au total et représentent seulement 0,5% des émissions des transports hors avion.

Toutefois, si les 600 participants venus en bus étaient venus en train, le poids de ces navettes gare-GK aurait été plus significatif. Il avait été envisagé initialement de proposer des vélos pour les trajets gare-GK, mais ce projet a été abandonné faute de pouvoir trouver suffisamment de vélos sur place sans avoir à les faire venir en camion d'assez loin, ce qui aurait annulé les efforts escomptés. Cette option devrait probablement être reconsidérée pour des événements à venir, quitte à constituer progressivement un stock de vélos (donnés ? achetés d'occasion ?) La ligne est en tous cas prévue dans le tableur !

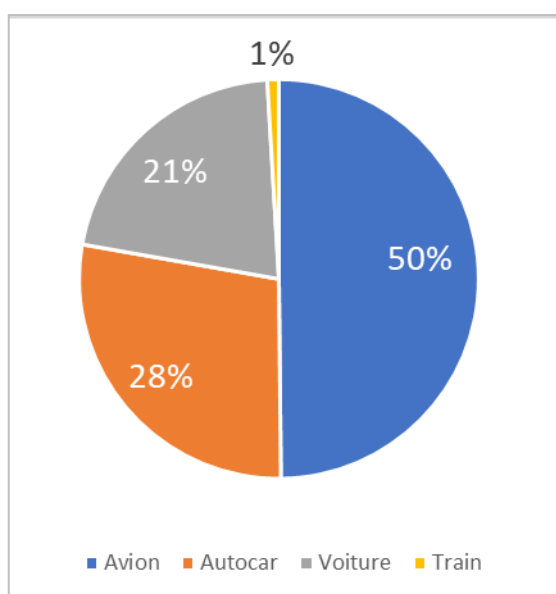


Figure 2 : Emissions de GES (eqCO<sub>2</sub>) liées au transport des personnes au Grand Kiff 2025 - Répartition par mode de transport

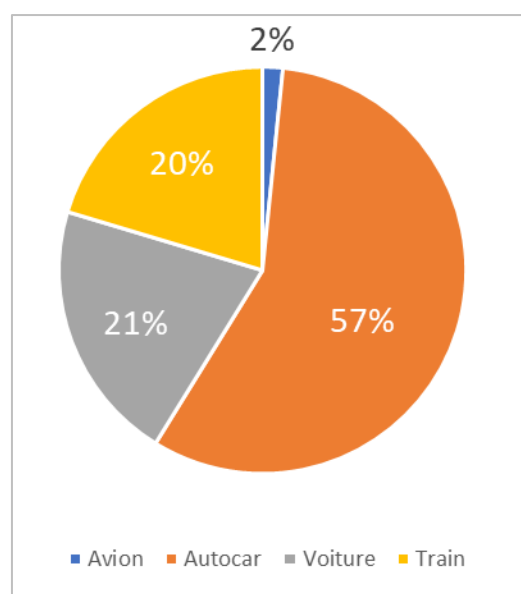


Figure 3 : Répartition des participants au Grand Kiff 2025 par mode de transport

## Alimentation

Ce second poste de dépenses de GES (21%) s'élève à près de 30 t eqCO<sub>2</sub> pour 14 550 repas (9 764 hors petits déjeuners/goûters). Il se répartit entre 10 250 repas végétariens (notamment tous les repas du soir du GK et de l'AK) et 4 300 repas non végétariens.

Aux repas s'ajoutent un peu moins de 0,4 t eqCO<sub>2</sub> liées aux courses locales de l'intendant et surtout (pour 90%) aux livraisons des repas en camion frigorifique, assurés par un prestataire presque local situé à 100 km du GK.

Les repas non végétariens représentent 30% du total des repas et 60% des émissions. **Une économie de 10 t eqCO<sub>2</sub> aurait pu être réalisée en choisissant des repas végétariens sur l'ensemble de l'événement et de sa préparation.**

Le choix de produits locaux et de saison a permis d'économiser un peu plus de 3 t eqCO<sub>2</sub>. Il est à noter que l'Ademe indique qu'il n'est pas possible de dire, en l'état des connaissances actuelles, si une alimentation bio a un impact plus faible ou plus élevé sur les émissions de GES.

Toutefois, les calculs dont les résultats sont présentés ici reposent sur des données d'émissions individuelles moyennes pour la France (référence INCA de l'Anses). La cuisine collective permet probablement de diminuer les GES à la production (notamment par des gains énergétiques à la cuisson), mais en général en collectivité la production est plus mécanisée, ce qui augmente la consommation d'énergie par rapport à des préparations manuelles, et il y a plus de gaspillage alimentaire. La résultante est difficile à évaluer.

## Gros matériel

Le gros matériel est le 3<sup>ème</sup> contributeur au bilan carbone du GK, avec environ 7% des émissions prises en compte. Il faut néanmoins rappeler que ce poste est sous-évalué, l'impact d'une partie du matériel n'ayant pas pu être estimé (fabrication et/ou transport). En l'état de l'évaluation, le transport de ce gros matériel représente presque 40% du total des émissions de ce poste, ce qui souligne l'intérêt d'une part de réfléchir à un stockage sur place de ce qui peut être acheté et réutilisé, d'autre part de bien choisir des fournisseurs de proximité pour les autres équipements lourds.

Au sein de ce poste, les émissions les plus importantes, et de loin, sont liées aux moyens techniques pour la scène (plus de 5 t, bien que leur transport soit probablement compté sur une estimation basse) car il s'agit principalement de matériel électronique dont la fabrication est très coûteuse sur le plan environnemental.

Viennent ensuite les 550 barrières de protection (barrières Vauban et Héras) pour un peu moins de 2 t eqCO<sub>2</sub> : l'impact lié à leur fabrication est très faible (30 kg eqCO<sub>2</sub>) car elles sont amorties sur plusieurs dizaines d'années, mais leur transport représente la moitié des émissions connues liées au transport du gros matériel.

Les grandes tentes et pagodes représentent ensuite environ 1 t eqCO<sub>2</sub> dont 75% sont imputables au matériel lui-même à cause de l'impact environnemental de la production des structures en aluminium.

Le chapiteau de cirque arrive en 4<sup>ème</sup> position avec 0,8 t, imputable dans son cas à 75% au transport.

Il est à noter qu'une part importante du matériel, notamment pour l'aménagement de la zone de vie, a été prêté par la Fondation John Bost dont la réserve de vieux meubles a été mise très largement à contribution (armoires, sommiers, tables, chaises, etc.) Ce matériel ancien n'a pas pesé dans le bilan.

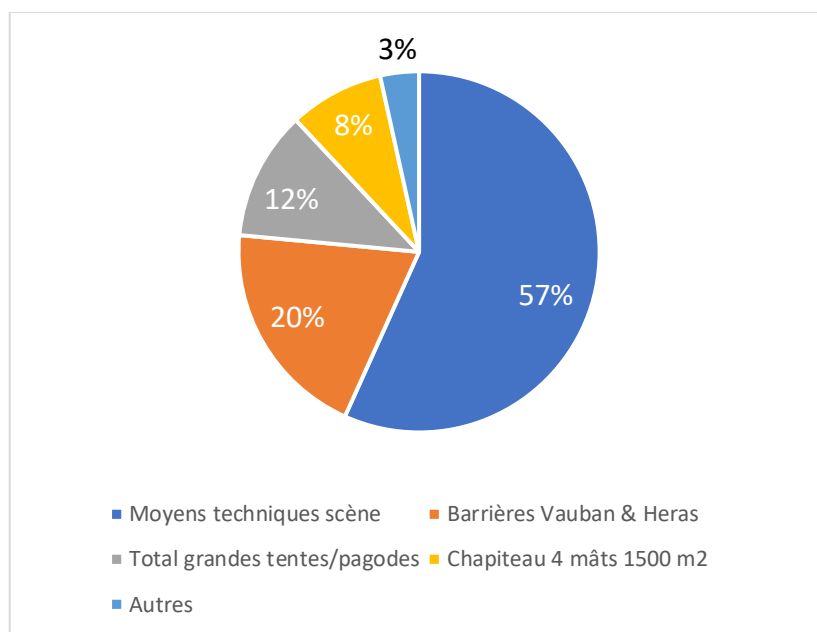


Figure 4 : Emissions de GES (eqCO<sub>2</sub>) liées au gros matériel du Grand Kiff 2025 - Répartition par type de matériel

### Hygiène et assainissement

Ce poste est relativement faible mais pas complètement négligeable (près de 6 t eqCO<sub>2</sub> soit 4% du total). Il se décompose en 40% d'émissions liées aux eaux usées elles-mêmes et 60% d'émissions liées au transport des WC et douches et aux aller-retours du prestataire qui venait régulièrement nettoyer les cabines WC (estimation 1600 km). Le facteur d'émission des eaux usées a été estimé sur la base d'une moyenne nationale, mais nous n'avons pas pu tenir compte du fait que les toilettes utilisées étaient de type « chimique » et nous ne savons pas si cela augmente ou réduit le facteur d'émission. Nous n'avons pas non plus idée de la consommation du papier hygiénique, qui était fourni en fonction des nécessités par le prestataire.

Si les émissions liées aux toilettes chimiques sont bien comparables à la moyenne nationale, ce qui reste à vérifier, la marge de progrès que représenteraient des toilettes sèches, présentées généralement comme permettant des réductions de 20% des émissions, serait probablement marginale, de l'ordre de 0,5 t pour l'ensemble du GK.

### Informatique et communication numérique

Le poste informatique et communication numérique est, en l'état de nos estimations, faible (moins de 2 t eqCO<sub>2</sub> soit un peu plus de 1% du total). Il est massivement (93%) impacté par les émissions imputables à la fabrication des terminaux (ordinateurs et téléphones portables) des équipes de préparation et des participants, conformément aux données générales de la littérature sur ce sujet. L'impact de l'utilisation des smartphones des participants et des équipes d'appui pour l'accès aux outils en ligne du GK pendant l'événement a été estimée à 340 kg eqCO<sub>2</sub>. On peut toutefois admettre que cette estimation devrait être pondérée par le fait que toutes les utilisations des smartphones sur le GK n'étaient pas liées au GK lui-même !

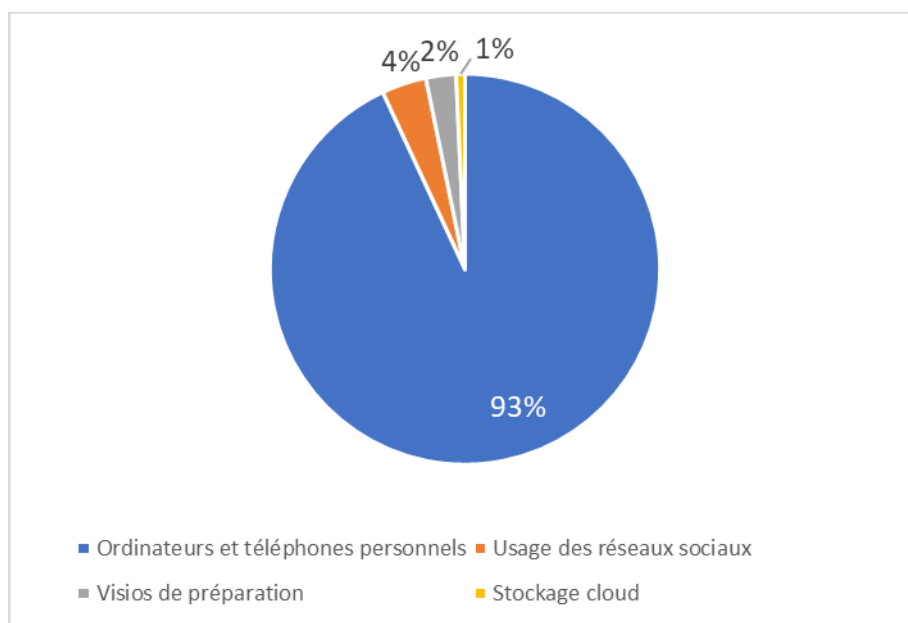


Figure 5 : Emissions de GES (eq CO<sub>2</sub>) liées aux outils informatiques du Grand Kiff 2025

### Autres postes

Le poste « Energies » (3,5 t eqCO<sub>2</sub> soit 2,5% des émissions totales) recouvre à la fois le fuel utilisé sur place pour les engins de chantier, les véhicules utilitaires et le groupe électrogène, et la consommation électrique. Toutefois la contribution aux GES de l'énergie électrique est négligeable dans ce total (0,05% pour un total estimé de 20 kWh) qui est massivement imputable au fuel.

L'impact carbone de l'hébergement est très faible grâce au choix d'un hébergement principalement sous tente. L'hébergement en dur de 150 personnes pendant l'événement (AK et GK) et de 35 personnes pendant le WE de préparation à La Force représente près de la moitié des 1,7 t eqCO<sub>2</sub> liées à ce poste. Il convient de signaler que les hébergements hôteliers des prestataires n'ont pas été comptabilisés dans ce total.

### d. Points de comparaison

Il est difficile de comparer les émissions du GK à celles d'autres événements d'Église, en raison des spécificités de chaque manifestation, de l'absence de méthode de calcul unifiée (périmètre des émissions prises en compte, facteurs d'émission retenus), et de la rareté des évaluations C conduites dans ce cadre. Toutefois nous disposons à date d'une part des bilans C de deux événements récents organisés par les réseaux jésuites, d'autre part du bilan C du dernier Congrès des Éclaireuses et Éclaireurs Unionistes de France (EEUdF), dont le bilan du GK est dérivé.

- Le Congrès jésuite « Justice et écologie » de 2022 a réuni 150 participants de 27 pays pendant 5 journées (probablement 4 jours pleins). Le bilan C s'élève à 82 t (sans les émissions liées à l'alimentation) soit **136 kg eqCO<sub>2</sub> par personne et par jour**. Il est très fortement impacté par les déplacements des participants (90% des émissions comptabilisées) dont 70% sont liés aux avions. L'hébergement représente environ 5% des émissions hors alimentation. Comptabilisée

à part, l'alimentation (à 45% végétarienne) représenterait au total 1,4 t (soit moins de 2% des autres émissions, ce qui paraît très faible et demanderait une vérification). Les émissions moyennes par repas s'élèvent à 1,06 kg eqCO<sub>2</sub> et sont comparées dans le rapport aux émissions moyennes d'un « French lunch » s'élevant à 2 kg eqCO<sub>2</sub>.

- Le rassemblement 2024 du réseau Loyola Education a réuni 580 participants pendant 3 jours à Barcelone. Les émissions totales sont de 99 t, soit **85 kg par personne et par jour** (sous une hypothèse de durée de 2 jours pleins). A nouveau, 70% des émissions sont liées aux transports, 17% à l'alimentation (comparable au bilan GK), mais aussi 9% à l'hébergement.
- Le Congrès 2023 des EEUdF a obtenu le label « Evénement éco-engagé » au niveau 3, c'est-à-dire au niveau le plus élevé de ce label. D'une durée équivalente à celle du GK (4 jours pleins), il a accueilli 500 participants, organisateurs inclus, et 60 intervenants ponctuels. Le bilan C s'élève à 28 t soit **14 kg par personne et par jour** (sans compter les intervenants). Les transports représentent 49% des émissions (pas d'avion, plus de la moitié des participants ont pris le train), les repas 12% (alimentation principalement végétarienne et locale) et le gros matériel 22% (une scène avec du matériel technique, mais beaucoup de constructions en bois de récupération).

#### A RETENIR :

Le bilan Carbone du Grand Kiff 2025 est estimé à **140 t** eq CO<sub>2</sub>, ce qui est très légèrement supérieur, ramené au nombre de participants et à la durée du GK, aux émissions moyennes d'un français en 2019. Toutefois cela représente près de **5 fois les émissions admissibles pour atteindre la neutralité carbone** (2 t par an).

Dans ce bilan, les transports des personnes représentent près des 2/3 des émissions, et l'alimentation environ 20%.

La comparaison à d'autres événements d'Église est délicate ; par rapport aux deux points de référence disponibles on peut néanmoins considérer que le GK est un événement relativement éco-responsable (**27 kg eq CO<sub>2</sub> par jour et par personne**) grâce à la proximité géographique de la grande masse des participants et à la sobriété des hébergements. Il ne faut toutefois pas oublier que le poids des émissions liées au gros matériel n'a été que partiellement pris en compte par manque de données.

### 3. Perspectives

#### a. Un outil de réflexion pour le prochain GK

Ce bilan, bien qu'incomplet, permet de repérer les éléments suivants :

- Les **trajets en avion** des invités ont un poids considérable (44 t) ; sans les proscrire du fait de l'importance des liens interpersonnels avec les Églises sœurs, on pourrait d'une part les envisager avec modération (par exemple, inviter un seul représentant des régions vraiment très lointaines ?), d'autre part prévoir de recourir à des mécanismes de compensation carbone tels que ceux proposés par le Defap. Ces compensations devraient être prévues dans le budget prévisionnel de l'événement. A titre d'exemple, une compensation carbone pour les voyages en avion du GK 2025 aurait représenté un budget d'environ **2 400 €** (sur la base de 55 €/t CO<sub>2</sub>). On peut aussi imaginer des mécanismes d'auto-compensation de type « cagnotte » encourageant

les participants à prendre des engagements de sobriété dans leur vie courante pendant l'année qui précède l'évènement, à concurrence de la compensation des émissions du voyage d'un ou plusieurs jeunes ultramarins... Par ailleurs, un groupe de réflexion sur les voyages du réseau *Espérer pour le vivant* a souligné que s'il reste essentiel de permettre de véritables rencontres et qu'il est exact que « les voyages forment la jeunesse », il importe également d'avoir une attention d'une part à la manière dont de tels voyages peuvent être enrichis (quitte à traverser la planète, qui peut-on rencontrer d'autre à cette occasion ?), d'autre part à la manière dont les liens créés à l'occasion d'une telle rencontre, et qui la justifient, peuvent être entretenus dans la durée.

- Un gain très significatif d'émissions GES est possible (22 t) en voyageant **en train plutôt qu'en autocar**. Cette piste sera à discuter avec les régions en regard des avantages de la souplesse et du coût de ce mode de transport ; là aussi une compensation carbone des trajets en autocar pourrait éventuellement être prise en charge par les régions concernées, en assumant d'internaliser les externalités négatives de ce mode de transport, dont le prix de vente ne rend pas compte. Néanmoins, la SNCF propose déjà des tarifs très intéressants pour les jeunes : ont-ils été pris en compte dans l'arbitrage bus/train ? Par ailleurs, les autorités pourraient être interpellées par les Églises, sur la base de tels calculs, pour demander un soutien public significatif aux transports ferroviaires pour qu'en plus d'être plus long, le train cesse d'être plus cher que l'avion, ou, le cas échéant, l'autocar. Enfin, rendre le trajet en train attractif passe aussi par son animation pour les voyageurs : par exemple, comment mettre ce temps à profit pour commencer à faire connaissance ? Les possibilités de privatisation de voiture et les offres SNCF de transfert en bus pour les derniers km ont-elles été examinées ? Il importe vraiment, au vu du poids de ce poste autocars, de construire des alternatives.
- Bien entendu, le taux de remplissage des voitures individuelles joue également fortement sur le bilan carbone. Si les trajets en voiture avaient été tous accomplis avec 4 passagers, le poste des émissions voitures aurait été divisé par deux, ce qui correspond à une économie potentielle de plus de 9 t. Le GK avait pourtant mis en place, comme le Congrès des EEUdF, un système interne d'inscriptions pour le co-voiturage ; il conviendrait probablement d'en assurer plus largement la promotion.

On remarque également :

- Le poids important des **repas non végétariens** : si le GK avait été complètement végétarien une économie de 10 t eqCO<sub>2</sub> aurait pu être réalisée.
- L'importance du poste alimentation dans le bilan total conduit à considérer que toutes les économies seront potentiellement significatives. En particulier, l'information des participants sur le poids environnemental du gaspillage alimentaire pourrait être un levier d'action. Une affiche en ce sens avait été préparée en 2025 (voir projet en annexe 2) mais elle n'a pas été produite suite à une divergence avec l'équipe communication sur la pertinence de la mise en œuvre de panneaux à vocation pédagogique (étaient également prévues des affiches sur la connaissance de la faune et de la flore du site, les caractéristiques de la petite région, ainsi que sur les produits d'hygiène et les économies d'eau). La question devrait probablement être reconsidérée avec sérieux, et si nécessaire tranchée à un niveau plus stratégique pour un prochain évènement. En effet, en sus des enjeux pédagogiques et écologiques, il importe de noter que le Code de l'environnement prévoit l'obligation de lutter contre le gaspillage alimentaire, notamment en restauration collective.
- De même, la valorisation par compostage des déchets de table avait initialement été prévue par l'équipe (avec les outils d'information associés) mais n'a finalement pas pu être mise en œuvre suite à des inquiétudes de la part du gestionnaire du compost de la Fondation John Bost sur les

volumes à collecter et traiter. Ce point qui semblait acquis jusqu'aux débuts du séjour mérite donc une attention particulière, et de l'anticipation, en étroite collaboration avec les acteurs concernés de la Fondation. Par ailleurs, l'observation quotidienne par l'équipe « Ecoresponsabilité » des diverses poubelles du site a mis en évidence que le tri des déchets compostables était très bien fait sur le point de collecte de l'Alter Kiff, où des conteneurs de couleur différente et bien étiquetés étaient disponibles, mais beaucoup moins bien sur le point de collecte du Grand Kiff, où de simples sacs poubelle noirs avaient été installés dans des bidons, avec une signalétique minimaliste. Il nous semble que l'aspect de « poubelles » n'incite pas à un tri qualitatif. On pourrait donc réfléchir à l'installation de dispositifs plus explicites pour un prochain événement, par exemple un composteur pour particuliers, en soignant et en enrichissant la signalétique.

- L'importance du **transport** tant de l'alimentation que du gros matériel : cette externalité négative devrait être prise en compte dans l'évaluation des devis proposés par les prestataires ; une proposition plus chère de façon marginale sur le devis pourrait peut-être avoir un coût total moindre, ou au moins équivalent, si l'on prenait en compte le montant d'éventuelles compensations carbone.

Enfin :

- A ce stade, l'impact carbone des outils numériques reste modeste ; au regard de son poids environnemental croissant, la question de l'usage de l'IA doit néanmoins être un point de vigilance pour le prochain GK.

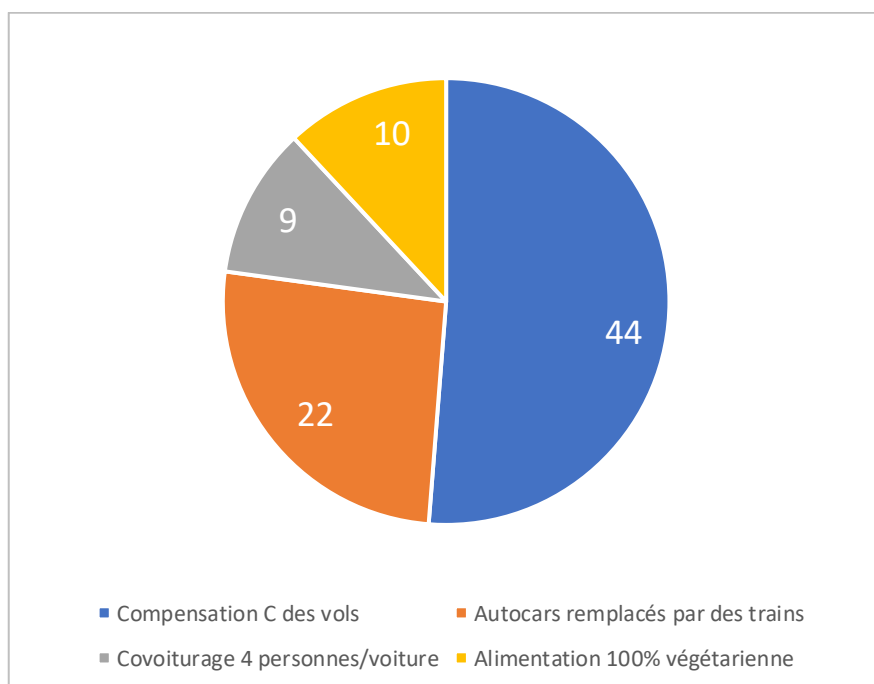


Figure 6 : Poids des différentes pistes d'économies de CO<sub>2</sub> envisageables

Les trois bilans C pris comme points de comparaison mettent eux aussi en évidence des points d'amélioration possibles :

- Pour le congrès « Justice et écologie » de 2022 le rapport met en avant la priorité à donner aux déplacements en train en remplacement des vols court et moyen-courrier (-34% sur ce poste), puis à une alimentation 100% végétarienne (-52% sur ce poste).
- Pour le rassemblement du réseau Education de 2024 les pistes d'amélioration identifiées sont l'évitement des trajets en avion, la végétalisation des repas et le choix de logements plus sobres. Le modèle utilisé prédit une réduction possible de 25 à 80% des émissions en mettant en œuvre ces recommandations.
- Pour le Congrès 2023 des EEUdF, l'association a mis en place *a posteriori* une démarche de compensation carbone « crowdsourcée » permettant à chaque participant de s'engager à mettre en place dans sa vie quotidienne des mesures de sobriété destinées à compenser les émissions du Congrès.

|                                                                      |                                  |
|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| <b>UNE PARTICIPATION AU CONGRÈS<br/>ÉMET 50 KG DE CO<sub>2</sub></b> | C'est l'équivalent de :          |
|                                                                      | 10 repas avec de la viande rouge |
|                                                                      | 5 Kg de fruits exotiques         |
|                                                                      | 250 Km en voiture                |
|                                                                      | 200 Km en avion                  |
|                                                                      | 2 jeans                          |
|                                                                      | 8 t-shirts                       |
|                                                                      | 500 h de vidéos en ligne         |
|                                                                      | 2 ans de vie d'un smartphone     |

#### A RETENIR :

Le bilan carbone du Grand Kiff 2025 présente **une marge de progrès très significative** sur ses deux postes principaux, les transports des participants et l'alimentation. En mettant en place un mécanisme de compensation carbone sur les trajets en avion, en reportant tous les transports en autocar sur des trains, en remplissant toutes les voitures avec 4 voyageurs au lieu de 2 et en choisissant des menus complètement végétariens on pourrait **réduire de plus de 60% les émissions** de l'événement pour atteindre **55 t**, ce qui correspondrait à 10 kg par jour et par personne. C'est encore le double des émissions admissibles pour atteindre la neutralité carbone (contre 5 fois cet objectif dans le bilan 2025) mais cet « excédent » pourrait être compensé par des actions collectives ou individuelles, à condition qu'elles soient réfléchies en amont de l'événement.

Pour améliorer le calcul du bilan C d'un prochain événement, il serait utile de

- Clarifier le mode de calcul des émissions liées aux trajets en autocar.
- Demander à tous les prestataires, dès le devis, une évaluation de l'impact carbone des livraisons de leurs produits (en lien avec la loi du 17 août 2015) ou du transport de leurs prestataires ; mieux tracer la provenance et le mode de transport de l'ensemble du gros matériel. Tracer les modalités de transport de tous les repas, équipements et gros matériels (provenance géographique, type de camion) dès lors qu'ils ne sont pas assurés par un prestataire ou si le prestataire n'a pas fourni ces informations (par exemple, nous n'avons pas

pensé à compter le nombre et le type de camions ayant transporté les pagodes ou les cabines WC/douches, qui ont donc fait l'objet d'estimations assez grossières).

- Demander aux fournisseurs de gros matériel et équipements une estimation de l'impact carbone de la fabrication de leurs produits, leur durée de vie prévisible et leur taux d'utilisation sur l'année. Ces données ne nous seront assez probablement pas fournies mais le fait de poser systématiquement la question contribuera à faire évoluer la perception de l'importance de ce point par les entreprises et éventuellement, à terme, la réglementation.
- Tracer systématiquement les livraisons de moyen et gros matériel (type de transporteur, matériel livré, provenance)
- Prévoir des copies de toutes les factures liées à l'événement pour l'équipe faisant le bilan C.
- Si cela est possible, faire une photo en vue aérienne des zones de camping pour pouvoir apprécier plus précisément le nombre total de tentes et la proportion de tentes en coton et acier (modèle J&S) et de tentes en nylon et fibre de carbone (modèle tente dôme).

Il serait intéressant également de disposer de la consommation totale d'eau et d'une mesure réelle de la consommation électrique sur ce type d'événement (ici estimée).

Sur le plan méthodologique, ce premier bilan ne s'est pas attaché à sourcer systématiquement les facteurs d'émission utilisés ; cet effort pourrait être accentué pour un prochain événement.

Enfin, il pourrait être utile de prendre en compte dans un tel bilan la pertinence du Grand Kiff, au regard de ses objectifs, par rapport à d'autres types d'événements d'Église plus locaux à destination du même public : les émissions liées à un grand rassemblement sont plus facilement assumables (par exemple par compensation) dans une Église en croissance. Même si la comparaison est un peu délicate parce que les règles de dénombrement ne sont pas homogènes, on peut remarquer qu'après 2016 qui était en retrait (environ 760 participants) et 2021 qui était une année exceptionnelle à cause de la CoVid (350 participants), l'édition 2025 a permis de renouer avec une fréquentation du même ordre que les premières éditions de 2009 et 2013 (environ un millier de participants).

## **b. Généralisation aux autres grands événements d'Église**

Après cette première expérience de calcul du bilan carbone du GK, le service Ecologie et Justice Climatique se tient à la disposition des organisateurs de grands événements de notre Église (synodes, festivals, camps d'été...) pour développer des outils de calcul sur mesure dérivés de celui du GK.

On soulignera en particulier que le calculateur que nous avons élaboré permet de faire de l'éco-conception de projet et par exemple de comparer l'intérêt de l'achat/stockage de gros matériel par rapport à une location/transport sur la base des données réelles (matériaux, poids, mode de transport et distance) si celles-ci sont disponibles.

Auteurs : C. Bernhard-Bitaud, J. Kasparian, D. Cremer

## 4. Annexe 1 : méthodologie et données de référence

### Facteurs d'émission standards (en kg eqCO<sub>2</sub>)

*Nota : lorsque les FE ont été calculés, les hypothèses sont explicites dans le tableur*

- Transport des personnes : toutes les émissions sont issues du calculateur Ademe <https://agirpoulatransition.ademe.fr/particuliers/evaluer-son-impact/calculer-empreinte-carbone/calculer-emissions-carbone-trajets>
- Transports de matériel : les facteurs d'émission sont issus des références du site [https://www.webfleet.com/fr\\_fr/webfleet/blog/emission-co2-camion-km/](https://www.webfleet.com/fr_fr/webfleet/blog/emission-co2-camion-km/)
- Petits-déjeuners + goûters : 0,32 kg/personne/jour (source non précisée)
- Repas (midi ou soir) végétarien : 2,1 kg/personne/repas (données WWF 2018)
- Repas (midi ou soir) non végétarien : 4,5 kg/personne/repas (données Anses, assiette INCA 3)
- Camion frigorifique de livraison des repas : 0,772 kg /t/km (données pour un camion de 7,5 t) x 1,2 (+20% pour la consommation du bloc frigorifique, données de l'Institut International du Froid)
- Bâtiments d'hébergement en dur : 0,36 kg/nuit/personne
- Assainissement : sur la base d'un rapport de l'ASTEE (2024) : les installations de traitement des eaux usées représentent 0,7% des émissions nationales de N<sub>2</sub>O (lesquelles s'élèvent à 28 Mt eqCO<sub>2</sub>) et 7% des émissions nationales de CH<sub>4</sub> (60 Mt), ces 2 sources totalisant 40% du bilan GES de l'assainissement. De là il vient, considérant 68 millions d'habitants en France, un facteur d'émission de 0,44 kg par personne et par jour
- Fabrication des bâches PVC (toiles du chapiteau et des grandes tentes et pagodes, tapis de sol des tentes J&S) : 2,2 kg/kg
- Fabrication des structures en acier : 3 kg/kg si neuf, 1 kg si recyclé
- Fabrication des structures en aluminium : 9,6 kg/kg
- Fabrication des toiles de coton des tentes J&S : 2,2 kg/kg
- Fabrication des toiles de polyester des tentes dôme : 8 kg/kg (assimilées à des nylons)
- Fabrication des fibres de verre des arceaux des tentes dôme : 2 kg/kg
- Fabrication des moyens techniques de scène (essentiellement de l'électronique) : 0,47 kg/€ d'achat ou de location
- Fabrication des talkie-walkies de l'organisation : 0,9 kg/appareil (sur la base de 0,9 kg/€, 100 euros par appareil, amortissement 1% sur l'événement)
- Fabrication des terminaux informatiques : 300 kg/ordinateur/an (source : Guillaume Charret, Alexis Arnaud, Françoise Berthoud, Bruno Bzeznik, Anthony Defize, et al. Estimation de l'empreinte carbone du stockage de données. [Rapport de recherche] CNRS - GRICAD. 2020. hal-03573790)
- Fabrication des téléphones portables : 33 kg/téléphone/an (base 100 kg/appareil, amorti sur 3 ans)
- Réunions en visioconférence : 0,1 kg/personne/h
- Stockage des données numériques : 0,03 kg/Go/an
- Visionnage en ligne de vidéos : 0,1 kg/h

### Hypothèses prises en compte pour les calculs

*Nota : ces hypothèses sont explicites dans le tableur*

- Transports des personnes :
  - o 1,8 personnes par voiture

- Toutes les émissions des trajets sont estimées avec le même calculateur Ademe selon la distance parcourue ou selon les villes de départ et arrivée.
- Repas :
  - Le total des émissions calculées avec les facteurs d'émission standards a été réduit de 10% pour tenir compte du choix par le prestataire de produits locaux et de saison
  - Transport : 1000 repas = 1 t (contenants inclus)
- Hébergement en dur : utilisation des bâtiments de La Force tout au long de l'année, le facteur d'émission est \*1 ici (pour des lieux sous-utilisés, prévoir un coefficient multiplicateur adapté)
- Hébergement sous tentes :
  - Fabrication des tentes légères dôme : toile en polyester (assimilé au nylon), arceaux en fibres de verre, piquets en acier, poids total environ 3 kg/personne (2/3 arceaux et piquets, 1/3 toile et tapis de sol), soit 13 kg CO<sub>2</sub>, amortissement sur 10 événements
  - Fabrication des tentes J&S : 22 kg par tente pour 6 places, hypothèse 9,4 kg de toile de coton, 9 kg d'acier et 3,7 kg de tapis de sol, amortissement sur 30 événements (camps, week-ends, grands coups...)
  - Pour l'ensemble des kiffeurs, le calcul est basé sur une estimation de ¼ sous tentes J&S et ¾ sous tentes dômes ; les alterkiffeurs et membres de l'organisation étaient pour les 2/3 sous tente dôme et pour 1/3 en hébergement en dur.
- Fabrication du grand chapiteau de cirque : poids total 11 t dont 4 t de PVC et 7 t d'acier, durée d'utilisation du chapiteau 20 ans, utilisation 100 jours par an
- Transport du grand chapiteau : hypothèse camion semi-remorque 40 t articulé.
- Fabrication des tentes et pagodes : poids total 16 t ; nous avons fait l'hypothèse qu'elles sont constituées au 2/3 de toile PVC et 1/3 pour la structure en aluminium ; durée d'utilisation 20 ans, utilisation 100 jours par an.
- Transport des tentes et pagodes : fournisseur presque local (60 km), poids total transporté 16t hypothèse camion semi-remorque 40 t articulé.
- Fabrication des marabouts scouts : 50 kg de toile de coton et 50 kg d'acier par marabout, amorti sur 2 utilisations par an (1 camp et 1 grand coup) pendant 15 ans.
- Fabrication des tables : 5 kg d'acier par table, amorties sur 20 ans, durée d'utilisation 100 jours par an. Le bois (transport, découpe) est considéré comme négligeable.
- Fabrication des chaises en PVC : poids 2,75 kg, amorties sur 10 ans, durée d'utilisation 100 jours par an
- Fabrication des barrières Vauban et Heras : 10 kg d'acier, hypothèse amortissement sur 40 ans (durée de la garantie) et 200 jours d'utilisation par an
- Matériel informatique des organisateurs : utilisation 10% sur l'année pour la préparation de l'événement
- Visioconférences de préparation :
  - Nombre de réunions : 10 visios CoPil connues avec précision + estimation 0,8\*15\*33 réunions des 33 staffs (1/mois de septembre à avril + 1/semaine de mai à juin soit 15 réunions par staff, hypothèse 20% des réunions prévues non tenues) le tout à multiplier par 1,1 (hypothèse de 10% de réunions supplémentaires non prévues)
  - Participants et durée : estimation de 4 participants en moyenne pendant une heure pour chaque réunion.
- Usage des réseaux sociaux : 2 réseaux sociaux (Instagram, Facebook) ; estimation 20 posts x 1000 visionnages x 1 min de vidéo
- Stockage de données : 400 Go pour l'organisation et 35 Go pour la communication

## 5. Annexe 2 : pistes pour une information sur l'impact carbone du gaspillage alimentaire (projet pour une affiche)

### STOPPER LE GASPILLAGE ALIMENTAIRE POUR LIMITER LE RECHAUFFEMENT ?

#### DE QUOI PARLE-T-ON ?

Chaque Français jette en moyenne 25 kg d'aliments consommables par an – l'équivalent d'un repas par semaine – dont 7 kg encore emballés.

Et comme il y a du gaspillage à toutes les étapes (production, transport, transformation, distribution, consommation) ce sont au total 4 000 000 t de produits comestibles qui sont perdus chaque année, équivalant à 8 000 000 000 repas ! On pourrait inviter toute la planète à dîner si on les sauvait...

#### QUEL EST LE PROBLEME ?

Ces aliments ont été produits en consommant de l'espace, de l'énergie, des « intrants » (fertilisants, produits de protection des plantes...) et de l'eau. Ils ont été transportés, transformés, distribués... L'alimentation représente 25% des émissions de gaz à effet de serre de la France ! Et si ces aliments ne sont pas mangés, toutes ces ressources ont été dépensées pour rien, et on a pollué pour rien.

***Le gaspillage alimentaire représente 8% des gaz à effet de serre émis dans le monde : le réduire, c'est une façon très simple de lutter contre le dérèglement climatique.***

De plus, sur le plan éthique, on peut s'interroger sur le sens d'un monde où certains jettent des aliments consommables à la poubelle quand 16% des humains souffrent encore de la faim. C'est absurde, non ?

Enfin du point de vue économique, le gaspillage alimentaire à la maison représente un coût de 100 euros par personne et par an. Qu'aurais-tu pu faire d'utile, pour toi ou pour d'autres, avec cette somme ?

#### QUELLE EST LA SOLUTION ?

Au Grand Kiff : ne pas surcharger mon assiette, prendre ce pour quoi j'ai vraiment faim. Manger de tout (et découvrir de nouveaux goûts ou textures...), partager plutôt que jeter si je suis vraiment rassasié. Un fruit en trop peut être gardé pour le goûter, enveloppé dans une serviette et glissé dans un sac.

A la maison : bien anticiper les courses (vérifier ce qu'on a déjà, établir des menus...), surveiller les dates de péremption (DLC, DDM), ranger à l'avant du frigo les produits entamés ou fragiles, cuisiner les fanes (radis, carottes), aimer aussi les fruits et légumes cabossés ou hors calibre, choisir des produits anti-gaspi en date courte dans les grandes surfaces alimentaires (et en plus c'est moins cher), recuisiner les restes (salades, soupes et bouillons, fleischknas, rillettes, compotes, cakes, pain perdu, pudding...), etc.

#### QUE DIT LA LOI ?

Le Code de la consommation différencie :

- DLC = Date limite de consommation (à consommer **jusqu'au...**) : c'est une date sanitaire au-delà de laquelle le produit peut présenter un risque pour la santé.
  - Il faut la respecter, mais dans le cas des yaourts les risques sont faibles et on peut vérifier leur apparence (aspect visuel, odeur) et goûter avant de jeter (ou pas).
- DDM = Date de Durabilité Minimale (à consommer **de préférence avant le...**) : c'est une date informative qui concerne les qualités nutritionnelles et gustatives du produit mais n'est pas une limite sanitaire.
  - Par conséquent : goûtez avant de jeter (ou pas) !

Le Code de l'environnement prévoit l'obligation de lutter contre le gaspillage alimentaire, notamment en restauration collective.

Sources : [ademe.fr](http://ademe.fr), [economie.gouv.fr](http://economie.gouv.fr)

Insérer ici un QRCode pour cette vidéo :

<https://youtu.be/iDF41kUm uqA>

Recettes de restes de chef !





# 2025

## Le bilan carbone



**4 jours pleins**  
**990 participants**  
660 kiffeurs et kiffeuses  
250 intervenants/jour  
40 alterkiffeurs

**140 t**  
eq CO<sub>2</sub>

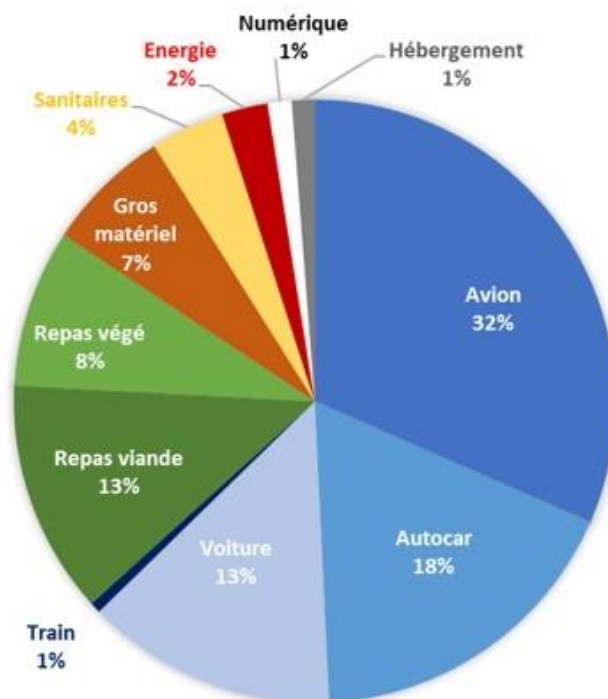
Soit 10% d'excédent par rapport à la moyenne française 2019  
mais 490% d'excédent par rapport à la neutralité carbone

### REPARTITION DES VOYAGEURS

Avion : 1,5%  
Autocar : 57%  
Voiture : 21%  
Train : 20,5%

### REPARTITION DES TYPES DE REPAS

Avec viande : 30 %  
Végétariens : 70%  
Produits locaux et de saison



**Ecoresponsable mais peut mieux faire !**

### PISTES D'AMELIORATION

Réduire/compenser les voyages en avion  
Prolonger les rencontres avec les délégations lointaines  
Préférer le train aux autocars  
Covoiturer : objectif 4/voiture  
Davantage de repas végétariens  
Réduire le gaspillage alimentaire - composter

**OBJECTIF :**  
**-50%**

Calculateur  
réutilisable !



**EGLISE PROTESTANTE  
UNIE DE FRANCE**  
communauté luthérienne et réformée  
Mission Ecologie et Justice climatique