



Bilan carbone

Province jésuite d'Europe
occidentale francophone
2025

Bilan carbone publié en mars 2025, estimé à partir
des données de 2024

Pourquoi mesurer notre empreinte carbone ?

« Vivre la vocation de protecteurs de l'œuvre de Dieu est une part essentielle d'une existence vertueuse ; cela n'est pas quelque chose d'optionnel ni un aspect secondaire dans l'expérience chrétienne. »
(*Laudato si'* § 217)

Le changement climatique se fait sentir chaque année un peu plus. La frise ci-dessous, appelée « *climate stripes* », représente l'évolution de la température moyenne du globe depuis 1850. Les experts du GIEC (le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) confirment que le changement climatique est dû à l'activité humaine et que ses conséquences seront radicalement différentes selon les choix que nous ferons collectivement dans les années et décennies qui viennent.

Conversion écologique

Dans ce contexte, depuis dix ans, le Pape appelle les chrétiens à « **une conversion écologique, qui implique de laisser jaillir toutes les conséquences de leur rencontre avec Jésus-Christ sur les relations avec le monde qui les entoure** » (*Laudato si'* § 217). Comme ignatiens, nous avons l'habitude d'adapter le cadre de notre vie de manière à suivre davantage la consolation. C'est de cette manière que nous sommes appelés à transformer nos manières d'habiter le monde : en écoutant les appels de Dieu et en cherchant comment mieux y répondre, concrètement dans notre vie. Le Père général souligne que la 4e préférence apostolique universelle nous appelle à « *devenir*

véritablement contemplatifs dans l'action » (cf. *De Statu Societatis Iesu* page 99). Nous sommes donc appelés à une conversion intérieure qui s'incarne dans notre manière d'être au monde, afin de contribuer effectivement à la sauvegarde de notre maison commune. L'un des moyens par lesquels le Père général nous exhorte à agir est de **transformer nos modes de vie** pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre (*De Statu Societatis Iesu* page 98).

Action climatique

Si nous infléchissons fortement la dynamique actuelle d'émissions de gaz à effet de serre, la Terre pourrait ne se réchauffer « que » de 1,5°C par rapport à l'ère préindustrielle (en moyenne sur la surface du globe). En revanche, si nous ne changeons rien, nous courons le risque d'un réchauffement de +3°C, +5°C, voire davantage, avec des conséquences démultipliées sur l'amplification de la fréquence et de l'intensité des sécheresses, des vagues de chaleur, des inondations, des cyclones, etc. Il est démontré que **chaque dixième de degré de réchauffement en plus ou en moins** aura des conséquences fortes en matière de vies perdues ou sauvées, et d'écosystèmes disparus ou préservés – avec **des effets particulièrement graves pour les personnes**

les plus pauvres, qui ont statistiquement moins contribué que les autres au réchauffement global, mais qui ont moins de ressources pour s'adapter aux nouvelles conditions de vie dans un monde bouleversé par le changement climatique. Pour limiter le réchauffement climatique mondial à +1,5°C par rapport à l'ère préindustrielle, comme le recommandent les experts du GIEC, il a été estimé nécessaire que chaque être humain n'émette pas plus de **2 tonnes d'équivalent CO2 par an à horizon 2050**.

Bilan carbone : un outil de pilotage

Mais comment piloter le changement ? Pour permettre à chaque jésuite de prendre des décisions plus éclairées, la Province a choisi en 2021 de réaliser un premier bilan carbone. Cet exercice a été renouvelé en 2025 afin d'instaurer un suivi régulier dans nos habitudes. L'objectif du bilan carbone se situe dans la ligne du **voir, juger, agir**. La démarche que nous vous proposons consiste à **prendre conscience des conséquences de nos styles de vie personnels et communautaires** sur le changement climatique, et donc sur nos frères et sœurs humains et sur les autres créatures. Plus précisément, en identifiant ce qui est le plus émetteur de gaz à effet de serre, cet exercice comptable **introduit de la clarté**. Mieux informés, nous pouvons choisir en connaissance de cause tel ou tel mode de transport, tel ou tel type d'alimentation, etc. Le bilan carbone fournit une information qui peut devenir un critère (parmi d'autres bien entendu) pour **poser des choix**. La visée de l'exercice est donc celle-ci : **mieux comprendre ce que l'on fait pour mieux décider**.

Articulation des responsabilités

Un risque serait de se dire que nous n'avons aucun pouvoir d'action à notre échelle, tant le défi de l'action climatique est conséquent. Un autre écueil serait de considérer que puisque nous émettons nettement moins que telle personne ou tel pays, ce n'est pas à nous d'agir d'abord. L'action climatique nécessite cependant que **chacun fasse sa part là où il est**. C'est par **l'articulation entre l'action de**

l'État, celle des citoyens et celle des entreprises que nous parviendrons à relever le défi. Chacun de ces acteurs a un rôle essentiel à jouer ; aucun ne pourra lutter seul contre le changement climatique si les deux autres ne s'impliquent pas (voir l'explication du « triangle de l'inaction » dans la fiche Ecojesuit *Agir à l'échelle collective*).

Il en va de même à l'échelle de la Compagnie: il existe une complémentarité essentielle entre trois niveaux d'action. Si nous prenons l'exemple des émissions liées à la consommation de gaz pour le chauffage, nous retrouvons ces trois niveaux : 1° ce que nous pouvons faire à l'échelle individuelle (exemple: la température de ma chambre), 2° les décisions que nous pouvons prendre en communauté (exemples : la température des pièces communes, la vigilance exercée pour fermer les fenêtres, la banalisation de certaines pièces en hiver, la décision de faire tels petits travaux, etc.), 3° les décisions qui peuvent être prises à l'échelle de la Province (exemples : une rénovation thermique conséquente du bâtiment, le remplacement de la chaudière gaz par un autre mode de chauffage, etc.).

Ces trois niveaux d'action s'articulent par ailleurs avec l'action des collectivités locales et de l'État (qui peuvent soutenir le déploiement du chauffage urbain par exemple) et celle des entreprises. Le constat de cette nécessaire articulation constitue **une invitation pour chacun à choisir s'il veut agir et comment, en considérant son niveau de responsabilité**, ainsi que les postes les plus émetteurs et en se rappelant la visée : **s'inscrire paisiblement dans un rapport plus doux aux autres vivants**.

Synthèse du bilan carbone



3 455 tonnes

pour la province



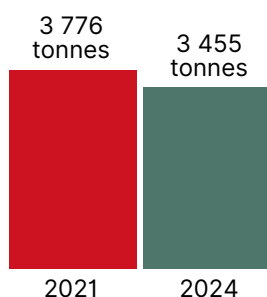
7,7 tonnes

par compagnon

en tonnes d'équivalent CO₂ par an

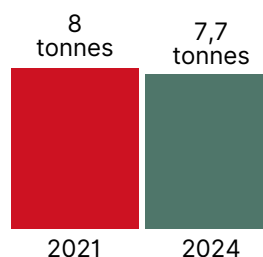
Évolution du bilan carbone entre 2021 et 2024

En valeur absolue



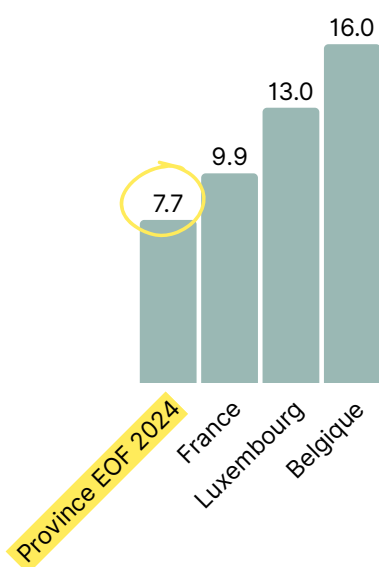
soit
- 9 %
pour le bilan
carbone total

Par personne

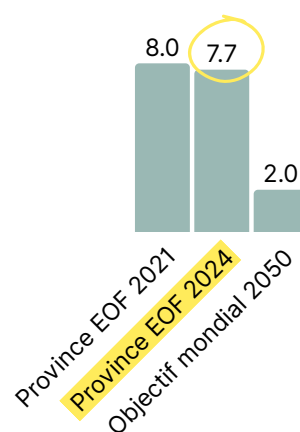
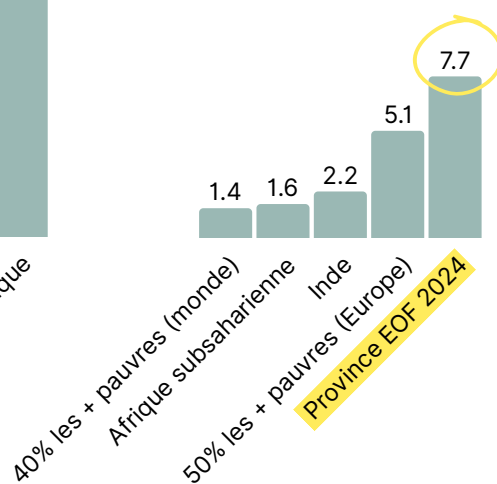


soit
- 3 %
pour le bilan carbone
par personne

Se situer



Moyenne en tonnes d'équivalent CO₂ par personne et an



Interprétation

L'évolution du bilan carbone par personne constitue l'indicateur le plus pertinent pour suivre les émissions de la Province EOF, dans la mesure où le nombre de jésuites résidant dans la province varie d'une année sur l'autre (- 6% entre 2021 et 2024). Cette empreinte carbone par personne a **baissé de 3% en 3 ans** en passant de 8 à 7,7 tonnes par personne et par an.

L'empreinte carbone moyenne d'un compagnon jésuite résidant dans la Province EOF est **nettement plus faible que l'empreinte moyenne d'un habitant** des pays composant la Province, mais elle est aussi **nettement plus élevée que celle des plus pauvres**. Elle est par exemple 50% plus élevée que l'empreinte carbone moyenne des 50% de personnes les plus pauvres en Europe (5,1 tonnes* par personne et par an).

Dans les pages suivantes, nous allons étudier plus précisément comment se répartissent les émissions en 2024, et chercher à comprendre les évolutions observées depuis 2021. Nous verrons que cette évolution de l'empreinte carbone masque de grandes différences de dynamique selon le secteur considéré : alors que **les émissions issues de l'alimentation et de l'usage des bâtiments ont baissé** (un peu pour l'alimentation et beaucoup pour les bâtiments), cette baisse est presque intégralement compensée par une **forte augmentation des émissions liées aux déplacements**. Nous verrons que cette augmentation est liée à une reprise des transports après la crise du Covid.

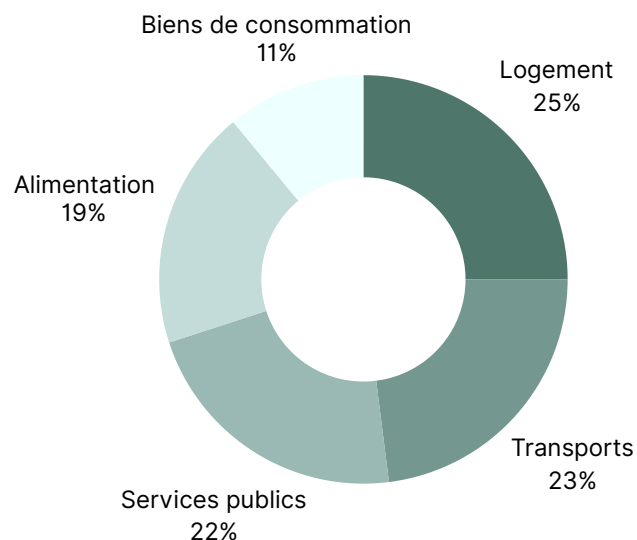
Une légère baisse des émissions semble amorcée, qui reste modeste par rapport aux enjeux climatiques puisque l'objectif mondial consiste à ne pas dépasser 2 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre par personne et par an en 2050, comme rappelé en introduction. La réduction des émissions à 2 tonnes, tout en étant nécessairement progressive, **requiert un rythme annuel de réduction soutenu** sans quoi l'objectif restera hors d'atteinte. Comme l'écrit le Pape François dans l'exhortation apostolique *Laudate Deum*, « *Nous devons cesser de sembler être conscients du problème, mais n'ayant pas, dans le même temps, le courage de faire des changements substantiels. Nous savons qu'à ce rythme nous dépasserons dans quelques années seulement la limite souhaitable de 1,5°C et que nous pourrions atteindre en peu de temps 3°C, avec le haut risque d'atteindre un point critique* » (§56).

L'objectif de cette analyse détaillée est également d'**identifier des leviers d'action** possibles.

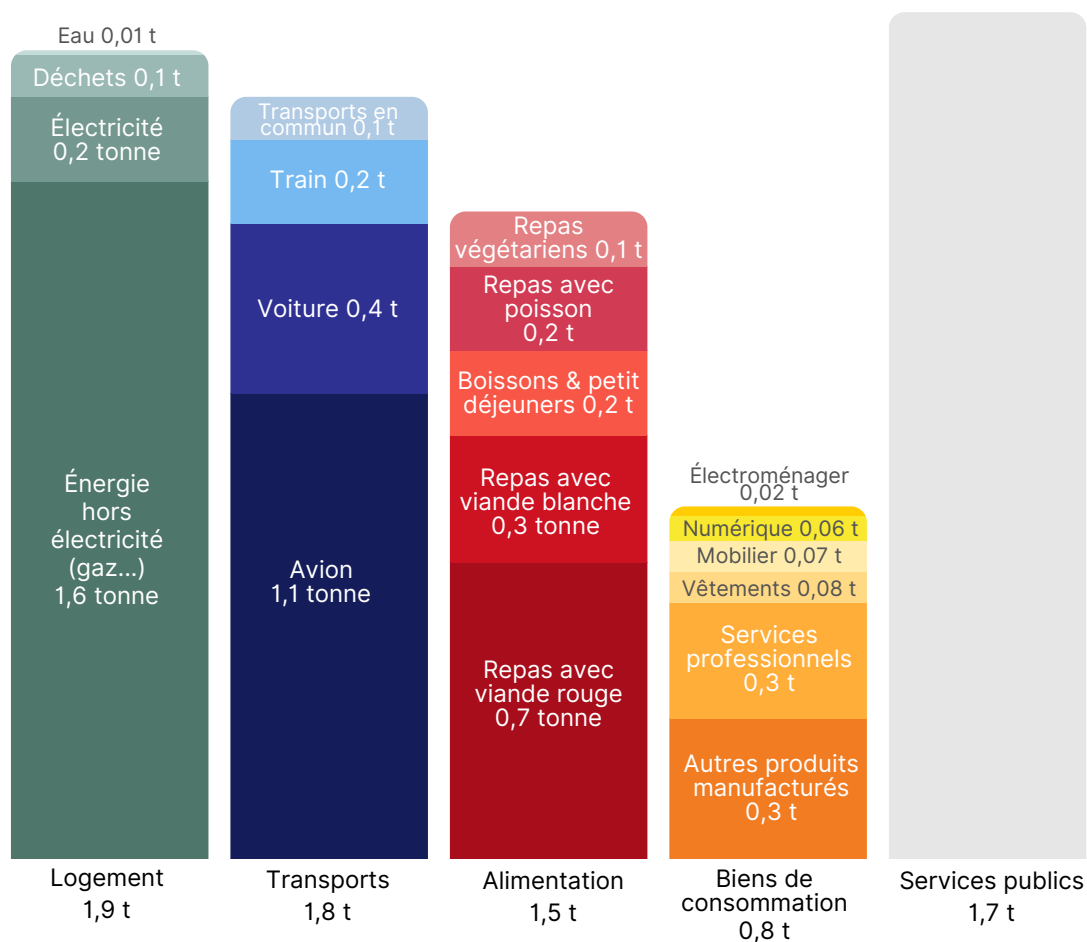
* *World inequality report*, 2022, chapitre 6, [figure 6.4a](#).

Répartition des émissions

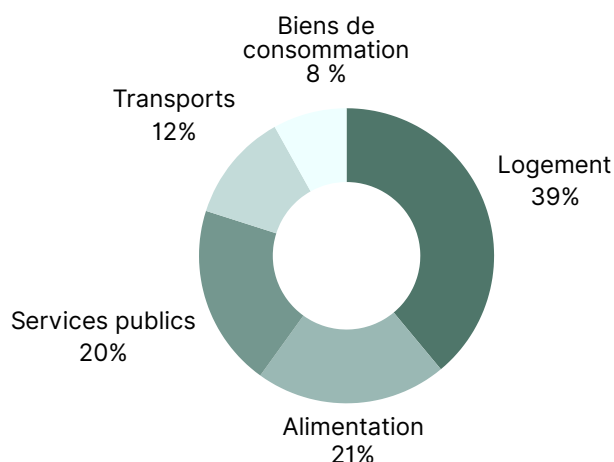
Distribution des émissions en pourcentage du bilan carbone total



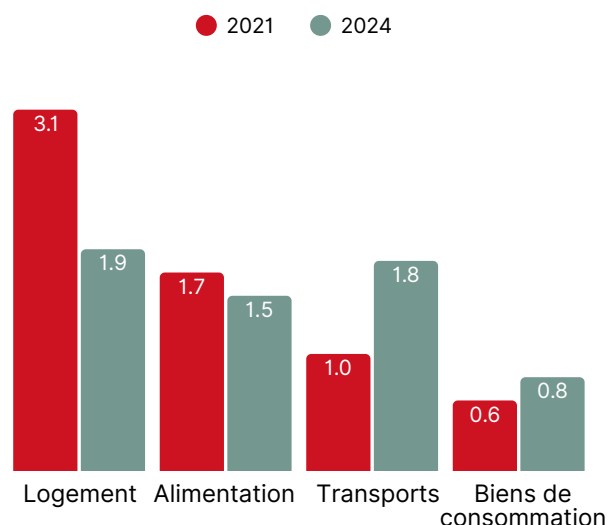
Distribution détaillée des émissions en tonnes par personne et par an



Comparaison avec la distribution des émissions en 2021



Évolution des émissions par secteur entre 2021 et 2024



Émissions par personne et par an en tonnes d'équivalent CO2

Interprétation

Les postes d'émissions principaux sont les **usages de l'énergie pour le logement** (25% des émissions) et les **transports** (23%). **L'alimentation** arrive en troisième position avec 19% du total.

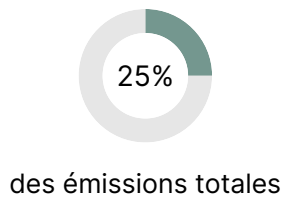
La répartition des postes d'émissions a fortement changé par rapport à 2021, car les émissions issues des transports constituent désormais une part conséquente des émissions de la Province alors qu'elles n'en représentaient que 12% lors du premier bilan carbone.

La distribution détaillée des émissions en 2024 montre la prépondérance des 4 postes suivants :

- 1° Utilisation d'**énergie fossile pour le chauffage** des bâtiments (21% du total)
- 2° Déplacements en **avion** (14%)
- 3° Consommation de **viande** (13%)
- 4° Déplacements en **voiture** (5%).

L'analyse de chaque poste montre une **forte réduction des émissions issues des usages du bâtiment** (- 40%), une réduction moins forte mais nette des émissions liées à l'alimentation (- 15%), et une **augmentation très conséquente des émissions issues des transports** (+ 86%).

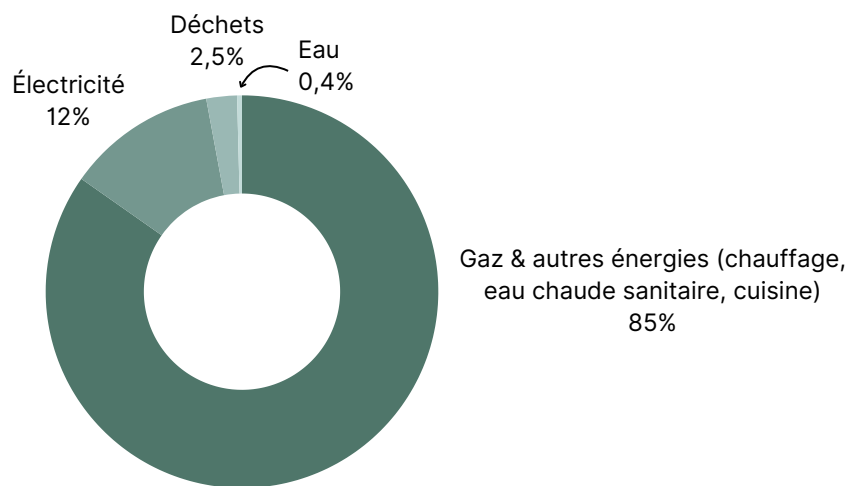
Usage des bâtiments



- 40 %

évolution 2021-2024
(en émissions/personne)

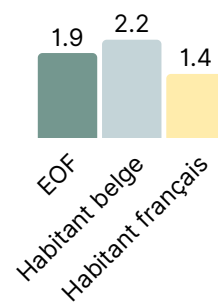
Répartition des émissions



Se situer

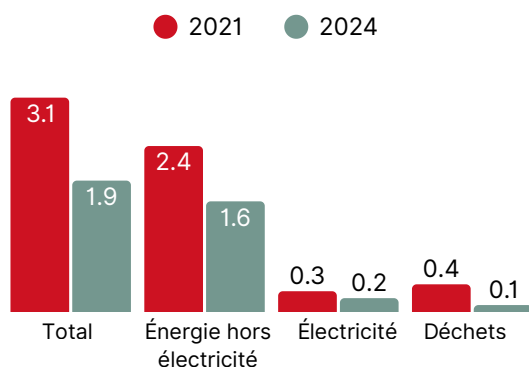


Émissions issues de **l'usage du bâtiment**
par personne et par an, en kgCO₂e



Émissions annuelles de l'usage des bâtiments
par personne, en tonnes, par rapport aux
moyennes nationales belge et française

Évolution 2021-2024



*Émissions issues de l'usage des bâtiments :
énergie, eau et déchets (tonnes/personne)*

Interprétation

L'usage des bâtiments est le premier poste d'émissions de la Province. C'est la **consommation d'énergie pour le chauffage** des bâtiments et pour la production d'**eau chaude sanitaire** qui constitue l'essentiel de ce poste (85% du poste "bâtiments", ce qui représente 21% de l'empreinte carbone totale de la Province).

Ce poste inclut les consommations de toutes les sources d'énergie autres que l'électricité : gaz, fioul, réseau de chaleur. Des facteurs d'émissions spécifiques sont attribués selon le type d'énergie. Les émissions de ce poste proviennent essentiellement de la **consommation de gaz pour le chauffage**. Le gaz, **énergie fossile** très émettrice, est en effet utilisé pour le chauffage de la plupart des bâtiments où vivent les communautés jésuites. Quelques communautés sont chauffées au fioul, énergie fossile encore plus émettrice. Quelques unes sont chauffées en tout ou partie par des énergies renouvelables (pompe à chaleur, réseau de chaleur) ; elles sont encore très minoritaires.

Ce poste a toutefois **très fortement baissé depuis 2021** (- 40%). Cette baisse peut être expliquée par deux facteurs : d'une part, **d'importants changements de pratiques** ont été mis en œuvre dans de nombreuses communautés qui ont décidé de maintenir une température de consigne à 19°C le jour, de ne plus utiliser certaines salles en hiver et d'être vigilantes dans l'usage du chauffage. La crise énergétique de 2022 a probablement aidé à une prise de conscience sur ce sujet.

D'autre part, **l'hiver 2023-2024 a été particulièrement doux***, aidant à réduire les consommations d'énergie pour le chauffage alors que l'hiver 2020-2021, pris en compte pour le bilan carbone de 2021, avait été moins doux. Les données actuellement disponibles ne permettent malheureusement pas de faire la part des choses entre ces deux causes (hiver doux et vigilance des compagnons). Il n'en demeure pas moins que la combinaison de facteurs a été favorable au bilan carbone.

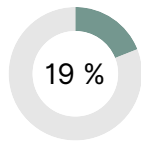
* Température moyenne de l'hiver 2023-2024 : +2°C en France par rapport à la période de référence 1991-2020, et +2,2°C en Belgique. Température moyenne de l'hiver 2020-2021 : + 0,8°C par rapport à la même période de référence en France et + 0,6°C en Belgique.

L'usage de **l'électricité**, tout en n'étant pas négligeable (12% des émissions de ce poste), est une source d'émissions faible en comparaison du reste de l'empreinte carbone de la Province. Cela est dû notamment à la faible empreinte carbone du mix électrique français, qui abaisse la moyenne pour l'ensemble de la Province. Dans certaines communautés, principalement en Belgique, l'empreinte carbone issue de la consommation d'électricité est plus importante et l'enjeu de sobriété et de décarbonation de la production d'électricité est par conséquent plus fort.

La **construction des bâtiments** n'a pas été intégrée aux calculs. Pour la plupart des bâtiments dans lesquels vivent les communautés jésuites, cela ne changerait pas le bilan carbone car ils sont anciens et leur construction a été "amortie" (en termes non pas financiers mais d'émissions). En revanche cela alourdirait fortement le résultat pour les quelques bâtiments récents de la Province.

Les émissions issues du **traitement des déchets** ont fortement baissé, bien que le volume d'émissions concerné soit négligeable par rapport au reste de ce poste "bâtiments". Ce résultat peut difficilement être exploité car la méthodologie pour collecter les données relatives aux quantités de déchets produits par les communautés a évolué entre le bilan carbone 2021 et cette nouvelle édition, pour essayer de faciliter la collecte. Il semble malgré tout que la pratique du compost ait augmenté dans la Province, conduisant à une baisse probable des émissions issues de la collecte et du traitement des ordures ménagères, bien que difficilement quantifiable. Quoique l'impact carbone du traitement des déchets demeure faible en comparaison du total des émissions, nous pouvons nous réjouir que des efforts aient été mis en œuvre dans de nombreuses communautés pour améliorer le tri des déchets. Le pas suivant consisterait à réfléchir aux déchets dont la production pourrait être évitée.

Alimentation



des émissions totales



tonne
par compagnon

- 8 %

évolution 2021-2024
(émissions/repas moyen)

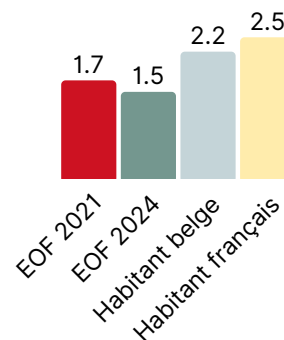
Se situer

En kg



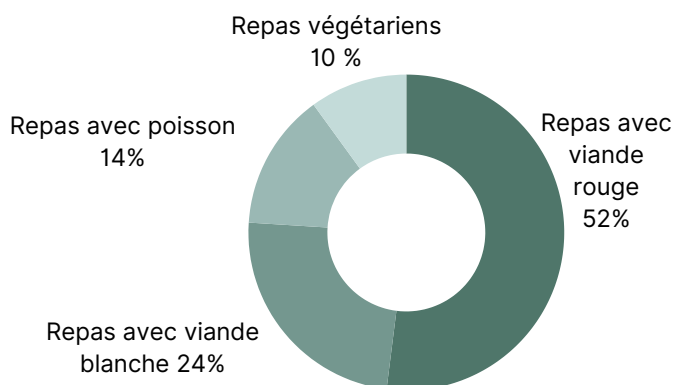
Émissions **par repas moyen** (déjeuners et dîners), en kgCO₂e

En tonnes



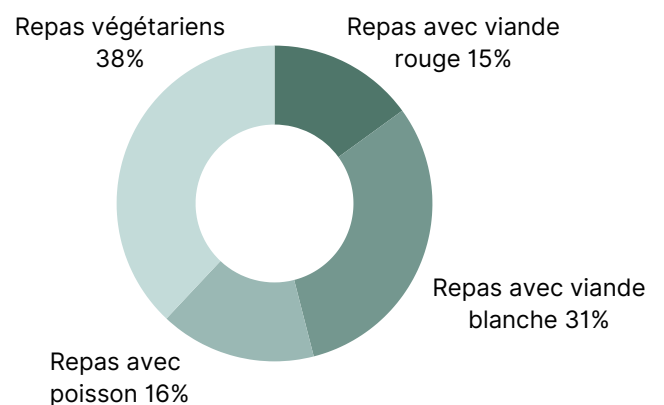
Émissions **annuelles** totales de l'alimentation en 2024, par personne, en tonnes (inclut les boissons et petits déjeuners)

Répartition des émissions



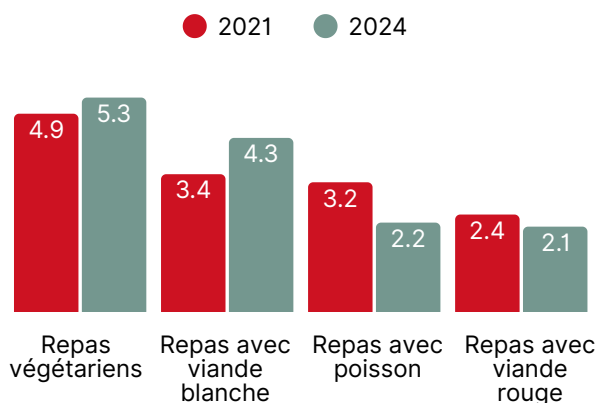
Distribution des **émissions** par type de repas, en proportion du poste "alimentation"

Typologie des repas



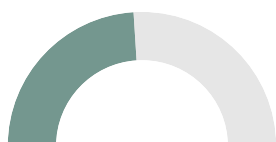
Distribution des **repas** en proportion des 14 repas de la semaine

Évolution 2021-2024 de la typologie des repas



En **nombre de repas** par semaine (sur 14)

Réduction des portions de viande servies



48 %

Part des communautés où les portions de viande ont été réduites

- 15 %

Baisse moyenne du bilan carbone de l'alimentation pour les communautés ayant réduit les portions de viande

Interprétation

L'**empreinte carbone moyenne d'un repas dans la Province EOF a baissé de 8%** entre 2021 et 2024, passant de 1,9 à 1,8 kg d'équivalent CO₂ par repas. Cette baisse est la conséquence de changements de pratiques dans plusieurs communautés :

- Plusieurs ont **augmenté la proportion de repas végétariens**.
- Certaines ont fortement **réduit la consommation de viande rouge**, la remplaçant par de la viande blanche, moins émettrice.
- De nombreuses communautés ont choisi de **servir des portions de viande moins conséquentes**.

Faire en sorte que les repas soient **savoureux**, et **parler en communauté** des choix opérés au sujet de l'alimentation, sont deux conditions généralement identifiées comme importantes pour le succès d'une transition vers des repas à l'impact carbone moindre.

Sur la période 2021-2024, en moyenne à l'échelle de la Province, la proportion de repas végétariens a un peu augmenté, et la consommation de viande rouge a un peu baissé. Ces tendances vont dans le bon sens (tout en restant pour l'instant assez modestes). La consommation de poisson, elle, a fortement baissé, ce qui a une incidence favorable sur les émissions de gaz à effet de serre mais aussi sur la **biodiversité** (lutte contre l'effondrement des stocks de poisson).

En revanche, la consommation de viande blanche a nettement augmenté, conduisant la **consommation totale de viande (blanche et rouge) à augmenter entre 2021 et 2024** à l'encontre de la dynamique souhaitée.

Les repas comportant de la **viande rouge** constituent **15% des repas consommés mais 52% des émissions**, tant l'impact carbone des ruminants est élevé. À l'inverse, les repas végétariens constituent 38% des repas consommés mais seulement 10% des émissions.

On peut saluer la baisse de ce poste. Il demeure élevé car en moyenne **2 repas sur 3** consommés par les compagnons **comportent de la viande ou du poisson**, ce qui est supérieur :

- aux **lignes directrices proposées** dans le courrier du Provincial accompagnant le précédent bilan carbone, préconisant que deux repas sur trois soient végétariens (9 repas sur les 14 de la semaine, soit par exemple tous les dîners ou soupers ainsi que deux déjeuners)
- aux **préconisations de santé publique**, recommandant de ne pas consommer plus de 500 grammes de viande par semaine soit environ 4 portions, alors que la moyenne pour la Province est à 6,4 portions de viande blanche ou viande rouge (soit presque un repas sur deux)*.

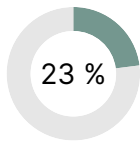
Selon les simulations d'*Inventons nos vies bas carbone*, limiter l'empreinte carbone à 2 tonnes par personne et par an supposerait de réduire les émissions de l'alimentation à **0,5 tonnes par personne et par an**. Cela reviendrait à diviser par trois le niveau actuel pour la Province.

Un des principaux leviers d'action est la **végétalisation de l'alimentation**. **L'objectif n'est pas de supprimer la viande**, mais d'adopter la devise "moins et mieux" (le "mieux" concernant des pratiques d'élevage à la fois plus écologiques, plus respectueuses des conditions de vie des éleveurs, et prenant mieux soin du bien-être animal). Il s'agit donc non seulement de revenir à une consommation de viande plus mesurée (après une augmentation très forte dans les pays occidentaux depuis les années 1960), mais également d'interroger la qualité de la viande que nous mangeons. En somme, la question n'est pas de retirer la viande de notre alimentation, mais de chercher à **manger de la viande de meilleure qualité**, qui respecte en même temps l'environnement, les éleveurs et notre santé.

Rappelons que la transition alimentaire souhaitable va au-delà de ce qui peut se mesurer par un bilan carbone : elle consiste aussi à s'orienter vers le choix de produits **issus de l'agroécologie, locaux, de saison, bruts et frais**. Ce choix entraîne de multiples bienfaits écologiques et éthiques même si ceux-ci ne se traduisent pas prioritairement en une réduction d'émissions de gaz à effet de serre.

* Les recommandations de santé publique portent également sur la limitation de la consommation de poisson, en raison d'une large contamination des populations de poissons aux polluants chimiques.

Transports



des émissions totales



tonnes
par compagnon

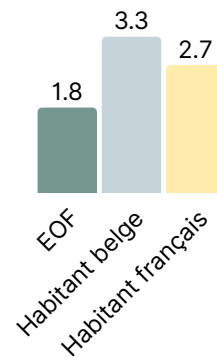
+ 86 %

évolution 2021-2024
(en émissions/personne)

Se situer

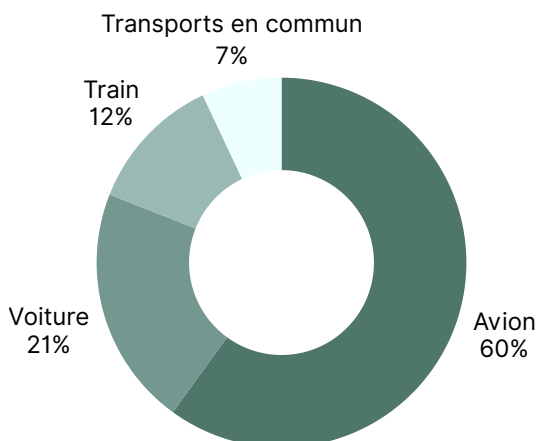


Émissions annuelles des transports par
personne et par an, en tonnes équivalent CO2



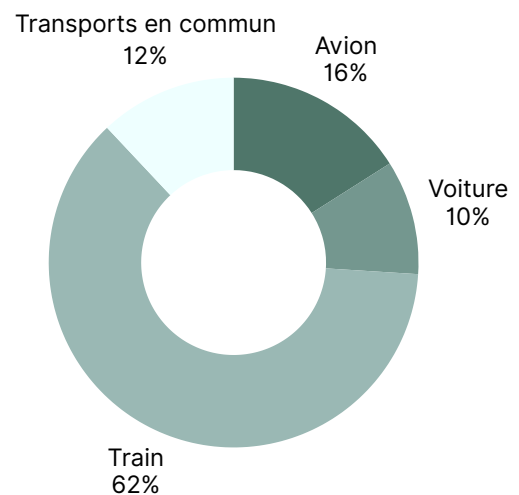
Comparaison avec les moyennes belge et
française, en tonnes équivalent CO2

Répartition des émissions



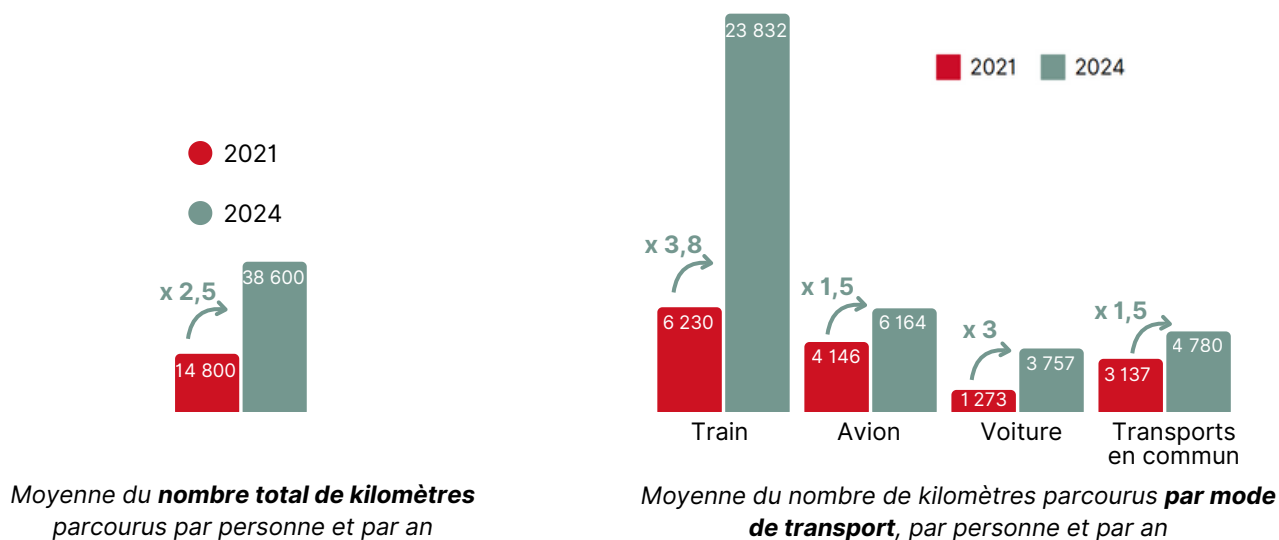
Émissions de CO2

Répartition des usages



Kilomètres parcourus

Évolution 2021-2024



Usage du vélo



28 %

Proportion des jésuites utilisant le vélo pour des déplacements quotidiens (occasionnellement ou fréquemment)

Interprétation

Les émissions des déplacements ont **fortement augmenté entre 2021 et 2024** (+ 86%), en raison d'une hausse importante du nombre de déplacements et du nombre de kilomètres parcourus. Cela semble être dû à la **reprise post-Covid**, puisque le précédent bilan carbone avait été calculé à partir des données de 2021, période à laquelle les déplacements étaient encore restreints.

L'année 2021 a par ailleurs été une période où les étudiants étrangers venant de loin étaient moins nombreux qu'habituellement, toujours en raison de la crise sanitaire (21 étudiants étrangers lointains de plus en 2024 par rapport à 2021). Cependant, les émissions liées uniquement à ce retour à la normale du nombre d'étudiants étrangers ne représentent que 31 tonnes de CO₂ environ : cette différence ne peut expliquer que 11% de l'évolution des émissions des transports entre 2021 et 2024 (et cela ne représente que 0,07 tonne si l'on répartit ces émissions sur l'ensemble des compagnons de la Province).

Les compagnons jésuites **émettent nettement moins pour leurs déplacements que la moyenne française ou belge**. On peut aussi constater que **la proportion des déplacements en train a augmenté**, passant de 42% à 62% de l'ensemble des kilomètres parcourus. Par ailleurs, la proportion de voitures électriques augmente, ce qui a permis pour une partie des trajets d'éviter les émissions de CO₂ issues de l'utilisation d'une voiture essence ou diesel.

L'augmentation très forte des déplacements en train n'est pas préoccupante car les émissions associées aux trajets en train sont faibles, même si elles ne sont pas inexistantes.

En revanche, **l'augmentation de 50% des vols en avion alourdit fortement le bilan carbone** de la Province, ajoutant 138 tonnes de CO₂ au résultat global, et 0,36 tonne au bilan carbone moyen par personne.

De même, la **multiplication par trois des déplacements en voiture** ajoute 107 tonnes de CO₂ au résultat global, et 0,24 tonne au bilan carbone par personne.

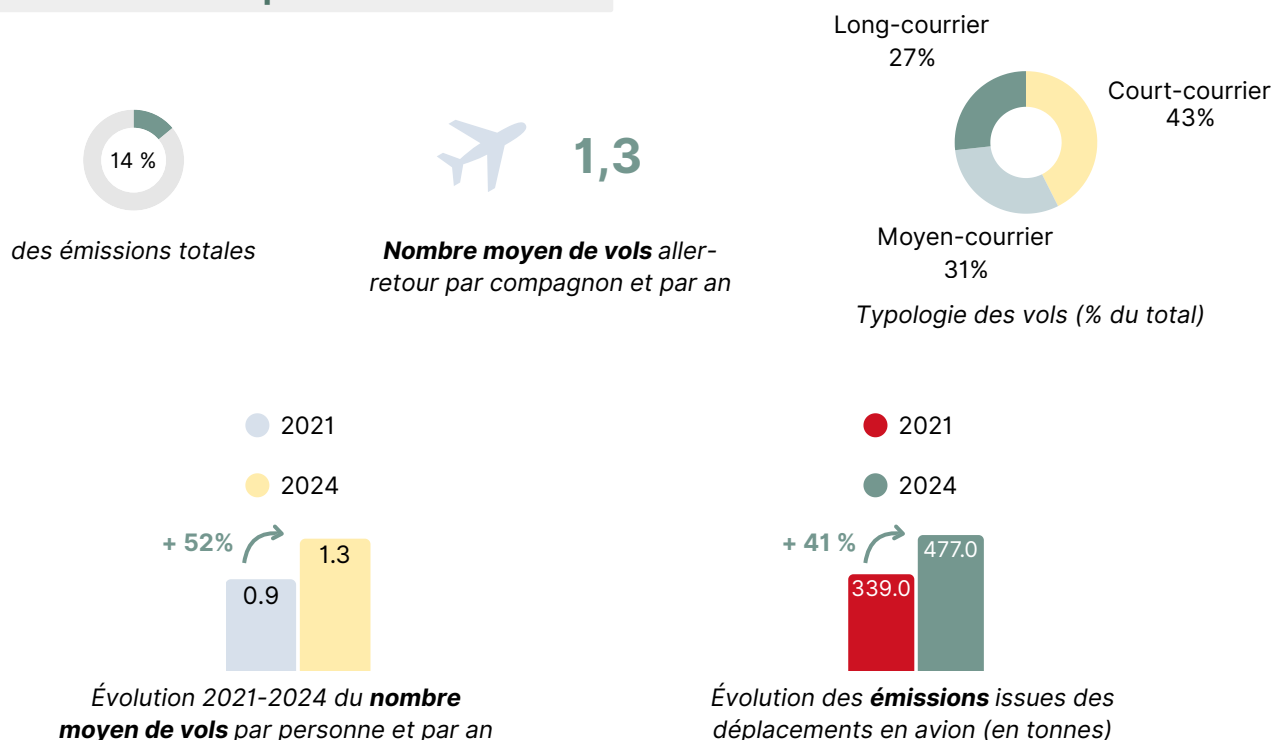
Sans ces augmentations importantes de l'usage de l'avion et de la voiture, l'empreinte carbone totale par personne aurait baissé de 11% entre 2021 et 2024, au lieu de 3%.

Nous allons analyser plus finement les déplacements en avion et en voiture dans les pages suivantes afin de mieux comprendre les usages, et les leviers d'action qui en découlent.

Inventons nos vies bas carbone considère que pour atteindre l'objectif des 2 tonnes en 2050, il faudrait atteindre 0,5 tonne/an pour les déplacements, ce qui reviendrait pour nous à une division par 3 de nos émissions liées aux transports.

Il pourrait être intéressant de distinguer les déplacements « apostoliques » des déplacements personnels. Les données récoltées ne permettent pour l'instant pas cette finesse d'analyse. Cela pourrait être envisagé à l'avenir.

Focus sur les déplacements en avion



Interprétation

Comme pour la population générale, les déplacements en avion sont repartis à la hausse après la pause du Covid. Ce poste représente actuellement **le deuxième poste d'émissions de la Province**, avec 14% du bilan carbone total. Il ne sera donc pas possible de réduire significativement nos émissions sans s'interroger quant à ce poste.

Les compagnons jésuites résidant dans la Province **prennent en moyenne l'avion 1,3 fois par an**, soit une **augmentation de 40% par rapport à 2021**. Cette moyenne est le résultat de pratiques très différentes entre les compagnons, selon les missions, la province d'origine, et les habitudes personnelles.

Il est intéressant de constater que **seulement un quart des vols sont des long-courriers**, pour lesquels il n'est quasiment pas possible d'envisager de moyen de transport alternatif (la seule marge de manœuvre consiste à décider de ne pas faire le voyage lorsqu'il est évitable).

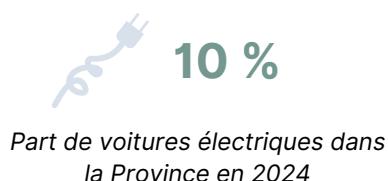
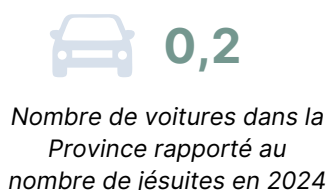
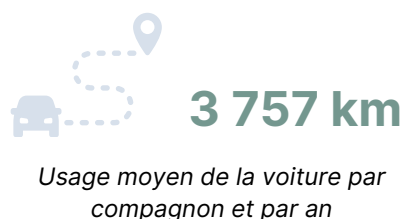
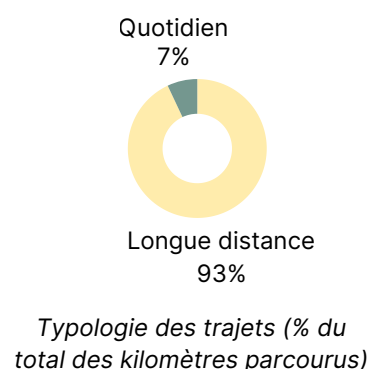
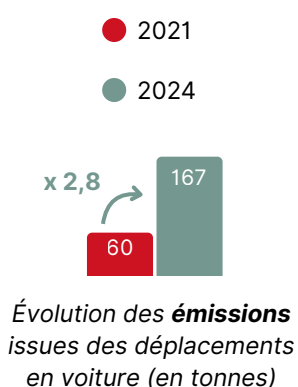
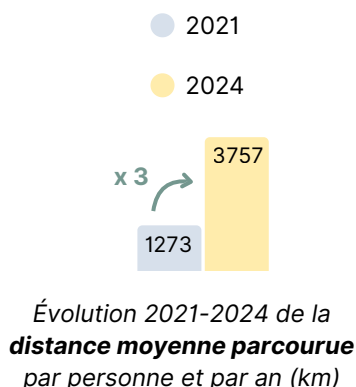
La poursuite de l'analyse montre que **43% des vols sont des court-courriers**, pour lesquels il existe la plupart du temps (sauf rares exceptions) une solution alternative en train, ou éventuellement en bus longue distance. On peut raisonnablement estimer qu'au moins la moitié de ces vols court-courriers pourraient être évités : cela permettrait collectivement de réduire notre impact carbone de près de 100 tonnes de CO2 par an.

Enfin, un tiers des vols sont des **moyen-courriers** : bien qu'il soit moins évident de trouver un autre moyen de transport que l'avion pour ces distances (entre 1000 et 3500 km), c'est parfois possible (exemples : on peut rejoindre Vienne, Budapest ou Varsovie en train depuis la Belgique ou la France), ce qui laisse envisager une marge de manœuvre pour une partie de ces vols.

Certains compagnons ont déjà effectué ce type de trajets longs en train, et ont été heureux d'expérimenter le fait d'avoir du temps pour lire, travailler et prier.

Les vols court et moyen-courriers représentent les trois quarts des vols et la moitié des émissions dues à l'avion. Réduire ne fût-ce que de moitié ces vols court et moyen-courriers **permettrait de réduire de plus de 3% l'empreinte carbone de la Province**. Il y a donc ici un gisement de progression considérable.

Focus sur l'utilisation de la voiture



Interprétation

L'usage de la voiture a **considérablement augmenté** entre 2021 et 2024 (multiplication par trois)*. Or le kilomètre parcouru en voiture est presque aussi émetteur que le kilomètre parcouru en avion. Ce poste d'émission représente d'ailleurs à lui seul **5% des émissions de la Province**. C'est plus que les repas avec de la viande blanche, et le double des émissions liées à notre consommation électrique. Chaque kilomètre en voiture évité aura donc un impact conséquent sur le bilan carbone global.

La voiture est **très majoritairement utilisée pour des longs trajets**, plutôt que pour des déplacements du quotidien. Cela ouvre la voie à une **substitution par le train** dans de nombreux cas, le cas échéant en louant une voiture à l'arrivée lorsque la voiture est indispensable pour effectuer les derniers kilomètres du voyage.

Il pourrait être intéressant de distinguer les déplacements « apostoliques » des déplacements personnels, ce que les données disponibles ne permettent pour l'instant pas de faire.

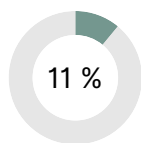
En conclusion pour ce poste "transports", l'enjeu principal semble être d'**oser s'interroger avec simplicité et honnêteté en amont d'un voyage en avion ou d'un long trajet en voiture**, conscients de l'impact particulier de ces usages. Un échange entre le compagnon et son supérieur pourrait aider à discerner la pertinence du voyage autant que celle du mode de déplacement. Une vigilance particulière semble indiquée pour l'ensemble des vols court-courriers, généralement substituables par le train ou le bus, et pour certains moyen-courriers, qui le sont parfois. Quant aux vols long-courriers, motivés par des raisons très diverses, cet échange pourrait aider à confirmer s'ils sont nécessaires ou s'il peut dans certains cas être préférable de renoncer au voyage.

Enfin, on peut mentionner qu'outre les enjeux climatiques, notre dépendance au pétrole est liée à des enjeux géopolitiques préoccupants.

La Congrégation Générale 31 peut nourrir le discernement : « *Notre niveau de vie en ce qui concerne la nourriture, le vêtement, le logement, les **voyages**, doit se rapprocher de celui des pauvres, de manière à être vraiment en accord avec notre vocation de "disciples du Christ pauvre" et à ne pas dépasser celui que les hommes de condition modeste peuvent se permettre. Si parfois, spécialement en ce qui concerne les voyages et les instruments de travail, les nécessités de l'apostolat nous conseillent d'aller au-delà de ces limites, que les supérieurs y pourvoient selon l'onction que l'Esprit Saint leur suggérera.* » (décret 18 : la pauvreté, n° 292)

* La méthodologie de collecte de l'information sur ce point a évolué : pour faciliter les réponses, en ce qui concerne les déplacements longue distance en voiture, il a été demandé d'estimer un nombre de trajets courts, moyens ou longs plutôt qu'un nombre de kilomètres. Cela a pu influencer les réponses, sans pouvoir toutefois expliquer l'intégralité de la hausse constatée.

Biens de consommation



des émissions totales

0,8



tonnes
par compagnon

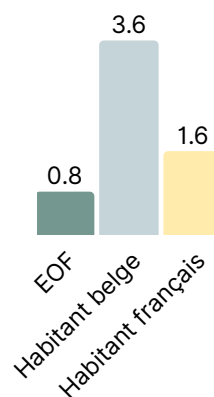
+ 33 %

évolution 2021-2024
(en émissions/personne)

Se situer

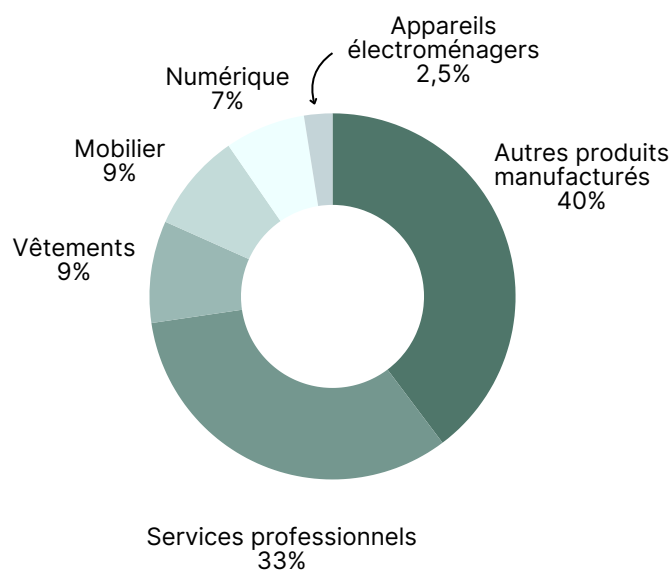


Émissions annuelles issues des biens
consommés, par personne et par an, en
tonnes d'équivalent CO2



Comparaison avec les moyennes belge
et française, en tonnes d'équivalent CO2

Répartition des émissions



Interprétation

Les émissions issues de la consommation de biens sont **faibles**. Elles s'approchent de la **cible identifiée pour 2050** (0,5 tonne, selon les calculs d'*Inventons nos vies bas carbone*).

Leur augmentation depuis 2021 ne traduit pas une augmentation de la consommation : elle est due à une collecte plus précise des données, qui a enrichi le périmètre des biens pris en compte (notamment le mobilier).

Il est heureux de constater que les jésuites achètent moins de vêtements et de matériel numérique que la moyenne de la population générale, ce qui se traduit par une empreinte carbone comparativement très limitée pour ces postes.

N.B: les "autres produits manufacturés" concernent les achats d'objets autres que vêtements ou matériel numérique : livres, produits d'hygiène, outillage, petits meubles, etc. Les services professionnels regroupent par exemple les prestations d'entretien et maintenance du bâtiment ou du jardin, ou l'abonnement internet.

Note sur les services publics

Un poste d'émissions n'a pas été abordé : celui des services publics. Il s'agit des émissions issues du fonctionnement des services publics de santé, de justice, d'enseignement, de défense, etc., ou encore de la construction des infrastructures de transport.

Les émissions correspondantes sont calculées à l'échelle du pays puis divisées par la population pour obtenir un bilan carbone par personne.

Ces émissions ont vocation à baisser elles aussi d'ici 2050. Si ce poste semble ne pas dépendre de nos actions individuelles et communautaires, nos votes et nos manières d'habiter les territoires - par exemple dans nos choix de moyens de transport - sont des moyens grâce auxquels nous pouvons influencer les politiques publiques dont il dépend.

Méthode

Le bilan carbone est un outil développé par l'Agence de la transition écologique de l'État français (l'ADEME) pour comprendre et analyser les émissions de gaz à effet de serre générées par les activités des particuliers et des organisations.

Ce bilan carbone a été calculé en partenariat avec le Jesuit European Social Center (JESC), institution jésuite située à Bruxelles. L'outil développé par le JESC utilise des facteurs d'émissions mis à disposition par l'ADEME ([disponibles ici](#)) ainsi que par d'autres agences équivalentes en Europe. Ces facteurs d'émissions sont associés aux données collectées auprès des compagnons via des questionnaires individuels, d'une part, et auprès des ministres pour ce qui concerne la vie de la communauté (consommations d'énergie, etc.), d'autre part.

Les données utilisées ont été collectées entre octobre et décembre 2024. Elles correspondent pour l'essentiel à l'année courant de fin 2023 à fin 2024.

Comme pour le précédent bilan carbone, le périmètre retenu inclut les émissions dites "importées", c'est-à-dire émises à l'étranger pour la production de biens destinés à être consommés par la communauté (on parle alors d'empreinte carbone).

Les émissions liées aux investissements financiers de la Province sont pour l'instant exclues du périmètre de calcul du bilan carbone.

Pour plus de précisions concernant la méthode d'établissement du bilan carbone de la Province, n'hésitez pas à contacter Gabrielle Pollet ou Olivier Dewavrin sj.

Périmètre du bilan carbone



264

compagnons ayant
répondu

soit

59%

des compagnons de la
Province



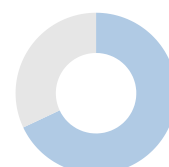
21

communautés
participantes

soit

68%

de l'ensemble des
communautés



Ouverture

« Le désir de faire quelque chose a grandi, mais nous devons aller au-delà des vœux pieux. [...] Une authentique conversion écologique implique des changements profonds dans notre mode de vie et de travail, auxquels nous opposons toutes sortes de résistances, conscientes et inconscientes. »

De Statu Societatis Iesu, p.98

Le Père général nous invite à **chercher comment nous contribuons au réchauffement climatique et à faire évoluer nos modes de vie en conséquence**. Ce rapport veut aider chacun à répondre à cette invitation en faisant le pari que mieux comprendre permettra d'avoir des réponses moins "cosmétiques". L'exercice que nous venons d'accomplir et dont ce rapport fait écho permet de préciser les principaux postes d'émissions dans nos vies et nos activités. À présent, **que faire de ces informations ?**

Un danger serait de culpabiliser ou de se culpabiliser mutuellement avec des discours à teneur morale (« faire ça, c'est mal », « faire ceci, c'est bien »). Il y a une **vigilance commune** à avoir pour ne pas tomber dans ce piège. Le pari de ce rapport est au contraire celui d'une meilleure compréhension des causes et conséquences en vue de nous aider à devenir davantage **responsables de nos choix**, en gardant en mémoire que ce qui nous est demandé, c'est de chercher quel cadre permettra de mieux suivre la consolation.

Nous constatons que le bilan carbone a peu évolué depuis 2021, l'empreinte carbone par personne n'ayant que légèrement baissé. Cette évolution cache des dynamiques très variées selon les secteurs, avec **une forte réduction en ce qui concerne l'alimentation et l'usage de l'énergie dans les bâtiments**. Les transports apparaissent en revanche comme un point de vigilance important.

Trois postes (la consommation de gaz, les déplacements en avion et la consommation de viande) représentent **49% de nos émissions**. Il ne sera donc pas possible de réduire significativement notre empreinte carbone sans travailler sur ces postes. Remarquons qu'ils touchent à notre manière d'habiter nos maisons (gaz), à notre manière d'être ensemble (alimentation) et à notre manière de nous déplacer (en lien avec nos missions). Ils reflètent donc deux dimensions importantes de notre vie-mission : **le cadre qui permet une vie communautaire et fraternelle d'une part, l'apostolat de l'autre**. Comme pour tous les aspects de notre vie, la conversion écologique ne consiste pas en la mise en œuvre d'une liste de bonnes résolutions, mais dans le choix de **faire porter l'action « sur un point limité mais décisif »***. Ultimement, c'est devant Dieu et en communauté que ces choix se posent.

Ce rapport ne peut entrer dans le détail des évolutions des émissions par communauté. On constate cependant que depuis 2021, des évolutions notables se sont produites dans beaucoup d'entre elles, ce qui montre qu'il **est possible d'avancer ensemble et de réduire notre empreinte carbone**. Notre travail sera maintenant de tirer parti de ces essais pour les rendre disponibles pour les autres communautés. Ces enseignements seront précieux pour parvenir à l'objectif d'une empreinte carbone à 2 tonnes par personne et par an en 2050, puisque notre empreinte moyenne actuelle devra pour cela baisser **chaque année de 5,25%**.

* Déclaration Schuman de mai 1950.

Tout ne dépend pas de nos choix personnels et communautaires : on peut espérer qu'une partie de cette réduction soit portée par les politiques publiques. Cela implique que nous fassions collectivement des choix en ce sens, en tant que société. Nous pouvons **interroger notre implication dans le tissu local**, qui peut contribuer au déploiement de politiques publiques plus adaptées.

L'enjeu de la conversion écologique n'est cependant **pas de satisfaire notre bonne conscience** au prix d'efforts de Carême rébarbatifs et épuisants mais **d'entrer dans un nouveau rapport au monde, et donc à Dieu**. Il nous est demandé de chercher par quels moyens entrer davantage dans la joie à laquelle Dieu nous invite. Que ce bilan carbone soit une aide pour mieux travailler avec d'autres au soin de nos relations.

« En tant qu'êtres humains, nous ne sommes pas les simples bénéficiaires, mais les gardiens des autres créatures. Moyennant notre réalité corporelle, **Dieu nous a unis si étroitement au monde** qui nous entoure, que la désertification du sol est comme une maladie pour chacun ; et nous pouvons nous lamenter sur l'extinction d'une espèce comme si elle était une mutilation. **Ne faisons pas en sorte qu'à notre passage demeurent des signes de destruction et de mort qui frappent notre vie et celle des générations futures.** [...]

Nous tous, les chrétiens, petits mais forts dans l'amour de Dieu, comme saint François d'Assise, **nous sommes appelés à prendre soin de la fragilité du peuple et du monde dans lequel nous vivons.** »

Evangelii Gaudium, §215-216