

# BILAN CARBONE CYCLO-BIBLIO 2023

43 répondant·e·s / 48 participant·e·s

A l'occasion de la "Flandrienne", édition 2023 de Cyclo-Biblio (la 9ème du genre, qui a rassemblé et mené de Lille à Dunkerque une cinquantaine de bibliothécaires venu·e·s de France et d'ailleurs), plusieurs cyclothécaires ont proposé d'objectiver l'impact écologique d'un événement qui a inscrit dès l'origine les engagements écologiques dans ses gènes, et d'identifier les points d'amélioration possibles.

En mettant le cyclisme au cœur d'un projet d'advocacy et d'échanges professionnels, en recourant aussi principalement à des solutions d'hébergement collectives, Cyclo-Biblio s'inscrit déjà largement dans une démarche "verte".

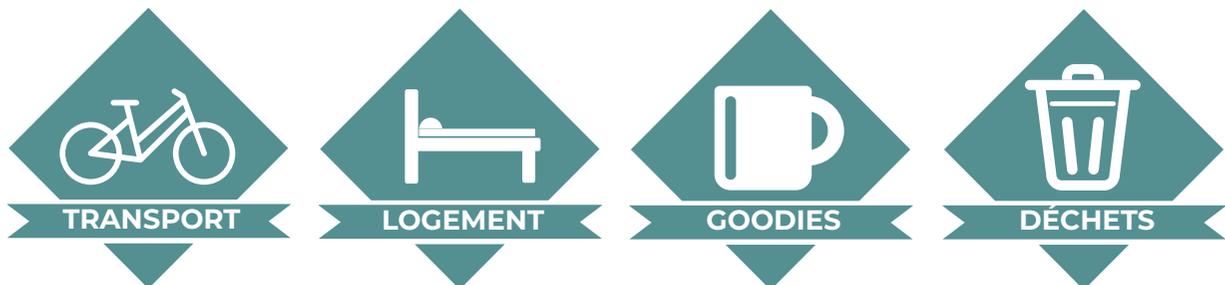
Le but de ce bilan est de pouvoir proposer une analyse collectivement partagée pour gagner en cohérence écologique et de se doter d'objectifs chiffrés de réduction de gaz à effet de serre (GES) en vue des prochaines éditions. Il s'agit de cibler les points d'amélioration les plus pertinents et atteignables (tout en prenant garde à ne pas tomber dans le "carbo-centrisme" - c'est-à-dire restreindre le champs de vision aux seules émissions de GES : le bilan carbone permet aussi d'aborder la problématique des déchets, même si le CO2 qu'ils émettent ou représentent n'est bien souvent pas le problème essentiel).

Pour réaliser ce bilan, un questionnaire a été envoyé à l'ensemble des participant·e·s, ce qui nous a permis de recueillir 43 réponses (pour un total de 48 participant·e·s). Pour combler les réponses manquantes, nous avons fait un calcul par moyennes ou extrapolations.

Le questionnaire individuel sondait les 4 domaines suivants :



Nous avons également calculé l'impact des dimensions organisationnelles du tour en prenant en compte les points ci-dessous :



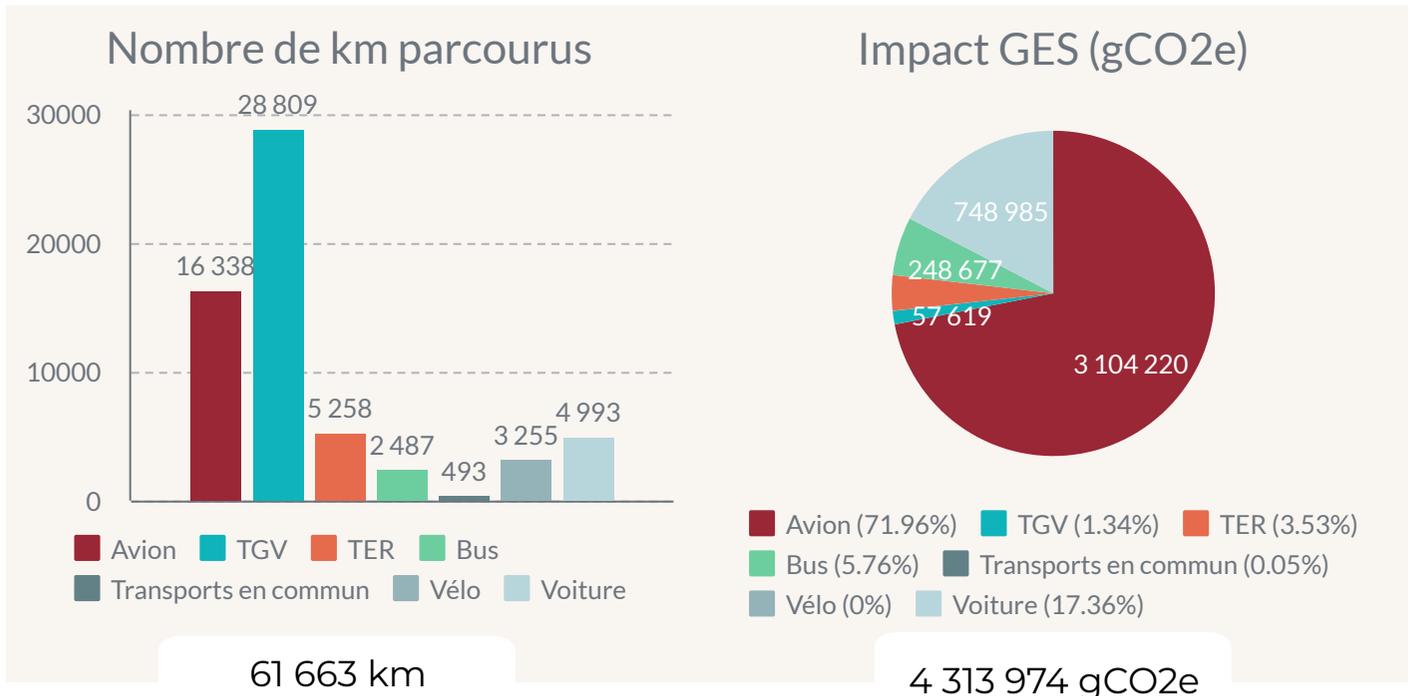
Pour effectuer ces calculs, nous nous sommes entièrement appuyé sur le référentiel et le simulateur développés par l'Agence de la transition écologique (ADEME) et [beta.gouv.fr](https://beta.gouv.fr), en partenariat avec l'Association Bilan Carbone (ABC) : [Nos Gestes Climat](#).

Ce bilan présente en détails l'analyse des résultats obtenus et s'achève par quelques recommandations et objectifs pour l'édition 2024.

## TRANSPORT

Ce premier point est crucial dans notre analyse : il représente plus de la moitié de l'impact GES total de l'événement.

Pour un total de **61 663 km parcourus** pour se rendre à Lille ou revenir de Dunkerque, le **TGV** a été le moyen de transport le **plus utilisé** (47 % des km parcourus / 55 % si on adjoint les trajets en TER, guère plus impactants) tout en ne représentant qu'une part minime de l'impact GES (1.3 % - moins de 5 % tous trains confondus). Les TGV et TER sont donc des moyens de transport à encourager fortement, contrairement à l'**avion** qui n'a été utilisé que pour 16 338 km (soit 27 % des km parcourus, concernant 16 % des participant·e·s) alors qu'il représente **72 % de l'impact GES de ce poste** ! A noter, environ 11 500 km (soit les 70 % des km aéronautiques) ont été parcourus en avion par des personnes venant d'autres pays, dans ces quatre cas, le recours à d'autres moyens de transport deviendrait plus compliqué.



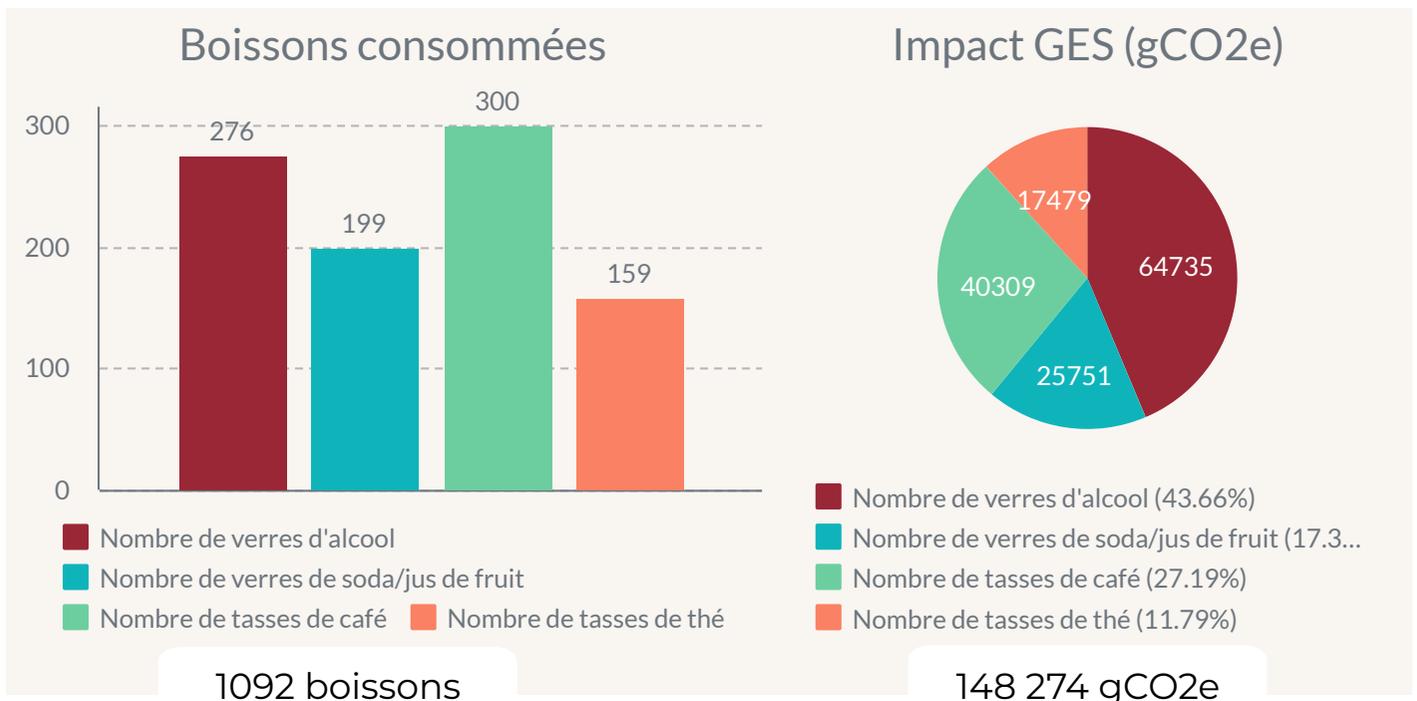
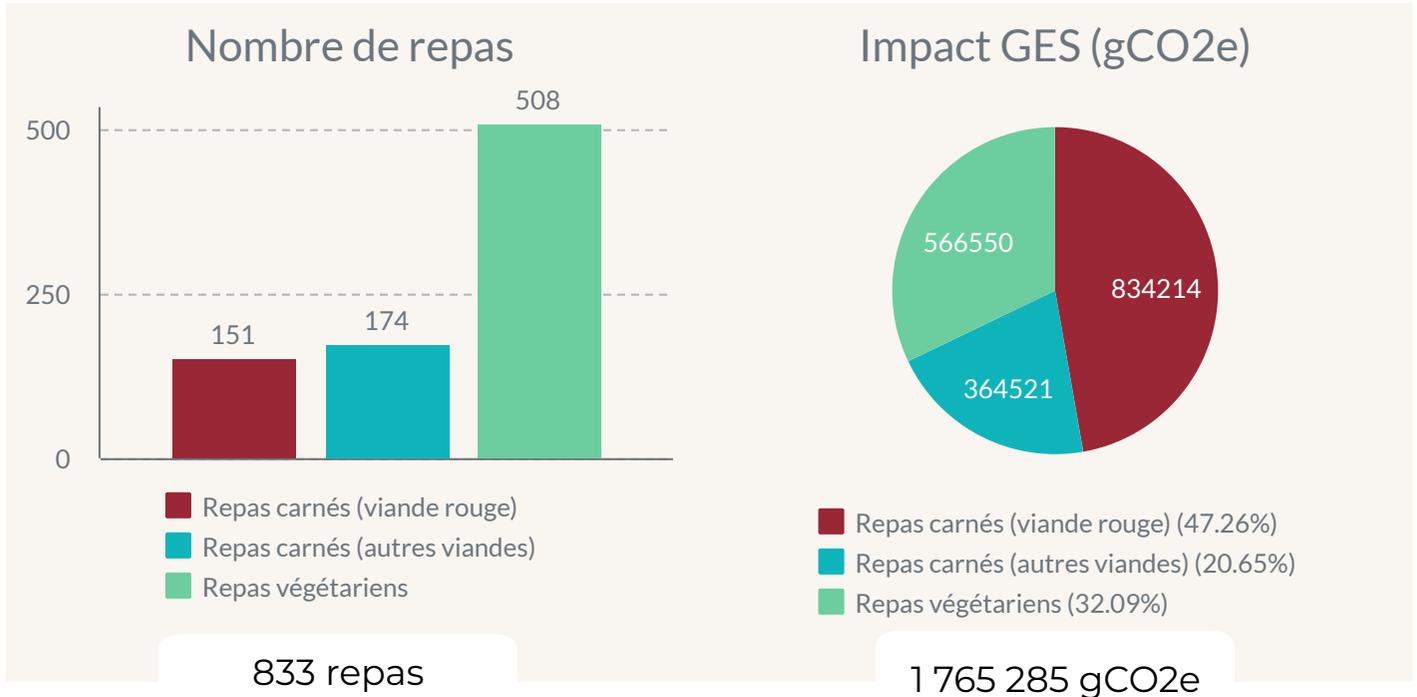
## RECOMMANDATIONS

- Sensibilisation des participant·e·s pour déconseiller et éviter les trajets les plus polluants, et encourager au maximum le recours aux trains et aux transports en commun (envers et contre tous les problèmes d'intermodalité que cela pose quand on transporte son vélo ; sachant que la location de vélo sur place peut être une solution).
- Mise en relation des cyclothécaires dès lors qu'il·elle·s sont inscrit·e·s afin de favoriser l'organisation de solutions communes (covoiturage, conseils mutuels pour lever les freins qui pourraient encourager à céder aux vols low cost...)
- Réservations en avance pour conserver des chances de billets de train abordables (que l'incitation à un engagement ferme dès l'inscription devrait contribuer à favoriser).
- Encouragement du financement du tour par les employeur·euse·s en tant que formation continue, pour que les frais de transport ne soient pas à la charge des participant·e·s et évitent de se rabattre sur des moyens de transports moins onéreux mais plus polluants.
- L'événement Cyclo-Biblio doit-il poser plus explicitement que son périmètre d'action et de rayonnement est centré sur la France et les pays limitrophes ? Comment traiter la longue distance dans un événement à vocation résiliente et d'advocacy "située" ?

## ALIMENTATION

Pour un total de **833 repas** pris en commun ou individuellement durant les 8 jours considérés (vélorution + congrès de l'ABF), **61 % étaient végétariens** alors qu'ils ne représentent que 32 % de la part de l'impact GES des consommations alimentaires du tour.

Si tous les repas pris avaient été végétariens, l'impact GES aurait été de 928 795 gCO<sub>2</sub>e au lieu de 1 765 285 gCO<sub>2</sub>e, soit une **baisse de 47 %** (ou une économie de 836 490 gCO<sub>2</sub>e).



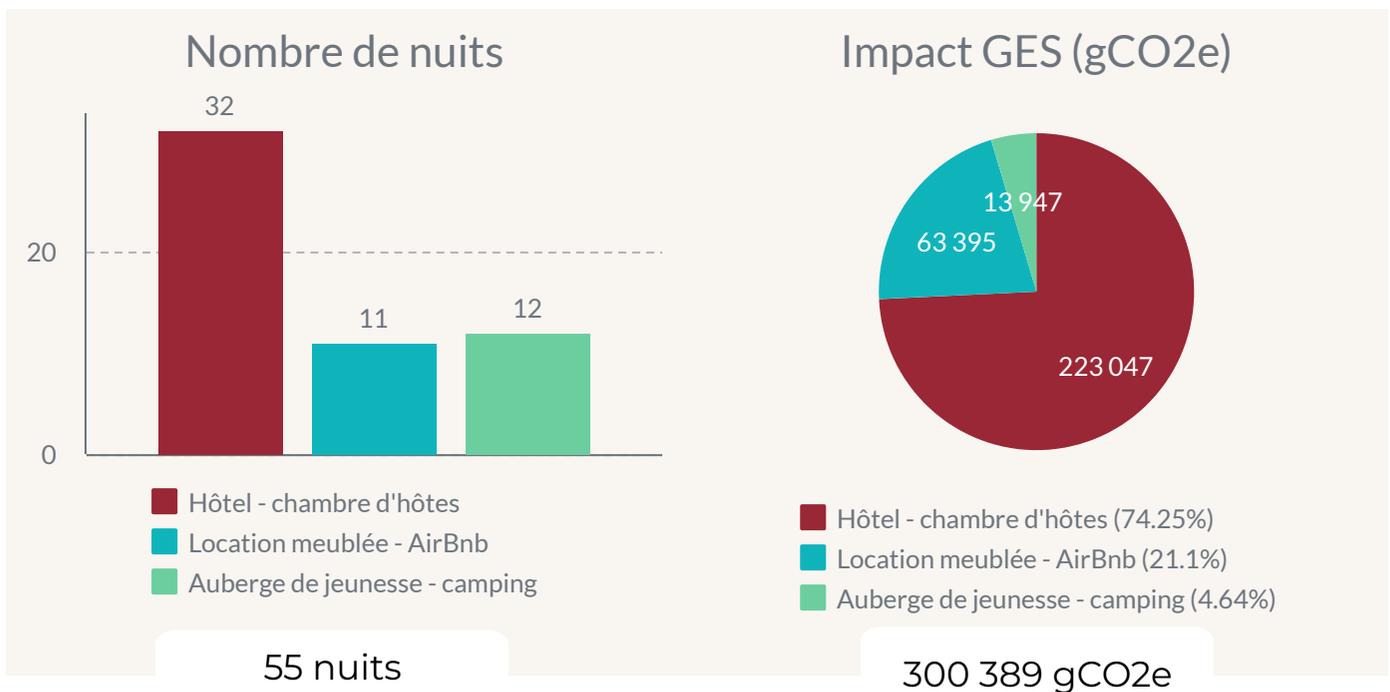
## RECOMMANDATIONS

- Pour les repas pris en commun : proposition de menus uniquement végétariens
- Pour les repas individuels : proposition d'une liste de solutions alimentaires les plus sobres à chaque étape
- Suffisamment en amont du tour de chaque halte : recommandations adressées aux bibliothèques accueillantes comprenant une dimension "snacking soutenable" (cf. rubrique "Déchets")

## LOGEMENT

Concernant les logements au niveau individuel, nous avons pris en compte les **nuits réservées avant et après la Flandrienne**, notons que plusieurs cyclothécaires sont resté-e-s assister au congrès de l'ABF les deux à trois jours suivants.

L'impact moyen accordé par le référentiel Nos Gestes Climat est plus élevé dans le cas des hôtels, qui a été privilégié dans **58% des nuitées** (représentant 74% de l'impact GES estimé). Il est certain que ce n'est qu'une moyenne, en partie justifiée par un modèle de "consommation d'espace" qui mériterait d'être analysé plus en détails (beaucoup d'éléments dépendent aussi bien de la manière dont l'hôtel est géré que de celle dont on y passe son séjour). Il reste que les solutions les plus mutualisées sont généralement les plus vertueuses.



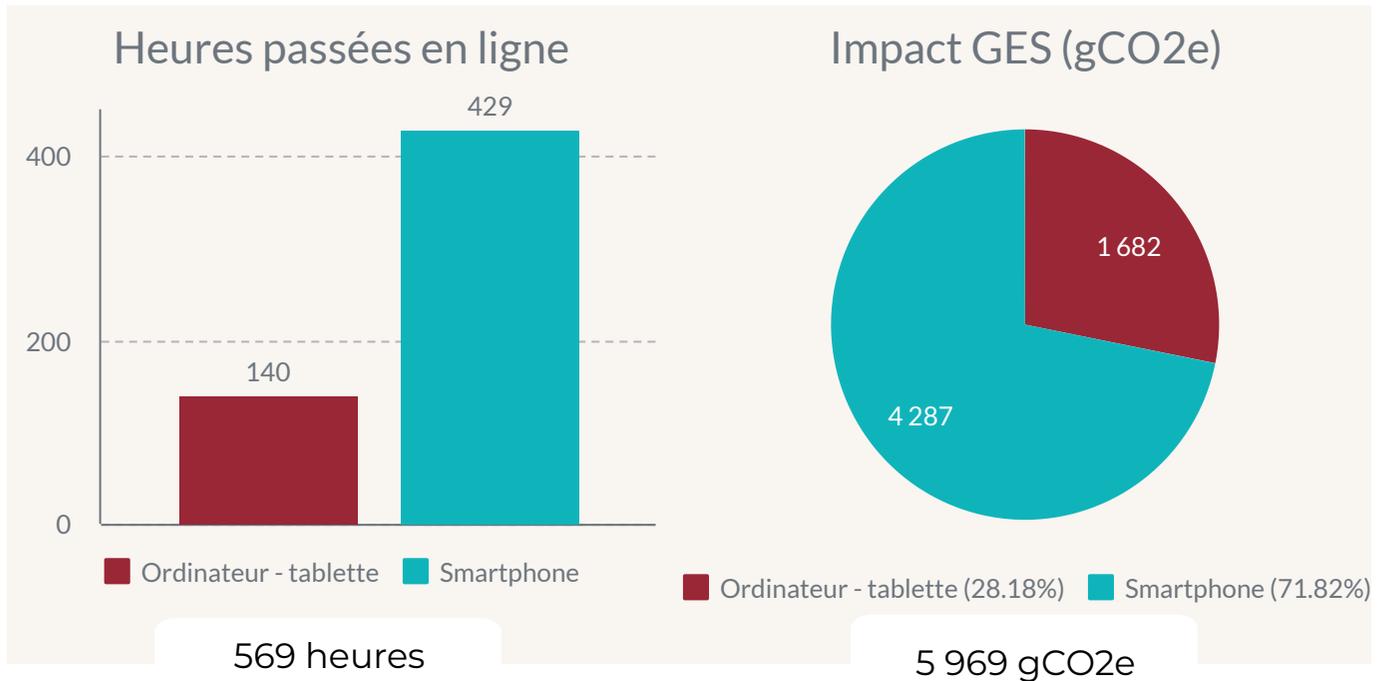
## RECOMMANDATIONS

- Mise en contact des participant-e-s en amont pour permettre la réservation d'hébergements en commun moins impactants (auberge, location meublée qui peuvent aussi offrir des accès à des cuisines et dès lors, au choix de chacun-e, à des solutions de restauration potentiellement plus sobres et plus économiques).

## NUMÉRIQUE

Le temps passé en ligne concernait surtout des **actions de communication** autour de cyclo-biblio : articles, photos... et des échanges pour l'organisation des temps libres.

Les smartphones sont les appareils utilisés dans les 3/4 du temps. Seul·e·s 2 participant·e·s ont répondu n'avoir eu aucun usage d'un smartphone durant le tour.

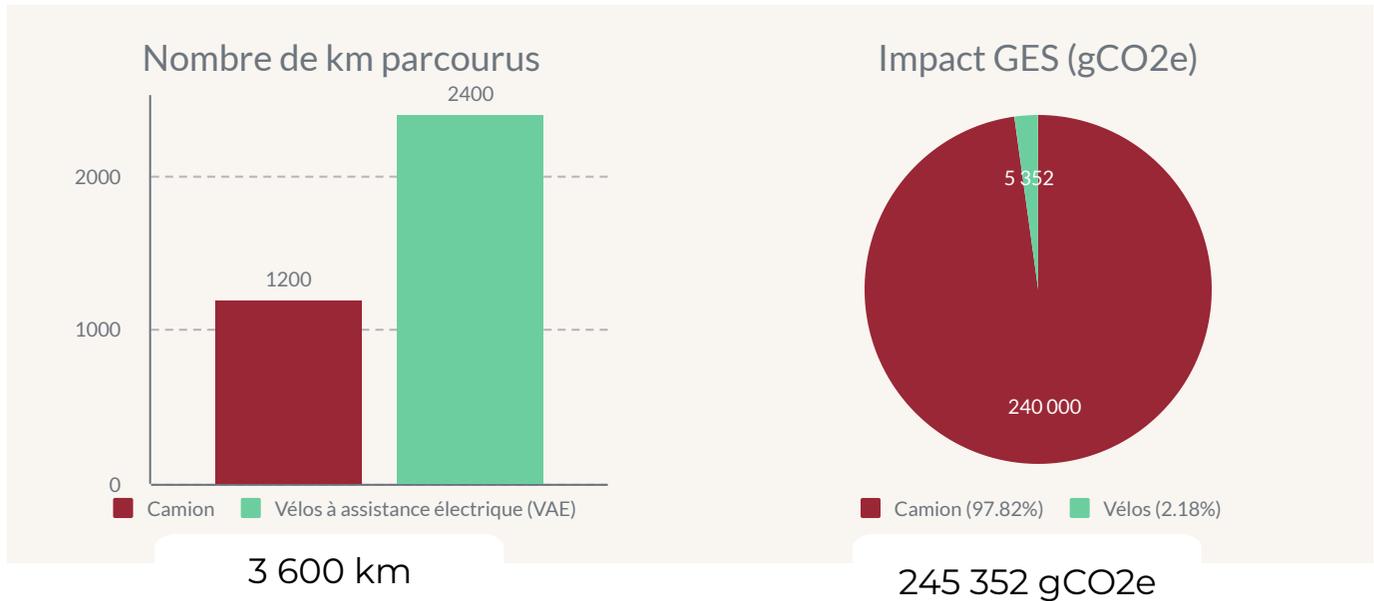


## RECOMMANDATIONS

- Impact GES faible ; peut-être ne pas tant fonder sur l'équipement des participant·e·s en smartphone (et/ou leur consultation en permanence) pour la circulation des informations (prévoir plus systématiquement un point infos du soir ?)

## ORGANISATION : TRANSPORT

Cette section met en regard les km parcourus et l'impact des vélos de location et du camion qui a servi, notamment, à les transporter après l'événement et à acheminer les bagages "plurijournaliers" des cyclothécaires.

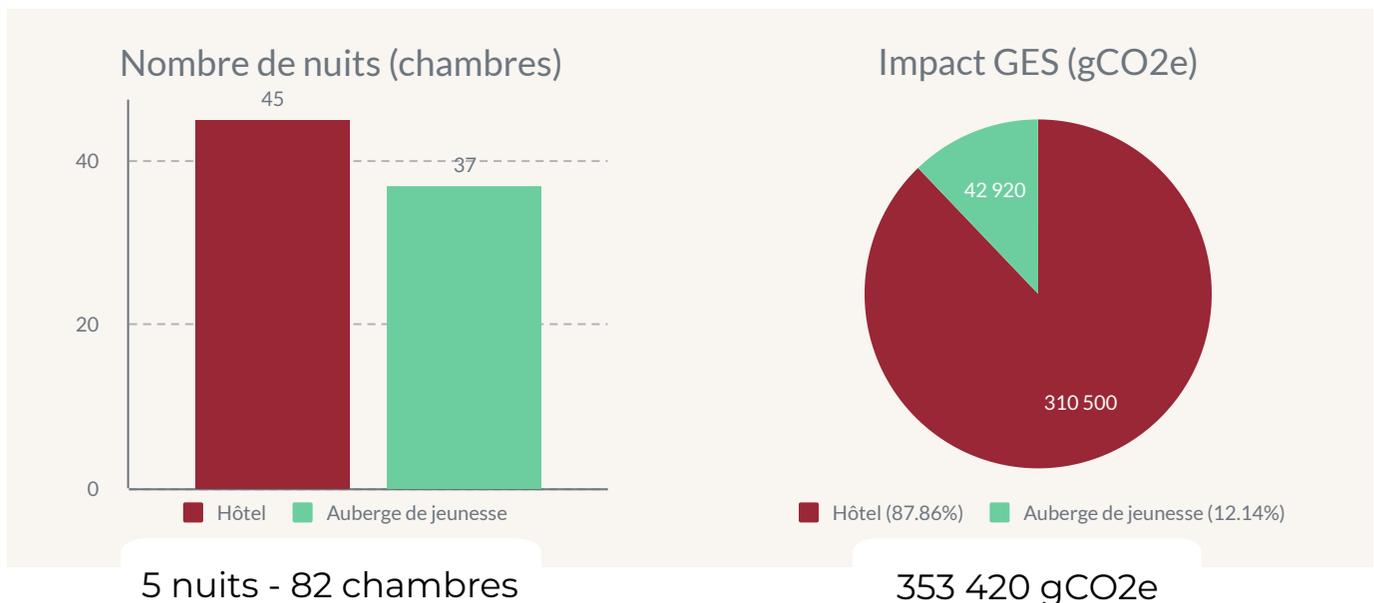


### RECOMMANDATIONS

- Rationalisation des déplacements en camion (dans la mesure du possible) : location d'un camion plus petit pour moins de consommation, en incitant les cyclothécaires à voyager léger (à mettre en relation avec la coordination Cyclo-Biblio - loueurs de vélos)
- Sensibiliser les participant·e·s aux astuces pour un packaging minimal (idéalement : le packaging devrait pouvoir être transporté à vélo en autonomie)

## ORGANISATION : LOGEMENT

Au cours des 5 nuitées prises en charge dans le cadre de l'inscription de chaque participant·e, le poids déjà majoritaire de chambres en hôtels se retrouve accentué dans le bilan, du fait des moyennes GES plus importantes attribuées au modèle hôtelier.

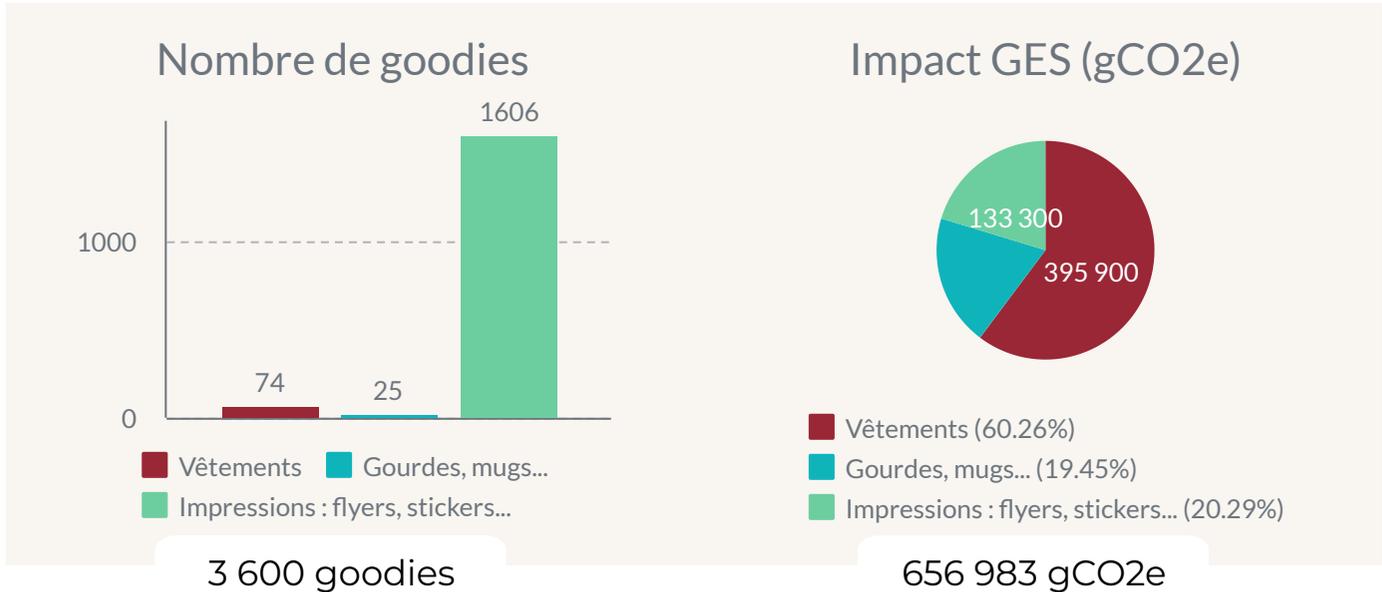


### RECOMMANDATIONS

- Choix des solutions les plus mutualisées possible, en auberges de jeunesse voire en campings (mobilhomes ou tentes aménagées), permettant à chacun·e de se restaurer avec le plus d'autonomie possible.

## ORGANISATION : GOODIES

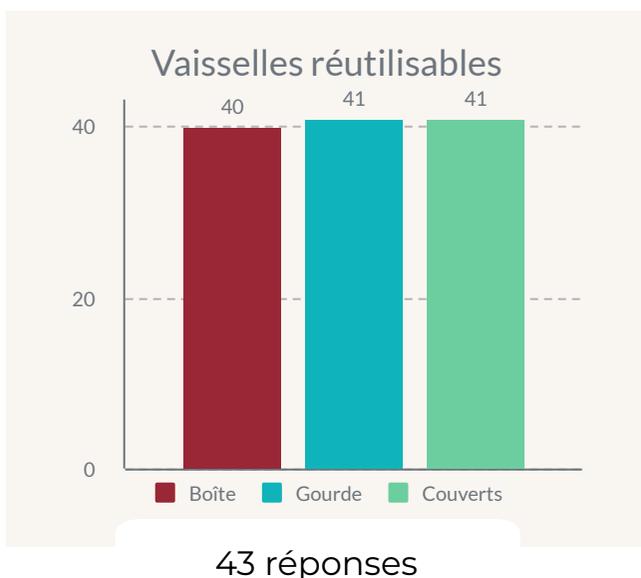
Le poids écologique lié à la confection de vêtements (et en l'occurrence, gilets) neufs reste trop méconnu (son expression en eqCO<sub>2</sub> ne montre d'ailleurs à voir qu'un des aspects des désastres liés au monde des pratiques et de la mode vestimentaires) ; il arrive ici nettement en tête de ce secteur, en pesant à lui seul ... davantage que les cinq nuitées de tout le groupe !



### RECOMMANDATIONS

- Conception de gilets réutilisables d'année en année, ou d'autres modes de customisation des gilets
- Poids écologique des impressions à prendre en compte autant que possible dans la conception des plans de communication des prochaines éditions
- Commande de goodies moins importante, les personnes souhaitant personnaliser des mugs ou gourdes pourront éventuellement coller un sticker sur leurs propres objets

## ORGANISATION : DÉCHETS



Pour le calcul des déchets ménagers quotidiens, nous nous sommes basé·e·s sur la moyenne annuelle liée aux ordures ménagères produite par une personne vivant en France, qui s'élève à 96,02 kgCO<sub>2</sub>e.

Pour 50 personnes sur 5 jours, on obtient 67,77 kgCO<sub>2</sub>e.

A noter : 95 % des répondant·e·s avaient emporté un kit de vaisselle réutilisable, or cette possibilité s'est avérée être sous-employée certains jours.

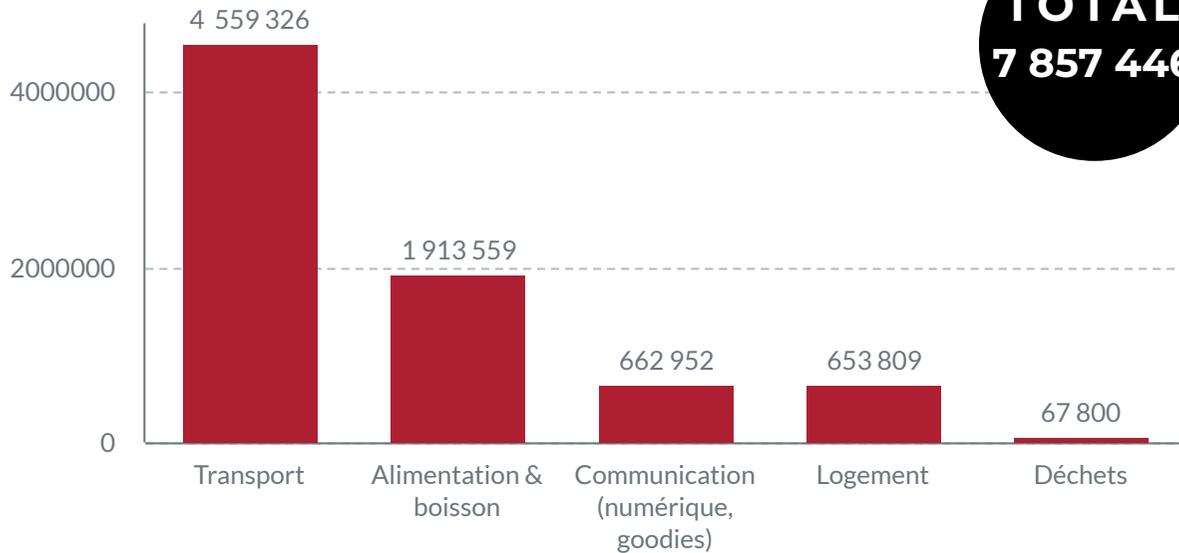
**67 800 gCO<sub>2</sub>e**

### RECOMMANDATIONS

- Systématisation du recours aux vaisselles réutilisables individuelles le plus souvent possible
- Organisation de snacks communs en vrac, sans emballage
- En amont du tour et en préparation de chaque halte, adresser à chaque lieu d'accueil des recommandations comprenant une dimension "snacking soutenable", goodies éventuels (préparation de sacs individuels à déconseiller ?). A faire entrer dans une conception globale de l'advocacy sous le signe de la "communication responsable".

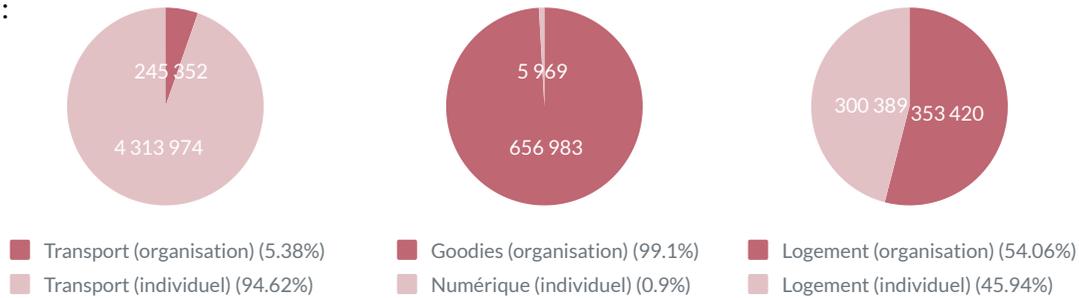
# SYNTHÈSE

## Impact GES (gCO<sub>2</sub>e)



**TOTAL**  
**7 857 446**

En détail :



## OBJECTIFS 2024

Dans un monde idéal (quelquefois dit "d'après"), c'est-à-dire dans la perspective soutenable d'un non-dépassement des seuils écologique et d'un maximum de 2t de GES par an et par personne, l'impact de 50 personnes durant huit jours devrait être de 2,2 tonnes.

A contrario, dans le monde et dans la France tels qu'ils sont, en respectant l'impact GES actuel d'un Français moyen, les mêmes huit jours auraient pu ou "dû" se monter à 11 tonnes.

Les 7,9 tonnes que représente l'édition Cyclo-Biblio 2023 sont donc situées entre ces deux bornes, ce qui dénote de réels caractères positifs et de vertueux efforts, tout en restant plus proches des rythmes et dépassements de ce début du XXI<sup>e</sup> siècle que de la cible que tous les rapports et alertes scientifiques nous invitent à atteindre collectivement le plus rapidement possible et avant le milieu du siècle.

En reprenant les 3 secteurs les plus impactants, les marges d'amélioration directement identifiables seraient les suivantes :

- **Alimentation** : une diminution de 30 % (1 235 700 au lieu de 1 765 285 gCO<sub>2</sub>e) atteignable en passant uniquement à des menus végétariens
- **Transport** : une diminution de 30 % (3 019 782 au lieu de 4 313 974 gCO<sub>2</sub>e), rendue possible en supprimant les déplacements en avion en France
- **Organisation** : réduction des déchets de 50 % (33 900 au lieu de 67 800 gCO<sub>2</sub>e) en utilisant de la vaisselle réutilisable et réduction des goodies de 50 % (328 491 au lieu de 656 983 gCO<sub>2</sub>e) en proposant moins d'achats neufs.

**À ATTEINDRE**  
**5 671 288 gCO<sub>2</sub>e**

On pourrait alors réaliser une baisse de **2 186 158 gCO<sub>2</sub>e**.