
MARINA ABELLÓ BUYLE

AUDIOVISUAL AND
WRITTEN JOURNALISM

PORTFOLIO



WWW.IDEASDEMAR.COM

TABLE OF CONTENTS

VIDEO

Envol Écologique. Documentary on the ecological impact of aviation. <i>Screened at the Parisciences Festival 2024.</i>	03
Sport sur la touche. <i>Winner of the Symbiose Prize, Parisciences Festival 2023.</i>	04
Peak of the Balkans. A trek through Albania, Kosovo and Montenegro. <i>Festival Femmes en Montagnes 2025.</i>	05
Audiovisual Report in French Guiana for <i>Le Quotidien du Médecin</i> , on access to healthcare in remote villages of the Maroni River.	06
Cycling from Spain to Scotland, a 12-part series (Instagram Reels).	07

PHOTOGRAPHY

Selection of photos <i>Ideasdemar</i>	08
---	----

AUDIO

Radioreport on single-use plastic recycling at Necker Hospital, Paris, 2024.	09
Radioreport on danse at the centre d'accueil pour les femmes en situation de précarité (CHRS) in Cretet. Paris, 2023.	09

ARTICLES (FRENCH)

L'implantation massive d'éoliennes génère un vent de révolte en Catalogne. <i>Reporterre</i>	10
Urgences, maladies et isolement : la difficile prise en charge des enfants guyanais. <i>Le Quotidien du Médecin</i>	14
Sélection d'articles parus dans les fanzines du média Climax. <i>Climax</i>	15

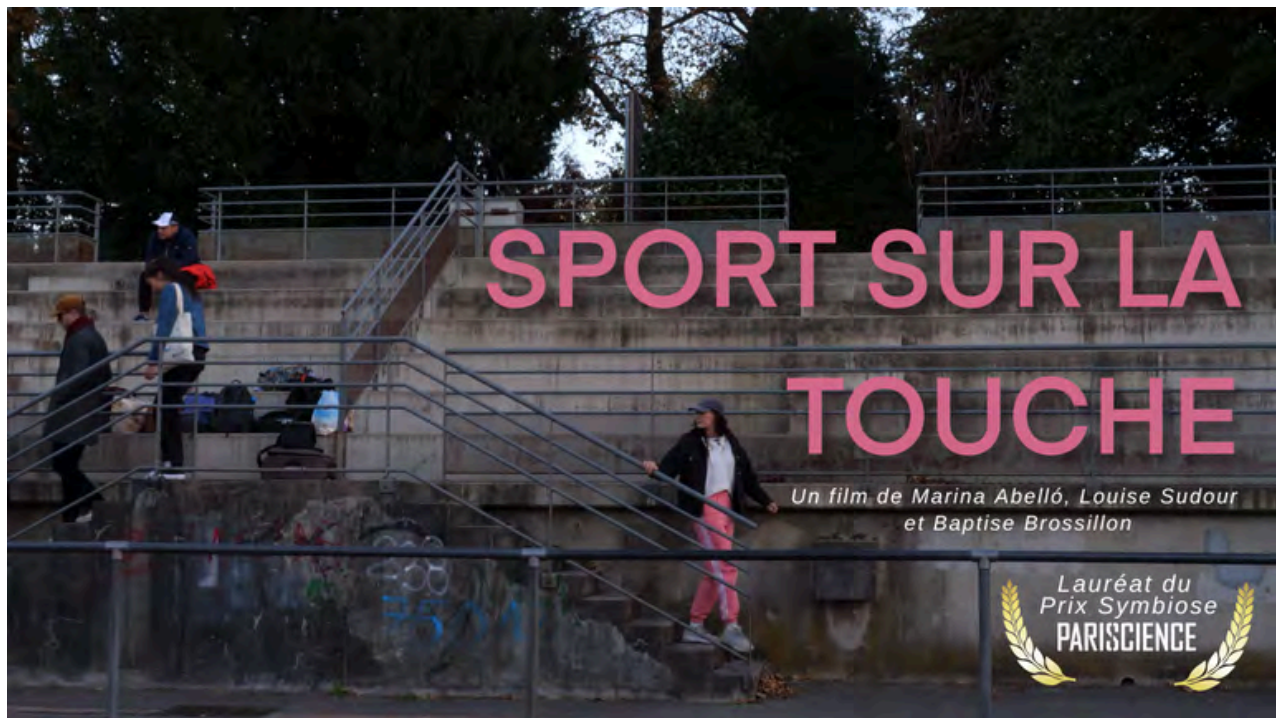


Envol Écologique, 10'.

A documentary on the ecological impact of aviation.

Marina faces an ethical dilemma: should she ignore her environmental beliefs and fly to Martinique to join her family on holiday ? Join her on a sociological investigation combining airport passenger interviews and expert opinions.

Screened at the Parisciences Festival 2024.



Sport sur la touche
A film by Marina Abelló, Louise Sudour and Baptise Brossillon.
Winner of the Symbiose Prize, a 48-hour short film competition.
Pariscience Festival, Association Science Télévision.



Peak of the Balkans. July 2023.
A film by Marina Abelló.

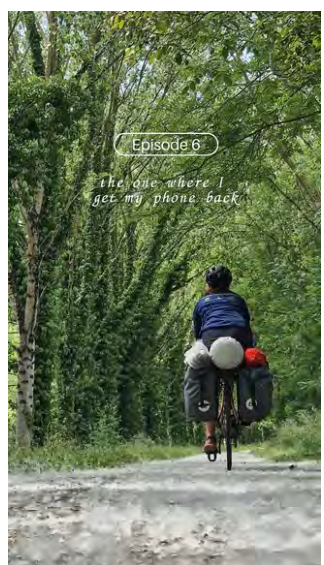
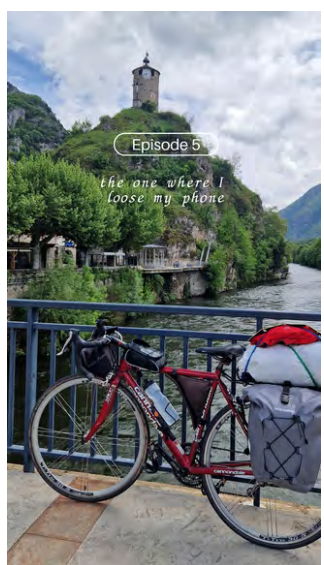
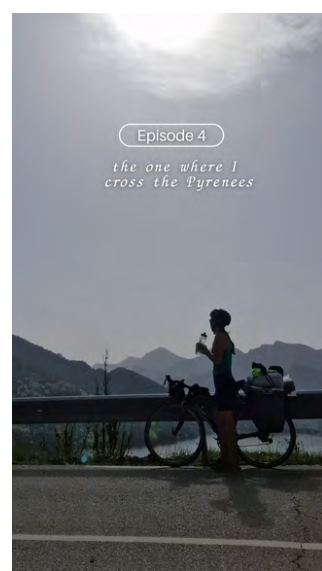
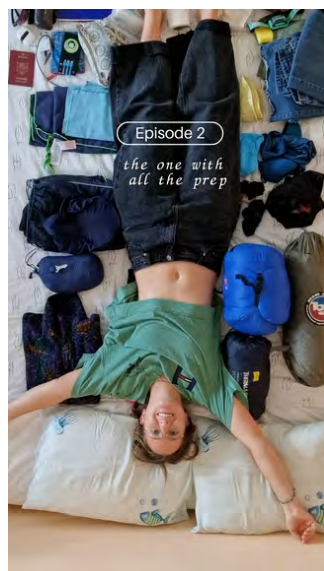
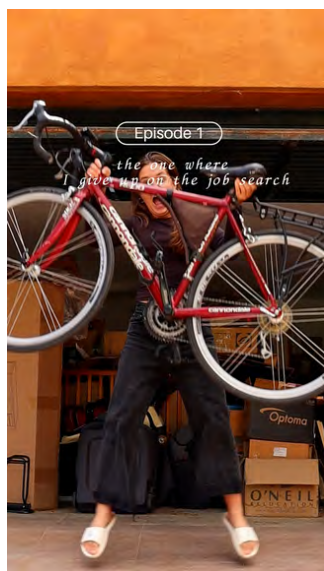
What draws us to long mountain treks, despite the heat, heavy backpacks, and exhaustion ? The answer can only found by those willing to take the first step.

A 10-day trek through Albania, Kosovo, and Montenegro
along the Peak of the Balkans trail.



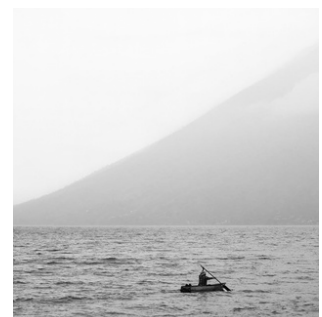
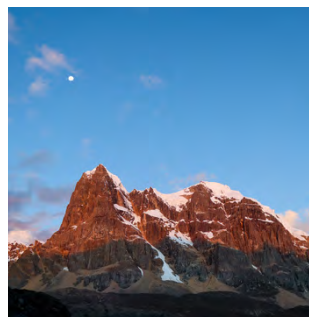
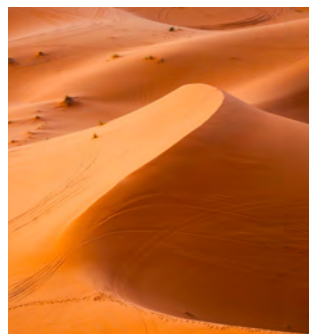
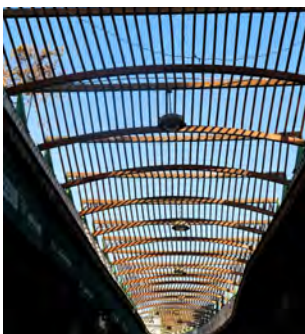
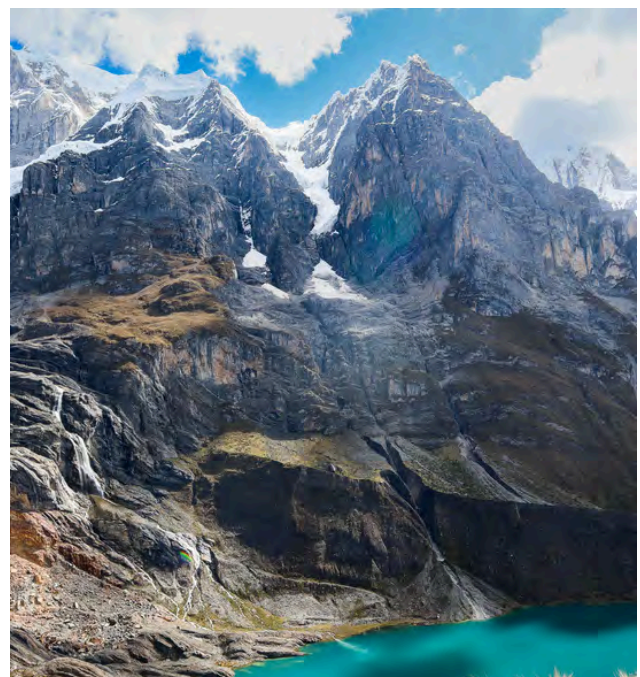
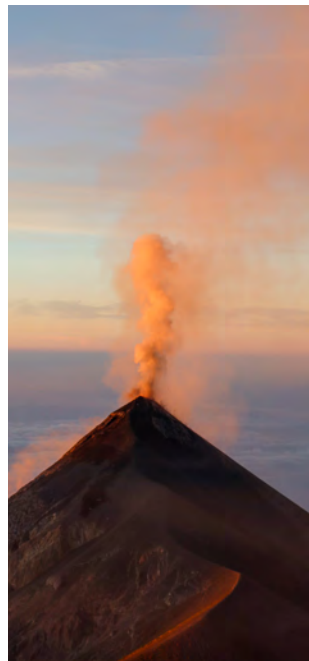
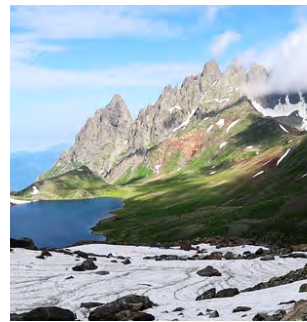
Instagram Reel, February 2025.

Reporting in French Guiana for *Le Quotidien du Médecin* on access to healthcare in remote villages on the Maroni River.



**Cycling from Spain to Scotland
to go to my friends' wedding.
a 12-part Instagram Reels serie.**

May-June 2025.



AUDIO



Radioreport on single-use plastic recycling at Necker Hospital, Paris, 2024.



Radioreport on danse at the centre d'accueil pour les femmes en situation de précarité (CHRS) in Cretet. Paris, 2023.

Reportage — Énergie

L'implantation massive d'éoliennes génère un vent de révolte en Catalogne



Par Marina Abelló Buyle

19 décembre 2024 à 15h30

Mis à jour le 3 janvier 2025 à 07h02

Durée de lecture : 7 minutes

L'implantation massive d'éoliennes suscite une vive opposition dans la Terra Alta, une région rurale de Catalogne. Les habitants dénoncent leur impact sur les terres agricoles et les oiseaux, et demandent une meilleure répartition des machines.

Terra Alta (Catalogne, Espagne), reportage Du haut du col de Moro, Jordi et Edgar contemplent la vallée qui s'étend devant eux,

parsemée de vignobles, d'oliviers et de pins. Dans l'atmosphère bucolique du soleil couchant, leur silence trahit une lourde inquiétude. *« Cette mosaïque agroforestière est l'une des mieux préservées de Catalogne, expliquent-ils, pointant du doigt le panorama. Mais l'arrivée d'éoliennes va tout détruire. »*

Isolée dans le sud-ouest de la Catalogne, à 200 km de Barcelone, cette *comarque* rurale — équivalent d'un canton en France — est déjà équipée de 162 éoliennes et s'apprête à en accueillir 137 de plus dans les prochaines années, sous réserve de l'approbation des démarches administratives en cours. Une *« monstruosité »*, selon les deux hommes, alors que la région produit déjà dix-huit fois l'énergie qu'elle consomme et génère à elle seule 25 % de la production d'énergie éolienne en Catalogne. *« Avec seulement douze éoliennes, nous pourrions être autosuffisants, dit Edgar. Mais on nous a condamnés à devenir un centre de production d'énergie. »*

L'injustice sociale pointée du doigt

Attirées par les vents forts et constants, les grandes entreprises énergétiques ont fait de la Terra Alta leur terrain de prédilection. Mais cette justification géographique masque une réalité économique. *« Si elles viennent s'implanter ici, ce n'est pas parce que le vent y souffle plus fort, mais parce que les prix des terres sont bas et qu'il y a peu d'opposition sociale »*, s'indigne Jordi Clua. Paysan originaire de la région, il milite au sein de Terra Alta Viva contre la multiplication des éoliennes depuis 2003. Cette organisation, née il y a vingt-cinq ans lors des premières installations, a refait surface pour tenter de freiner la nouvelle vague de projets.

« Cela peut paraître paradoxal qu'une ONG écologiste s'oppose à des projets d'énergies renouvelables »

Pour préserver ce patrimoine naturel, le Groupe d'étude et de protection des écosystèmes catalans, membre de la Fédération des associations écologistes de Catalogne (Gepec-EdC) a déposé des plaintes contre trois projets. Au total, trente-et-une éoliennes hautes de 200 mètres, d'une puissance de 49 mégawatts (mW) chacune, reliées par 36 km de lignes à haute tension, menacent l'un des derniers bastions encore épargnés de la région.

« Cela peut paraître paradoxal qu'une ONG écologiste s'oppose à des projets d'énergies renouvelables, dit Joaquim Estellé Bordes, chargé de défense environnementale. Mais la transition écologique ne suit pas le bon chemin. » Le Gepec-EdC avance trois impacts majeurs : l'atteinte au paysage, la menace pour la biodiversité et l'injustice sociale induite par ces installations.

La Terra Alta doit compter à terme près de 300 éoliennes. © Marina Abelló Buyle / Reporterre

Historiquement, la Terra Alta a fait de son paysage un pilier de son identité et de son économie viticole. *« Quand je vends une bouteille de vin, je défends l'idée que sa qualité reflète le paysage qui l'entoure. Mais que faire si on le détruit ? »*, interroge Núria Altés, viticultrice et propriétaire d'Herència Altés, l'une des dix-neuf exploitations catalanes à détenir le prestigieux label *« vins de cave qualifiés »*, qui valorise des vins ancrés à leur terroir. Pour elle, préserver l'intégrité visuelle de la région est une évidence : *« Je veux un paysage qui*

m'appartienne, que je reconnaisse. Est-ce vraiment trop demander ? »

En plus des conséquences visuelles, certaines éoliennes seraient implantées à seulement 50 mètres de la zone Natura 2000 de Matarraña-Aiguabarreig, également classée zone de protection des oiseaux. Deux études menées dans la province voisine d'Aragon, elle aussi fortement couverte d'éoliennes, documentent les conséquences pour la faune aviaire, notamment des espèces en danger d'extinction, en situation de vulnérabilité, ou protégées, comme l'aigle de Bonelli, le milan royal, ou l'aigle royal. Selon le rapport du Centre de récupération de faune sauvage d'Alfranca, 70 % des oiseaux blessés par collision l'ont été par des pales d'éoliennes. En 2023, cela représentait plus de 3 000 oiseaux.

Une fracture sociale et économique

Dans cette *comarque* de 12 000 habitants, l'arrivée des éoliennes divise. Les entreprises énergétiques ciblent des municipalités rurales fragilisées par la précarité, la déprise démographique et le manque de financement. Núria Mulet, maire de Bot (550 habitants), l'assure : les taxes versées par les porteurs de projets représentent 10 % d'un budget annuel d'un peu moins d'un million d'euros. Un montant qui n'équivaut pourtant qu'à 3 % des bénéfices réalisés par les entreprises. *« C'est la seule et unique raison pour laquelle les mairies acceptent ces projets, dit-elle. Ils n'apportent aucun autre bénéfice au territoire, bien au contraire. »*

Le Groupe d'étude et de protection des écosystèmes catalans veut maintenir inchangés les paysages de la Terra Alta. © Marina Abelló Buyle / Reporterre

Les entreprises s'adressent directement aux propriétaires de terrain, souvent des paysans âgés et sans relève générationnelle, qui voient dans la vente ou la location de leurs terres une solution à leurs difficultés financières. Chaque éolienne leur rapporte entre 8 000 et 9 000 euros par an pendant trente ans, une somme difficile à refuser. Cependant, ce modèle alimente des tensions sociales.

« Si une éolienne est installée sur la parcelle d'un voisin, c'est lui qui empoche l'argent, tandis que celui qui a refusé subit les mêmes inconvénients sans rien gagner, explique Jordi, lui-même dans cette situation. Ce modèle d'implantation, fondé sur la confrontation sociale, a été voulu depuis le début. » Une situation, qui, comme l'explique Núria Mulet, devient difficilement gérable : *« En tant que maire, se positionner contre ces projets, c'est risquer de se mettre à dos des familles et d'amplifier les fractures au sein de la communauté. »*

Repenser le modèle énergétique catalan

Terra Alta Viva et Gepec-EdC affirment qu'ils *« ne s'opposent pas aux énergies renouvelables, mais au modèle qui les met en œuvre »*, jugé injuste, disproportionné et conçu au profit de l'oligopole énergétique. *« Malheureusement, le gouvernement semble davantage à l'écoute des lobbies que des citoyens »*, déplore Joaquim Estellé Bordes. *« Il faut cesser de laisser les entreprises énergétiques choisir où s'implanter, et dicter le chemin de la transition écologique »*, enchérit Jordi Clua.

À Gandesa, une fresque couvre le mur de la station de bus : *« Stop à la massification éolienne. Freinons le désastre environnemental »*. © Marina Abelló Buyle / Reporterre

Pour ce faire, les organisations appellent à des directives plus strictes et contraignantes. Bien que la loi préconise que les installations devraient être prioritairement implantées sur des terrains dégradés pour limiter l'impact socio-environnemental, cette condition reste non contraignante. L'élaboration d'un plan territorial de planification des énergies renouvelables, censé définir des critères clairs pour réglementer l'emplacement des projets, protéger les zones sensibles et garantir une répartition équitable des installations au niveau territorial, accumule un retard considérable. Pour Núria Mulet, cet immobilisme reflète une absence de volonté politique : « *Cette réglementation n'arrivera jamais, ou bien trop tard.* »

fournisseuses des métropoles ? »

Il est surtout urgent de repenser la distribution énergétique en Catalogne. « *Aujourd'hui, toutes les installations restent éloignées de Barcelone, alors que des espaces déjà dégradés, comme les zones industrielles, périurbaines, portuaires, ou les bords des voies de circulation pourraient être utilisés.* » La Catalogne dispose de 29 372 hectares de zones industrielles, dont 13 201 autour de Barcelone, adaptées pour accueillir des panneaux solaires sans empiéter sur les espaces naturels. « *Est-il juste que les zones rurales soient les fournisseuses des métropoles, dans un modèle de croissance qui n'est pas le leur ?* », s'interroge Jordi Clua.

« Est-il juste que les zones rurales soient les

Après cet article

Reportage – Énergie

Enquête truquée et aigles menacés : un parc éolien remue le Gard

Énergie Monde

Pédiatrie

Urgences, maladies et isolement : la prise en charge difficile des enfants guyanais

Dans les territoires isolés de Guyane, la prise en charge des enfants reste un défi majeur. À Grand-Santi, sur le fleuve Maroni, à la frontière entre la Guyane et le Suriname, l'hôpital de proximité tente d'y répondre grâce à des missions pédiatriques mensuelles et des tournées médicales vers les villages reculés. Reportage.

Chop chop chop. À 10 h 50, le battement sourd des pales d'un des trois hélicoptères dont dispose la Guyane annonce une évacuation sanitaire imminente. L'équipe médicale de l'hôpital de proximité de Grand-Santi se prépare à recevoir le Samu : Sandrine, 18 mois, a avalé de l'essence sans plomb stockée dans une bouteille de soda ; un petit garçon, souffrant d'une shigellose sévère, doit lui aussi être transféré d'urgence à Cayenne.

Ici, l'évacuation par hélicoptère reste la seule solution dans ces situations critiques. Commune isolée au bord de la forêt amazonienne, Grand-Santi n'est accessible que par voie fluviale ou aérienne, et le centre hospitalier le plus proche est situé à 240 km. Chaque intervention, soumise aux conditions météorologiques et aux priorités des urgences, peut prendre plusieurs heures. Pour les 8 000 à 10 000 habitants du secteur, dont une population particulièrement jeune, portée par le taux de natalité le plus élevé d'Amérique du Sud, cet isolement géographique complique l'accès aux soins au quotidien.

Difficultés d'accès aux soins

Au-delà des situations critiques, de nombreux enfants souffrent de pathologies chroniques : drépanocytose, asthme, prématurité, retards de développement psychomoteur, cardiopathies congénitales ou encore parasitoses intestinales. La drépanocytose, particulièrement prévalente en raison



La Dr Dulieu reçoit en consultation une quinzaine de patients par jour lors de son séjour à Grand-Santi

MARINA ABELLO BUYLE

de l'origine ethnique de la population - majoritairement Bushinengués Djuka - nécessite en principe deux bilans de santé par an. Les contraintes géographiques limitent ce suivi à un seul rendez-vous annuel, à Saint-Laurent-du-Maroni, à six heures de pirogue - voire jusqu'à trois jours en saison sèche.

Les cardiopathies graves imposent un transfert à Cayenne puis en Martinique pour les opérations. De retour en Guyane, les patients les plus sévères sont placés en hôtel hospitalier. Et l'absence d'orthophonistes et de psychomotriciens sur place empêche de nombreux enfants de bénéficier du soutien nécessaire pour rattraper leur retard.

Missions pédiatriques et tournées médicales

Face à ces défis, comment assurer le suivi médical des enfants ? L'équipe de l'hôpital de proximité, composée d'une trentaine de professionnels - quatre médecins généralistes, quinze infirmiers, sept aides-soignants, cinq sages-femmes, ainsi que deux médiateurs et deux logisticiens - assure les soins primaires dans la commune, et lors de tournées de soins itinérantes. Elle ne comprend néanmoins aucun médecin spécialiste : les consultations spécialisées dépendent de missions mensuelles d'une semaine, qui, longtemps épisodiques, deviennent plus régulières depuis octobre dernier.

Lors de sa dernière mission début février, la Dr Catherine Dulieu, pédiatre à Chalon-sur-Saône, a reçu ses jeunes patients dans une

Le retard de vaccination est une des principales difficultés

cabine exiguë aménagée en salle de consultation. Beaucoup nécessitent un suivi régulier, un renouvellement de traitements ou des bilans complémentaires. Le mois dernier, bien qu'elle ait vu 75 enfants, elle estime qu'elle aurait dû en voir le double.

Malgré la convocation des patients deux semaines à l'avance, de nombreux rendez-vous ne sont pas honorés. L'éloignement, le coût du transport en pirogue, tributaire du niveau de l'eau du fleuve, l'absence de couverture sociale ou bien la forte mobilité des familles sur le Maroni constituent autant d'obstacles à leur venue. Tous les enfants ne pouvant pas se rendre au dispensaire, l'équipe médicale part à leur rencontre chaque jeudi lors de tournées en pirogue vers les villages les plus reculés. Ce jeudi-là, direction Mofina, où 33 patients sont reçus, principalement des enfants dont la vaccination demeure incomplète.

Le retard de vaccination est, là aussi, une des principales difficultés : « On essaie de sensibiliser les parents, mais certains ne comprennent pas l'importance des vaccins, ni les délais nécessaires entre les rappels », explique Patricia Ducléon, de la protection maternelle et infantile. Finalement, « faute de consultations régulières, de nombreux enfants souffrent de pathologies non dépistées ou diagnostiquées à un stade plus avancé qu'en métropole, même dans des villes de Guyane où l'accès à l'hôpital est plus facile, alerte le Dr Cyril Rousseau, chef du pôle centre départemental prévention santé (CDPS) au centre hospitalier de Cayenne (Char). Cela entraîne un retard, voire un renoncement aux soins, pour des raisons financières ou par méconnaissance du système de santé ». Malgré des difficultés logistiques et des moyens limités, l'engagement de l'équipe médicale de Grand-Santi ne faiblit pas. « On fait au mieux avec les moyens du bord », conclut la Dr Dulieu, qui partira en laissant derrière elle une liste d'enfants qu'elle espère revoir le mois prochain.

De notre envoyée spéciale Marina Abello Buyle

Les consultations spécialisées dépendent de missions mensuelles d'une semaine



Selection of articles published in Climax's print magazines (in french)

- « La fusion nucléaire, c'est pour bientôt ! », décryptage de la fusion nucléaire comme espoir énergétique. À retrouver dans la rubrique Arguments Bidons - Climax Fanzine « Utopie Pirate », Automne 2024.
- « De toute façon, l'avion décollera », décryptage de l'argument contre la réduction des vols aériens. À retrouver dans la rubrique Arguments Bidons - Climax Fanzine « Utopie Pirate », Automne 2024.
- « Voyage, Voyage », une interview de Garance Bazin, doctorante en anthropologie de l'environnement, sur les imaginaires autour des vacances et les contradictions entre nos idéaux écologiques et prendre l'avion. À retrouver dans Climax Fanzine « Tout est Fou(tu) », Juin 2024.
- « Dancing Machine », une interview de Mathilde Caillard, alias @MCdansepourleclimat, techno-activiste engagée sur les questions climatiques. À retrouver dans la rubrique Mon Bilan Carbone -Climax Fanzine « J'irai chercher ton cœur », Automne 2023.
- « Anonymous vs Monsanto », sur la cyberattaque effectuée par le collectif Anonymous sur le géant de la biotechnologie Monsanto. À retrouver dans Climax Fanzine « Utopie Pirate », Automne 2024.
- « Pirates, poissons et pixels », sur le piratage du jeu vidéo sud-coréen Dave the Diver par l'ONG Sea Shepherd. À retrouver dans Climax Fanzine « Utopie Pirate », Automne 2024.
- « Pédale, j'régale », l'histoire de la recette du Paris-Brest. À retrouver dans Climax Fanzine « Utopie Pirate », Automne 2024.

De toute façon la fusion nucléaire, c'est pour bientôt

« Dans 50 ans on aura
réussi la fusion nucléaire
», disait-on en 1950.
Voilà près d'un siècle que
nous sommes à deux doigts
de résoudre LA prouesse
technologique qui serait
la solution à tous nos
problèmes énergétiques. Mais
ne brûlons pas les étapes :
bien que les physiciens du
monde entier s'y attellent,
la promesse d'une énergie
nucléaire inépuisable,
propre et zéro-déchet reste
pour l'instant que ça : une
promesse.

La promesse d'une énergie nucléaire
inépuisable, propre et zéro-déchets
reste pour l'instant que ça : une
promesse.



Réussir la fusion
nucléaire serait
incroyable, personne
ne le nie. Il suffit de
citer ses quelques (gros)
avantages, que votre
interlocuteur riche pro-
nucléaire se fera un
plaisir de vous réciter
en chœur, pour en être
convaincu.

Mais attendez,
il y a encore un
sacré bazar de
défis à relever.

Le Graal de l'énergie

D'abord
comprendre pourquoi
la fusion nucléaire
est considérée comme le
Saint Graal de l'énergie.
Primo, la fusion ne génère
ni de déchets nucléaires
radioactifs ni de
dioxyde de carbone dans
l'atmosphère. Segundo,
il s'avère que les deux
combustibles nécessaires
pour la fusion - le
deutérium et le tritium
- sont présents en grande
quantité sur Terre. On
retrouve le deutérium en
quantité pratiquement
illimitée dans les
océans, quant au
tritium, il est extrait
du lithium, dont les
réserves mondiales sont
largement abondantes.
Mais ce n'est pas
tout : étant donné

les conditions
extrêmement
spécifiques requises pour
que la fusion se produise,
les risques de réactions
en chaîne incontrôlables
ou de fusion du réacteur
sont beaucoup plus
faibles. Alors si on peut
éviter un autre Tchernobyl
ou Fukushima, on ne dira
pas non. Mais alors, où
est le problème ?

La fusion nucléaire pour les nuls

Pour faire simple, la fusion nucléaire
est le processus par lequel deux noyaux
atomiques légers fusionnent pour former
un noyau plus lourd (à ne pas confondre
avec la fission, où un atome lourd se
scinde en deux atomes légers). Si vous
voulez vous donner un air de génie (et
impressionner votre interlocuteur riche
au passage), il vous suffit de sortir la
fameuse formule d'Einstein $E=mc^2$ selon
laquelle « la masse du noyau produit
étant inférieure à la masse des noyaux
fusionnés, la différence des masses est
transformée en énergie ». Nous aussi, on
a laissé nos cours de physique-chimie
en 3e alors on vous résume : en gros,
cette réaction libère une quantité CO-
LOS-SALE d'énergie - au point où, si on
réussissait, il est prévu qu'elle puisse
satisfaire à elle seule les besoins
de l'humanité en énergie pendant des
millions d'années.

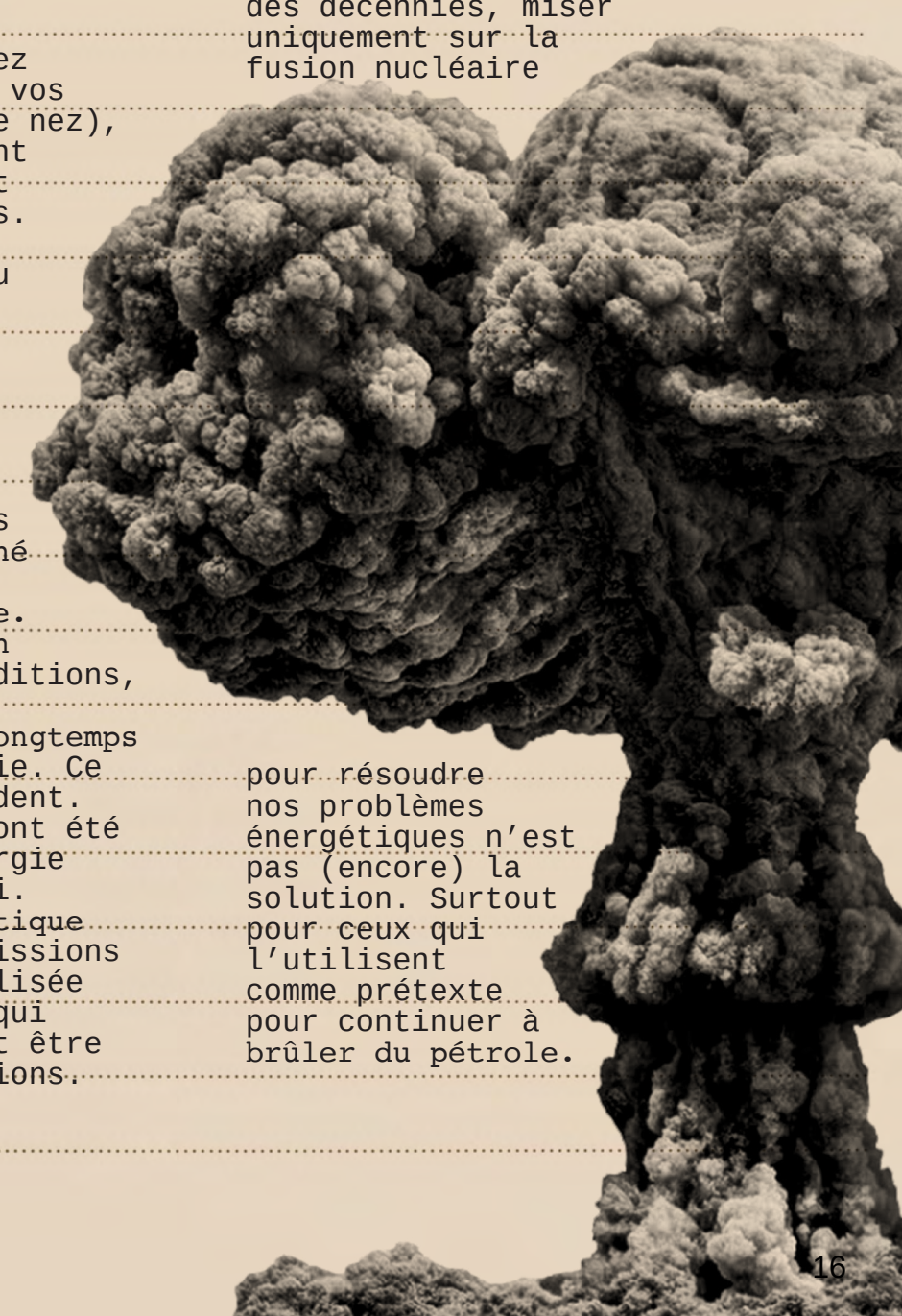
Mais, (et c'est là que vous pouvez
lentement nettoyer les verres de vos
lunettes et vous les poser sur le nez),
pour fusionner, les noyaux doivent
se percuter à des températures et
des pressions extrêmement élevées.
Pour vous donner une idée, la
fusion au sein du Soleil n'a lieu
que grâce aux températures de
plusieurs centaines de millions
de degrés Celsius et à la force
gravitationnelle que génère
cet astre. Voici la difficulté
#1 auxquels se heurtent les
ingénieurs : créer et maintenir
des températures et des pressions
de cet ordre dans un espace confiné
(c'est-à-dire dans un réacteur
de fusion) n'est pas mince affaire.
Et puis difficulté #2 : même si on
réussissait à reproduire ces conditions,
il faudrait ensuite maintenir la
réaction de fusion suffisamment longtemps
pour obtenir un gain net d'énergie. Ce
qui, là encore, n'est pas si évident.
La preuve, des millions d'euros ont été
dépensés, et la production d'énergie
de fusion n'a toujours pas abouti.
Pour finir, cette exigence énergétique
pourrait entraîner des fortes émissions
de CO₂, surtout si l'énergie utilisée
provient de sources fossiles... ce qui
aujourd'hui semble paradoxalement être
le cas dans beaucoup d'installations.



Créer et maintenir des températures
et des pressions de cet ordre dans un
espace confiné n'est pas mince affaire.

Alors bien que nous
ayons foi dans l'armée
de physiciens-nes et
d'ingénieurs-es qui
y travaillent depuis
des décennies, miser
uniquement sur la
fusion nucléaire

pour résoudre
nos problèmes
énergétiques n'est
pas (encore) la
solution. Surtout
pour ceux qui
l'utilisent
comme prétexte
pour continuer à
brûler du pétrole.



De toute façon, l'avion décollera !

Vos ami·es ont décidé de partir au Maroc cet hiver et pour s'y rendre, c'est tout vu : avion direct. Vos collègues, eux, rêvent d'un week-end express dans une capitale européenne, et que voici ! EasyJet propose des vols à 20 euros pour Vienne. À chaque fois que vous essayez de rétorquer, on vous sert la même réplique : « Arrête d'être relou, de toute façon l'avion va bien décoller... » C'est le moment de chauffer les moteurs : préparez-vous, ces contre-arguments vont les faire redescendre sur Terre.

Les émissions du transport aérien français ont augmenté de 85% entre 1990 et 2019, via une hausse complètement folle du trafic

celle

« L'avion décollera avec ou sans moi, alors autant monter dedans ! » - Cette phrase, vous l'avez sûrement entendue mille fois. Mais sous cette pseudo-justification se cache une ribambelle d'implications écologiques, souvent ignorées. Voici pourquoi cet argument ne tient pas la route.

Nous avons les moyens de les faire freiner

Avant de plonger dans les subtilités du transport aérien, attaquons-nous à un principe fondamental en économie : la loi de l'offre et la demande. C'est aussi simple que ça : plus la demande est grande, plus l'offre est gonflée. Dans le cas de l'aviation, chaque passager supplémentaire fait grimper la demande globale pour les vols, et hop, les compagnies se frottent les mains en augmentant la fréquence des trajets. Résultat : l'empreinte carbone globale monte en flèche.

Le modèle économique des compagnies aériennes repose sur la rentabilité : si les sièges restent vides, bye-bye les lignes non rentables (ou du moins, les compagnies aériennes devront réduire la fréquence des vols). Et ce n'est pas qu'une théorie ! Avant que votre interlocuteur·trice puisse lever les yeux aux ciels, rappelez-lui qu'en Suède, selon l'Agence suédoise des transports, l'essor du flygskam, « la honte de prendre l'avion » a conduit à une réduction de 4,5% du trafic aérien entre 2018 et 2019, ET d'une

chute de 9 % du nombre de passagers pour les vols intérieurs. Ces tendances ont provoqué la fermeture d'aéroports régionaux et une réorganisation du trafic. La preuve que l'accumulation de sièges vides peut, à terme, forcer une révision des opérations aériennes. On commence par trois sièges, puis une rangée, puis une aile entière... et c'est toute une ligne qui finit par disparaître.

Garder les pieds sur terre

Bien sûr, la sobriété du secteur aérien est d'autant plus une question politique que de responsabilité individuelle. Mais si tout le monde se disait que son choix n'a pas d'importance, on continuera de voler droit dans le mur. Selon l'ADEME, les émissions du transport aérien français ont augmenté de 85% entre 1990 et 2019, via une hausse complètement folle du trafic. Peut-être que justement, des centaines de milliers de personnes se sont dit que les avions décolleraient quoiqu'il arrive... Mais il est grand temps d'inverser cette tendance.

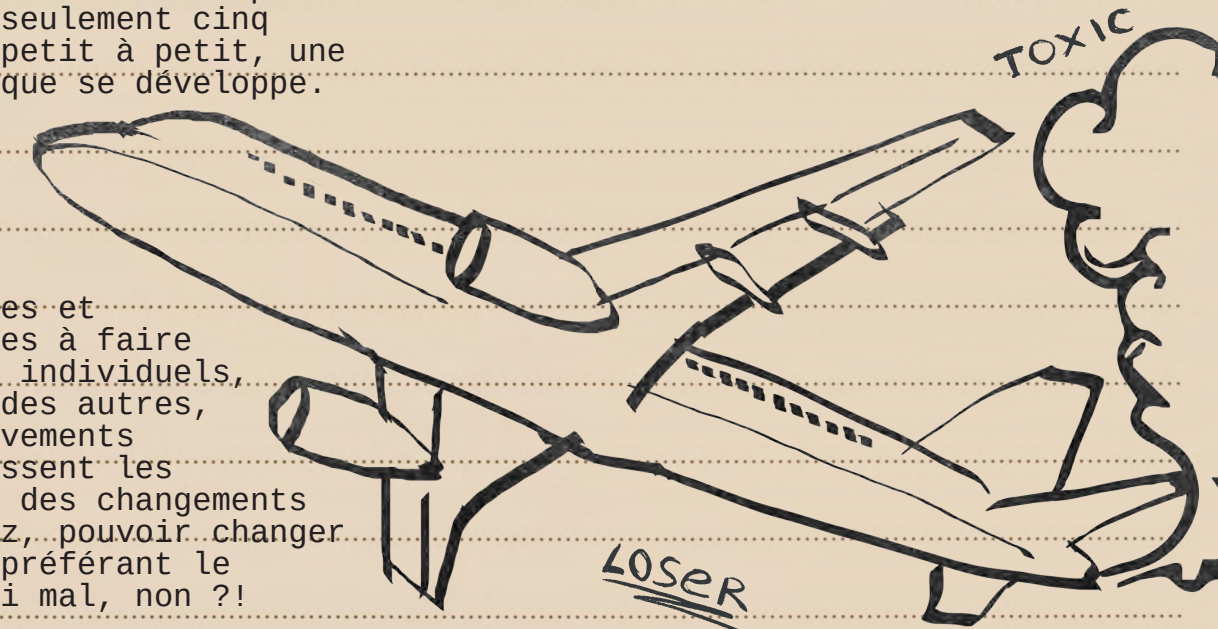
S'engager à réduire le nombre de vols et rediriger ses déplacements vers d'autres modes de transport lorsque c'est possible est un geste politique. D'ailleurs, les chiffres montrent qu'on va dans le bon sens. Toujours selon l'ADEME, en 2023, la proportion de personnes choisissant de ne pas prendre l'avion pour leurs loisirs est passée de 36 % à 56 % en seulement cinq ans. Comme quoi, petit à petit, une conscience écologique se développe.

En boycottant l'aviation lorsque cela est possible, vous envoyez un message fort aux compagnies aériennes et inspirez vos proches à faire de même. Les choix individuels, en inspirant ceux des autres, deviennent des mouvements collectifs qui poussent les politiques à acter des changements de paradigme. Allez, pouvoir changer le monde juste en préférant le train, c'est pas si mal, non ?!



En Suède, l'essor du flygskam, « la honte de prendre l'avion », a conduit à une réduction de 4,5% du trafic aérien entre 2018 et 2019

celle



Au moins depuis que Léo a foulé le sable blanc de Koh Phi Phi, les baroudeurs du monde entier veulent vivre l'expérience du voyage telle qu'elle est racontée dans La Plage. Marché nocturne, lagons paradisiaques et îles inexplorées : l'aventure, la vraie, se passe forcément à l'autre bout du monde. Pourtant, il n'est pas nécessaire de partir « plus loin que la nuit et le jour » pour s'évader.



VOYAGE, VOYAGE

Décryptage avec Garance Bazin, doctorante en anthropologie de l'environnement.

7 jeunes sur 10 se déclarent concernés par l'écologie. Et pourtant, plus d'un jeune interrogé sur deux cite l'avion comme mode de transport favori pour ses vacances... Le « voyage écologique », oxymore chère aux milieux écolos et régulièrement diminuée par ailleurs (par le fameux « l'avion, c'est que 4% des émissions de GES »), a particulièrement intéressé Garance Bazin, qui s'est plongée tête la première dans les contradictions des jeunes urbains citadins, pris entre leurs idéaux écologiques et leurs pratiques de consommation polluantes. Une analyse passionnante de l'habitus de celles et ceux qui « mettent du sens dans un geste mais pas dans un autre », à l'heure où le secteur aérien n'est pas vraiment du genre à embrasser la décroissance, avec un doublement du trafic prévu d'ici 2050.

Pourquoi est-ce que ça fait autant rêver d'aller loin ? Parce qu'on a des vies de m*rde et qu'on doit forcément s'en échapper ?

Garance Bazin : Ça fait bien longtemps que le voyage est pensé et marketé comme un échappatoire, au point où aujourd'hui, quand tu tapes « voyage » dans un moteur de

recherche, il n'y a quasiment que des photos d'avions et de plages. Ça fait longtemps que les avionneurs se sont positionnés comme ce qui rend la vie des urbains possible et supportable. L'avion, c'est l'échappatoire : « évadez-vous », « téléportez-vous », « volez au-dessus des nuages »... La promesse, c'est de tout oublier pour mieux supporter sa vie.



Ce qui fait vendre, c'est aussi le lointain, les imaginaires de l'exotisme. Historiquement, cette association entre «vacances» et «soleil et plage» vient de Suède : là-bas, on retrouve des pubs dès les années 50, où la presse suédoise explique que des vraies vacances, c'est des vacances au soleil. Comme il n'y a pas assez de soleil (forcément, il y a moins de soleil en Scandinavie que dans le reste du monde), prendre l'avion devient dès lors absolument nécessaire pour passer de « vraies vacances ». Les compagnies suédoises se sont donc positionnées très tôt, quasiment au début de l'aviation commerciale, et ont commencé à se focaliser là-dessus et à infuser nos imaginaires. Dans tout ça, la question environnementale est très, très, très accessoire.

Se priver de ce shot d'exotisme demande de réinventer complètement ces imaginaires, non ?

Concernant les imaginaires, je ne crois pas au discours qui incite à tout casser et à les changer en repartant de zéro. Pour la simple et bonne raison qu'on ne casse pas des imaginaires. Ce qui a plus de chances de marcher sur le court terme, selon moi, c'est de détourner les imaginaires existants pour les orienter vers quelque chose de plus vertueux. C'est ce qu'a fait la région Bretagne en 2020 avec une série de pubs où elle détournait les codes esthétiques exotiques en faisant des jeux de mots avec des signifiants bretons, sur fond de plage bretonne aux eaux translucides : cet été naviguez aux Caraïbes ; Cet été partez au Galapagos. Une belle manière de montrer que l'esthétique que l'on recherche souvent en vacances peut être trouvée, sans avoir besoin d'aller loin.

Un imaginaire repris par les influenceurs voyage...

Sur les réseaux sociaux, l'emoji avion est devenu synonyme de voyage. Partir au fin fond de la Creuse ou en Bretagne, c'est sûrement très sympa, mais quand tu as les

moyens de faire le tour du monde, pourquoi te priver ? C'est en partant de ce constat que j'ai co-écrit avec la sociologue Saskia Cousin le rapport « En mode avion : L'emprise de la publicité et des influenceurs sur nos imaginaires du voyage », publié en 2023 par Greenpeace. Le but était de mettre en avant le décalage des contenus publiés par les influenceurs « voyage » les plus suivis avec les impératifs environnementaux. Un décalage qui nous a fait saigner des yeux. Sur les 36 influenceurs « voyages » les plus suivis en France, seuls quatre ou cinq mettent en avant des types de déplacements alternatifs. Et ce ne sont pas les plus suivis...

Historiquement, cette association entre «vacances» et «soleil et plage» vient de Suède

Pourquoi l'avion a-t-il encore tant la cote ?

Il y a déjà une cinquantaine d'années, le sociologue Maurice Halbwachs écrivait que l'on « s'inscrit dans notre milieu social à partir de ce qu'on consomme ». Aujourd'hui ce qui est socialement valorisé, c'est de prendre l'avion et de partir loin - c'est donc ce qu'on va faire pour exister dans nos groupes sociaux respectifs. Et ce qui est valorisé socialement est construit par le marketing, par les entreprises, par la politique. Si demain, on arrêta de valoriser socialement le fait de prendre l'avion, nous ne le prendrions plus. C'est aussi simple que ça.

Pourquoi y a-t-il des choses sur lesquelles on arrive à renoncer et d'autres comme les loisirs, non ? D'où viennent ces petits arrangements qu'on fait avec soi-même ?

Les gens ont beaucoup de mal à faire des concessions avec les loisirs car ce sont des petits plaisirs exceptionnels. L'avion est perçu comme la récompense pour tous les efforts fournis pendant l'année. Aussi,





beaucoup de mes enquêté·es, qui sont plutôt jeunes, n'ont aucune conscience des échelles d'impact. Ce qui rejoint un rapport de Greenpeace qui montre que quand tu demandes aux gens ce qui impacte le plus la planète parmi les gestes du quotidien, 34% pensent que c'est le tri des déchets, puis le gaspillage alimentaire. Et moins d'une personne sur quatre pense à l'avion, alors que c'est de loin ce qu'on peut faire de plus polluant à l'année. C'est pour ça que j'avais aimé l'article du Monde « Vous voulez "compenser" votre vol en avion par des écogestes ? Voici combien de temps cela vous prendra », qui montre qu'il faut environ 11 ans pour compenser un vol Paris-Doha en triant ses déchets.

Les influenceurs voyage ont-ils un vrai rôle à jouer ?

Ils ont un devoir d'exemplarité, étant donné qu'ils sont très écoutés par les jeunes générations. 40 % des millennials consultent Instagram pour choisir leurs destinations de vacances. Cependant, il y a quand même un point à prendre en compte : les influenceurs se contentent de valoriser ce qui est déjà socialement valorisé, ils ne réinventent pas la roue. Leur modèle économique repose sur le fait que les gens les aiment, les suivent et approuvent ce qu'ils font. Par contre, s'ils se rendent compte que leur communauté ne suit plus quand ils disent « regardez, je suis parti 4 jours à Bali ».... Petit à petit, ils changeront de pratique, ou au moins ils arrêteront de le valoriser et ça finira par infuser dans les imaginaires. Ceci étant dit, compter uniquement sur leur influence n'est pas réaliste, notre salut ne viendra pas de là. Il faut que la loi sanctionne certains comportements et ensuite la société suivra. Le problème, c'est que nos gouvernants sont très frileux.

Quel type de loi faudrait-il que nos gouvernements mettent en place ?

Il faudrait que les lois contre le greenwashing soient beaucoup plus restrictives qu'actuellement. Une grosse partie des

publicités aériennes a été épinglée par le Jury de Déontologie Publicitaire comme « incompatible avec l'urgence climatique ». Sauf que ce jury n'a pas de pouvoir coercitif, il est uniquement consultatif. Concrètement, les compagnies aériennes et les agences de voyage peuvent raconter absolument tout et n'importe quoi, sans craindre de sanction. Alors pourquoi est-ce qu'elles arrêteraient ? La loi autour des crimes environnementaux doit être plus restrictive, mieux comprise par les magistrats. À la fin du rapport pour Greenpeace, nous évoquons la possibilité d'une loi Évin sur le climat, de façon à rendre illégale la promotion des biens et services extrêmement polluants, comme des vols longs courriers. Il faudrait que ce soit aussi absurde de voir une entreprise promouvoir un Paris-Athènes à 49 euros que d'afficher en 4 par 3 dans le métro une personne en train de fumer... À mon sens, la seule façon de rendre acceptables les mesures en faveur de l'écologie, c'est de passer par la législation. Et tant qu'il n'y aura pas un esprit de justice sociale derrière les lois en faveur du climat, elles seront absolument inintelligibles. Parce qu'aujourd'hui, si je voulais passer une semaine en Corse, ça me coûterait plus d'une fois et demi plus cher que de passer une semaine et demi en Thaïlande, vol compris.

Certains proposent l'éco-aventure comme nouvel imaginaire du voyage. Pas mal, comme proposition, non ?

Oui ! Même si j'avoue que j'ai du mal à croire que tout le monde puisse se sentir concerné par les concepts d'éco ou micro aventure. Être « aventurier » demande d'être en bonne forme physique et peut demander également un investissement conséquent





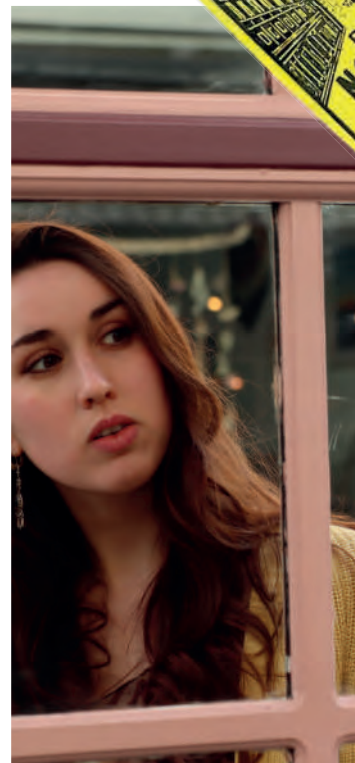
WEEK-END À ROME

en termes de temps ou de coût que tout le monde n'est pas prêt à faire. Et en plus, il faut faire partie d'une génération et d'un milieu qui t'amène ce concept aux oreilles. Donc ça reste hyper intéressant, mais pour le moment c'est une vision assez élitiste du voyage, qui ne touche vraiment qu'une niche de CSP+. Pour la petite histoire, lorsque j'ai découvert la microaventure, j'ai demandé à mes jeunes enquêtés-es si elles et ils étaient familiers avec ces termes, et ils m'ont répondu : «l'éco quoi ? C'est un type d'accrobranche?» Ça m'a fait beaucoup rire, mais cela montre bien que ce type de voyage s'adresse principalement à des trentenaires. Hourrail par exemple, c'est super, ça explique comment se rendre dans telle ou telle ville en train, mais comme le prix n'est pas indiqué sur les trajets, les jeunes savent que ça reste trop cher pour eux. Et à nouveau, je pense que ce type de voyage n'est socialement valorisé que dans certains milieux sociaux. Ça l'est auprès de mes pairs doctorants, mais pas auprès de mes L2 qui trouveraient ça fou si je leur disais que je vais passer mon été à faire du trek plutôt que d'aller passer une semaine à Bali.

Les concepts d'éco ou micro aventure, c'est une vision assez élitiste du voyage, qui ne touche vraiment qu'une niche de CSP+

Les éco-influenceurs-euses – qui sont branchés-ées écologie – ne peuvent-ils-elles pas nous aider à calmer nos envies d'évasion à l'autre bout du monde ?

Peut-être. Ce qu'il faut, c'est remettre du sens, réintroduire un investissement émotionnel dans nos voyages. Il faut sortir de l'hyperconsommation des voyages. Oublier le modèle du city break où l'on part en avion le temps d'un week-end dans une autre grande capitale européenne, le temps de prendre quatre photos et manger des sandwiches triangles. Faire une croix sur les loisirs non compatibles avec l'urgence climatique et/ou qui reposent sur des énergies fossiles et des gens mal payés. Arrêter de prendre l'avion comme un taxi, se déplacer tellement qu'on ne sait plus où on est parti, ni pendant combien de temps, ni ce qu'on a vu. Rendre anormal le fait de partir une semaine à New York à Noël, 6 jours à Bali pour les vacances. En revanche, si vous avez les moyens, le temps et les ressources pour y aller en train, en vélo, en bus, ou en calèche, je ne vois pas pourquoi on devrait s'en empêcher. Il ne faut pas blâmer les vacances contrairement à ce que certaines personnes essaient de faire. Au contraire, je crois fermement aux vacances pour tous. Il y a des chiffres du Crédoc qui datent de 2015, qui expliquaient que ne pas partir en vacances dans l'année rend aussi malheureux que ne pas pouvoir chauffer son logement ou divorcer. Donc, au contraire, il faut que tous nous ayons accès aux loisirs, car cela rend la vie tolérable et lui donne de la saveur.



L'arnaque du low-cost

Comment le concept du low-cost nous a fait croire à une démocratisation de l'aviation...

Si la fascination pour l'avion a autant augmenté, c'est en partie dû au boom du low-cost. Pour se donner une légitimité, les compagnies telles que Ryanair, EasyJet et Volotea se targuent de démocratiser l'usage de l'avion, en le rendant accessible à celles et ceux qui n'en avaient pas les moyens auparavant. Pourtant, cette prétendue démocratisation est en réalité une illusion. Pour le sociologue Yoann Demoli, «j'appellerais cela banalisation plutôt que démocratisation, car le voyage par avion devient plus banal sans être "démocratisé" au point que la majorité de la population y aurait recours de façon régulière.» cette prétendue démocratisation est en réalité une illusion. Les données nous montrent que ce sont principalement ceux qui prenaient déjà l'avion régulièrement – et non pas les classes les plus populaires – qui profitent le plus des tarifs réduits. Résultat : l'élite, déjà habituée à ce type de transport, va partir beaucoup plus souvent, et payer moins cher le déplacement. Les chiffres sont au rendez-vous : en France, seulement 11% de la population prend l'avion régulièrement (c'est-à-dire plus d'une fois par an) tandis que 40% des Français ne l'ont jamais pris. Cette disparité souligne que l'avion, low-cost ou pas, reste un privilège, loin d'être accessible à tous...



DANCING MACHINE

MATHILDE CAILLARD



Assistante parlementaire le jour, techno-militante la nuit, Mathilde Caillard le jour et MC Danse pour le Climat la nuit, Mathilde met sa tête et son corps au service de la lutte écologiste. Engagée depuis 2019 dans le mouvement citoyen Alternatiba Paris, elle a hérité d'une belle petite réputation sur les réseaux après avoir vu sa vidéo de techno-danse contre la réforme des retraites (avec le désormais culte «pas de retraités sur une planète brûlée, retraite/climat même combat») buzzer jusqu'aux États-Unis. Son pire crime : les crêpes au Nutella.

On lui pardonne ?

«Il y a parfois une forme de pression, une quête de pureté dans le monde militant, avec laquelle il faut faire gaffe.»

Danser pour le climat, c’est une idée nouvelle, ça ?

Mathilde Caillard : J’adore danser, j’ai toujours adoré ça, et en soirées, je suis souvent la première à danser, à entraîner les gens. J’ai juste transposé ça en manif. Je fais partie du groupe d’animation du cortège Alternatiba à Paris, et notre mission, c’est de faire tenir les gens jusqu’à la fin des 4 heures de marche ! Je fais aussi un peu de micro et un peu de slogans, mais je suis souvent celle qui entraîne la foule en dansant sur les sons. Ça désinhibe de voir des gens danser. Dès qu’il y a quelqu’un qui s’y met, tous les autres suivent.

Tu es passée de 2 000 à 45 000 abonnés-ées Instagram et ta vidéo a même été partagée par John Oliver dans Last Week Tonight... Ça t’a fait quoi ?

M.C. : C’est le jeu médiatique d’ériger des figures. Moi, je ne suis pas seule, j’appartiens à un collectif, mais il y a la foudre du buzz qui m’est tombée dessus et qui a érigé une figure. Ce n’était pas contrôlé, pas maîtrisé, mais une fois que c’est arrivé, il faut réfléchir à la manière de le mettre au service de la lutte qu’on porte. Ça a fait de moi le porte-parole d’un grand mouvement, c’est l’occasion de donner de la visibilité à des sujets aussi importants que maltraités par les médias et les politiques. Ça fait un moment qu’on se demande comment utiliser les réseaux sociaux pour cibler plus de monde, comment reprendre les tendances internet et la pop culture pour sortir des formats traditionnels, comment faire des campagnes numériques qui imprègnent et politisent les gens ? En l’occurrence, danser, c’est cool pour faire passer des messages.

Danser permet de donner une nouvelle dimension au mouvement écolo, mais est-ce que ça suffit ?

M.C. : Quand on lutte, c’est super dur de montrer qu’on n’est pas juste en opposition contre tel ou tel projet climaticide, mais qu’on propose aussi une autre vision de société. Le cool n’est pas du côté du modèle néolibéral qui saccage tout, mais du nôtre. C’est juste qu’on n’a pas tous les outils pour le diffuser en masse. Je pense qu’en tant qu’activiste, on a ce rôle de rendre notre projet de société désirable. C’est pour ça que j’ai joué à fond la carte de «*Lutter, c’est hyper cool. Le monde à venir, il est hyper désirable*».

Tu as toujours eu cette image cool de la lutte écolo ?

M.C. : Quand j’étais enfant, ce n’était pas simple d’être écolo, ce n’était pas du tout à la mode. Mes parents ont toujours été écolos, mais ils étaient vus comme des énergumènes. En juillet 2018, lorsque Nicolas Hulot démissionne de son poste de ministre de la Transition écologique, dans ma famille c’est le gros drama. Tout le monde écoute en boucle son message de départ, ça les touche. Ma sœur change tout dans sa vie, rejoint Alternatiba Paris, se met à la désobéissance civile... Et moi, à l’époque, j’étais cette personne qui la trouvait un peu radicale quand même.

... et ensuite, tu es passée de son côté ?

M.C. : J’ai commencé à me renseigner, à participer aux grèves des établissements scolaires les vendredis après-midi, et là... gros boum. Surtout dans mes lectures. Grosse panique, grosse éco-anxiété qui m’a un peu tétanisée au départ. Je n’avais plus envie de rien. Je me suis dit qu’il fallait que j’arrête mes études, que ça ne rimait à rien, que c’était le bordel, qu’il fallait tout arrêter. Ce sentiment d’urgence n’était pas vraiment catalysé par quelque chose de concret. J’ai décidé de faire quelque chose d’individuel et qui a du sens, et j’ai arrêté de manger de la viande du jour au lendemain. Six mois plus tard, j’ai lu «*Faut-il manger les animaux ?*» (de Jonathan Safran Foer, NDLR) et j’ai aussi arrêté le poisson et les fruits de mer. Dans la foulée, j’ai décidé d’arrêter de prendre l’avion, que je prenais déjà rarement. Et je me suis engagée dans l’activisme. C’est vraiment là, en fait, que ça a changé pour moi.

Appartenir à un collectif, ça t’a aidé à mieux vivre ton engagement ?

M.C. : Rejoindre Alternatiba Paris m’a vraiment soulagée et donner une issue collective et politique à des angoisses individuelles m’a fait beaucoup de bien. Ceci étant dit, il y a parfois une forme de pression, une quête de pureté dans le monde militant, avec laquelle il faut faire gaffe. Si le sort de la planète tenait à ce que Mathilde met dans son assiette, ça serait super, mais ce n’est pas le cas. J’ai envie de dire aux gens qui viendraient nous chercher des puces parce qu’il y en a un qui a pris l’avion : «*Mais en fait, vous faites quoi vous, concrètement ?*».

Comment tu vis, quotidiennement, avec tes angles morts ?

M.C. : Tous les jours, mes choix viennent se heurter à mes désirs, à mes pulsions. Rien n’est jamais acquis : l’engagement est un combat de tous les instants parce qu’on est bombardé constamment de sollicitations du système capitaliste qui nous incitent à consommer des choses qui détruisent la planète. Ça m’arrive de manger une crêpe au Nutella, et j’ai craqué à Noël pour de la viande. J’aime beaucoup manger (rires).

Il faut se déculpabiliser, tu dirais ?

M.C. : Ne pas réussir tout le temps, ce n’est pas grave du tout. Il faut dédramatiser, admettre qu’on n’est pas irréprochables, que rien n’est jamais simple. Moi aussi, parfois, j’ai envie de manger de la viande. Moi aussi, parfois, j’ai envie de partir en vacances en avion avec mes potes. Finalement, je décide de ne pas le faire, mais quand bien même ! Être parfait dans un endroit imparfait n’est pas possible. Des structures nous empêchent de l’être : peu importe ce que tu fais, au bout d’un moment, tu vas forcément te heurter à quelque chose et être coincé. D’où l’enjeu de passer des petits gestes à la dimension collective et à la politique pour changer ces structures et ne pas juste changer ta vie dans ton petit périmètre. Je ne veux pas être parfaite dans un monde imparfait, mais imparfaite dans un monde parfait. Et pour l’instant, le monde parfait, je m’y attelle, et c’est le travail d’une vie entière. En attendant, laissez-moi être imparfaite !

«Le monde parfait, je m'y attelle, et c'est le travail d'une vie entière. En attendant, laissez-moi être imparfaite!»



«Danser, c'est cool pour faire passer des messages.»



L’ANTI – BILAN CARBONE

As-tu déjà greenwashé ou cautionné un groupe pollueur ?

Non, jamais.

Gâché un repas de famille en étant climato moralisatrice ?

Peut-être, oui, chez ma famille élargie.

Cliqué sur une pub pour planter un arbre à l’autre bout du monde ?

Oui !

Acheté une gourde ou un totebag alors que tu en as déjà 1000 ?

Ouais, ouais, ça m’est arrivé.

Profité d’une offre de compagnie aérienne low-cost en mode « 1 vol acheté = 1 vol offert » ?

Non, jamais.

Jugé quelqu’un pour ne pas avoir éteint la lumière ?

Oui, oui, ça m’est déjà arrivé, mais je ne le fais plus...

Pris des douches interminables ?

Oui, p*tain. C’est ça mon problème ! C’est ça, mon angle mort !!! Les douches (rires).

Mangé dans des fast-food pas du tout écolo ?

Oui, oui et oui. Je mange pas de viande dedans, mais ça m’est arrivé récemment... En vrai, en sortie de soirée, à 5h du mat, il n’y a que le McDo de République qui est ouvert, il y a un mec qui délivre les commandes avec son micro qui réverbère et en mettant du gros son. J’y suis déjà allée pour l’ambiance et pour manger.

Acheté une énième paire de chaussures alors que t’en avais pas besoin ?

Ouais. Mais pas du neuf. J’ai un problème, c’est les fringues. Du coup, maintenant, je ne chope quasiment que de la seconde main.

ANONYMOUS VS MONSANTO

En 2012, le magazine *Time* nommait le collectif cyberactiviste Anonymous parmi les « *100 most influential people in the world* » aux côtés de Barack Obama, Xi Jinping, Lionel Messi ou encore la chanteuse Adele. Monsanto avait donc de quoi trembler. Pourtant, le géant de la biotechnologie ne s'inquiète alors pas plus que ça de quelques pirates informatiques masqués derrière leurs écrans. À tort...

En 2013, un an après cette nomination, Anonymous lance sa plus grande cyberattaque : baptisée *Opération Green Rights*, elle vise les (très) grosses entreprises responsables de la pollution et de la contamination des ressources naturelles de la planète. Leur principale cible ? Monsanto, qu'ils accusent de pratiques commerciales « *corrompues, non-éthiques et carrément diaboliques* ». À l'époque, Monsanto est déjà dans la tourmente. Des études scientifiques récemment rendues publiques révèlent que les organismes génétiquement modifiés (OGM) que produit l'entreprise pourraient entraîner de graves problèmes de santé. Parallèlement, son herbicide phare, le Roundup - un cousin du glyphosate - est accusé d'être encore plus nocif que ce que ses concepteurs admettent publiquement. Malgré tout, l'entreprise fait la sourde oreille, continue à en faire la promotion et à le vendre à pleine balle. .

Le manque de réglementations à l'encontre de Monsanto s'explique par un allié de taille : la Food and Drug Administration (FDA) américaine, censée réguler la sécurité alimentaire, s'avère être largement dirigée par d'anciens cadres de la société. Et pour renforcer ce favoritisme politique, l'adoption du « Monsanto

Protection Act » en 2013 par le gouvernement Obama protège la vente des semences génétiquement modifiées de toute intervention judiciaire. Le monopole de Monsanto sur l'approvisionnement alimentaire mondial se resserre, et Anonymous s'en mord les doigts.

Bien que les manifestations « March against Monsanto » se multiplient partout dans le pays, celles-ci restent sans écho. Anonymous se retrouve alors les manches : il est temps de s'aventurer dans la gueule du loup pour frapper là où ça fait le plus mal : la réputation et le portefeuille. Les éco-hackers s'infiltrèrent dans le système informatique de Monsanto et révèlent les noms, les numéros de téléphone, les adresses et les adresses électroniques de 2 500 employés et affiliés de la société. En exposant leurs magouilles au grand jour, Anonymous force la transparence de l'entreprise et ternit davantage son image, déjà controversée. Surtout, ils prouvent qu'à l'ère numérique, même des empires industriels comme Monsanto ne sont pas intouchables.



Et si ces actions d'éco-hacktivisme se sont effectivement globalisées, elles sont aussi devenues nettement plus timorées : le sabotage et les intrusions informatiques des années 80 cèdent la place à des actions d'abord conçues comme médiatisables, comme si l'avènement du cyberspace avait porté la promesse d'un monde dans lequel des modes d'actions symboliques suffisent à faire changer les choses.

Fini de rigoler

Les États, pendant ce temps, ne restent pas les bras croisés. Au fond, ce sont eux qui ont pris le plus au sérieux les prophéties cyberpunk annonçant l'arrivée des éco-hackers, et ont tout mis en œuvre pour empêcher leur avènement. Dans les pays occidentaux, la législation relative au piratage informatique se durcit beaucoup à partir des années 90. Les intrusions informatiques telles que celle menée par le WANK constituent désormais une infraction grave. Même des modes d'action peu destructeurs comme le « *defacing* » (le fait de remplacer

le contenu d'une page web par un message) sont désormais lourdement punis, de même que les sit-ins virtuels. La convention de Budapest sur la cybercriminalité, signée en 2001, facilite les poursuites d'un pays européen à l'autre.

Parallèlement, la sécurité des infrastructures informatiques devient un business énorme. Il ne suffit plus d'ouvrir une fenêtre au milieu de la nuit pour aller mettre le feu, comme pouvait le faire le CLODO il y a 40 ans. Aujourd'hui, les dépenses en matière de cybersécurité sont faramineuses, atteignant les 200 milliards

Tous les pirates ne sont pas des malfrats dépourvus de sens moral ou des corsaires à la solde de leur gouvernement.

PIRATES, POISSONS ET PIXELS

En avril 2024, l'association pour la défense des océans Sea Shepherd France, armée de son trident numérique et épaulée par l'agence de communication We Are Social, piratait le jeu vidéo sud-coréen *Dave the Diver*.

Dans ce jeu devenu véritable phénomène mondial avec plus de 3 millions de ventes au moment de sa sortie, on incarne Dave, un « amoureux des océans » qui pêche allègrement des tonnes de poissons, y compris certaines espèces protégées et menacées d'extinction, pour garnir le menu de son restaurant de sushis virtuel. Les joueurs doivent affronter des obstacles, dont un boss du nom de John Watson, parodie à peine déguisée du fondateur de Sea Shepherd, Paul Watson.

Le 1er avril – jour de poisson –, Sea Shepherd a donc lancé une attaque de *phishing* en s'emparant des adresses e-mail de centaines de joueurs et en leur envoyant un petit message pour leur annoncer une nouvelle version du jeu : *The Final Boss*. Dans la version piratée, les joueurs se retrouvent dans un océan vidé de tous ses poissons. Une vidéo du vrai Watson leur est alors adressée, les interpellant directement :

« Chaque jour, des milliers de joueurs comme toi dépouillent virtuellement les mers pour mettre ce qu'ils pêchent au menu de leur restaurant de sushi. Je suis ici pour vous montrer qui est le vrai boss final... Moi. Maintenant, vous allez devoir faire face aux conséquences de vos actes. »

Joli coup de filet, puisque l'opération a généré une hausse de 230 % du trafic sur le site internet de l'ONG et sensibilisé la communauté de gamers aux conséquences de la surpêche des océans. Allez, vivement un *Dave the Diver 2* pour stopper les chalutiers !



d'euros par an dans le monde. Plus fondamentalement, les actes de sabotage tels que ceux menés par le CLODO ont obligé les gouvernements des pays riches à prendre conscience du danger représenté par des informaticiens mécontents.

Si ces actions d'éco-hacktivisme se sont effectivement globalisées, elles sont aussi devenues nettement plus timorées.

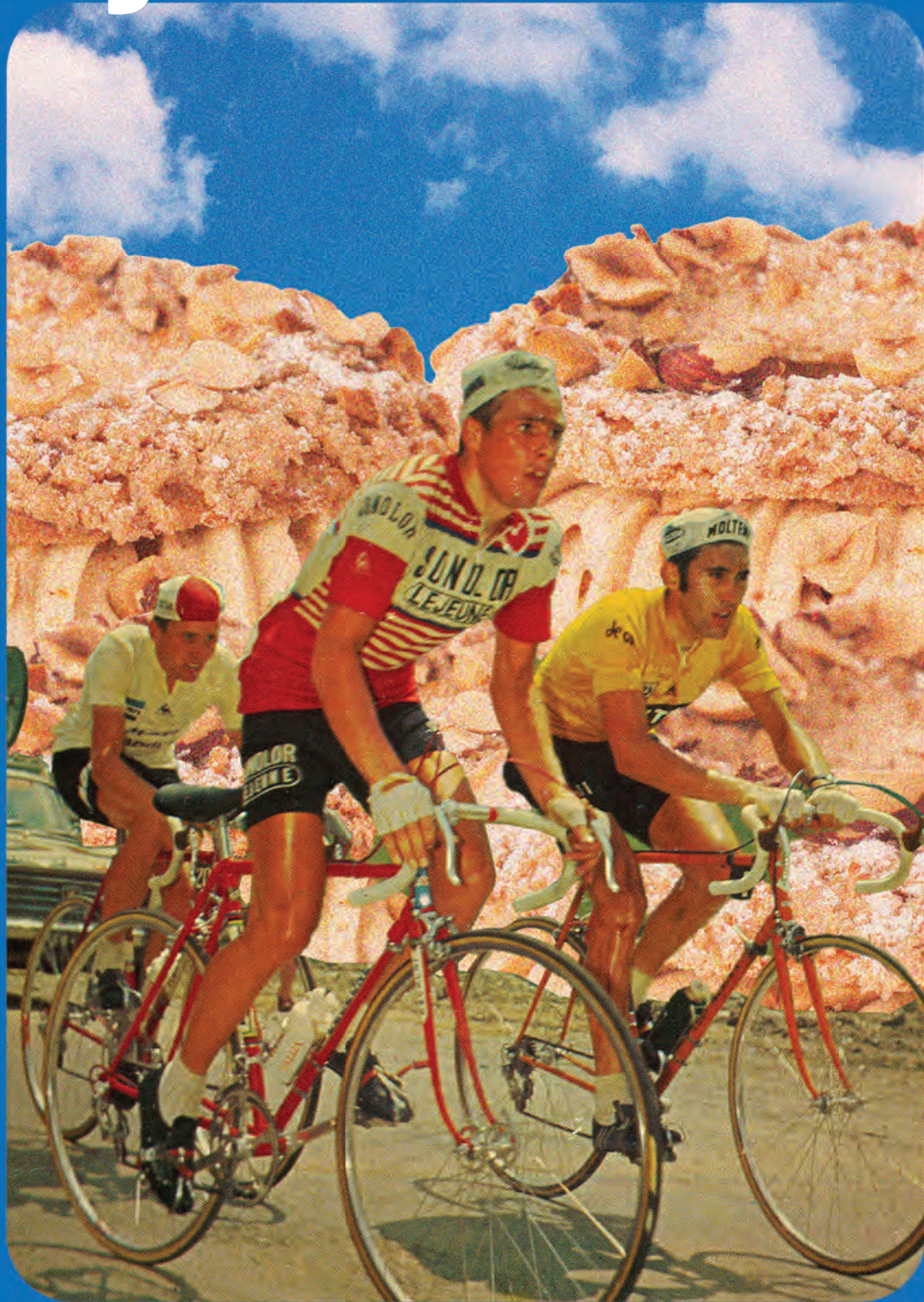
En tant que corporation, les informaticiens sont donc une population plutôt privilégiée dans la société actuelle, rarement animée d'idées révolutionnaires. Ceux qui ont un penchant pour le piratage ont leur place : ils peuvent choisir une carrière lucrative dans la cybersécurité, ou être recrutés par les services de leur État, afin de mener des tâches plus ou moins avouables – cyberdéfense de leur pays ou cyberattaques clandestines d'envergure – tout en étant protégés des poursuites (la législation européenne veille à ne pas criminaliser les activités des « professionnels de la sécurité informatique »). Les hackers qui restent hors-la-loi, soit

parce qu'ils veulent plus d'argent, soit parce qu'ils conservent malgré tout une certaine défiance vis-à-vis de la société, sont rarement animés d'idéaux altruistes ou écolos. Ils ont même plutôt tendance à plonger carrément vers le côté obscur qu'à devenir des éco-justiciers. Ce sont des *black hats* qui rançonnent les hôpitaux, les PME ou les mairies en chiffrant leurs données, ou des mercenaires travaillant au plus offrant. En 2020, un groupe de hackers mercenaires basé en Inde, Dark Basin, a ainsi été embauché pour pirater une vingtaine d'ONG qui organisaient des actions de protestations contre le groupe pétrolier ExxonMobil.

Les éco-hacktivistes contre-attaquent

Heureusement, tous les pirates ne sont pas des malfrats dépourvus de sens moral ou des corsaires à la solde de leur gouvernement. Depuis 2014, un hacker anarchiste qui se fait appeler Phineas Fisher s'est fait connaître en publiant des tutoriels de hacking très détaillés, avec l'espoir de susciter des vocations, au lieu d'être un héros solitaire. Il a piraté différents fournisseurs de logiciels de surveillance, ainsi que la police de Catalogne, expliquant chaque fois pas à pas les techniques et outils employés, pour inviter le public à suivre son exemple. Les cibles de Fisher sont plutôt choisies parmi les combats

PÉDALE, J' RÉGALE



Emblème de la pâtisserie française, le Paris-Brest ne vient curieusement ni de Paris ni de Brest. Et contrairement à ses voisins de vitrine, il n'a pas été conçu pour orner les tables des rois de France, mais pour régaler les cyclistes lors de la fameuse course ralliant les deux villes. Rétropédalage en 1891 pour découvrir l'origine d'un gâteau né dans l'effort des mollets, et reconnu dans le confort des palais.

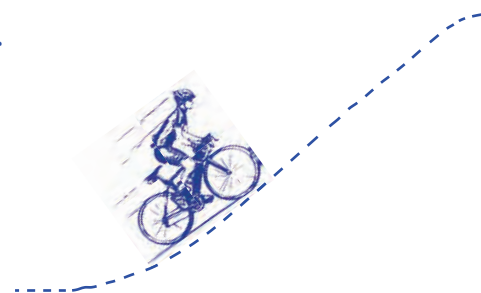


À la fin du XIX^e siècle, le vélo a le vent dans le dos. Pierre Giffard, pionnier de la presse sportive, décide d'organiser la course de cyclisme Paris-Brest-Paris pour démontrer la praticité et robustesse du deux-roues sur des longues distances – et faire la promotion du quotidien

qu'il dirige. Le 6 septembre 1891, un peloton de 206 cyclistes, comprenant dix tricycles, deux tandems et un grand-bi (vélocipède comprenant une grande roue à l'avant et une toute petite à l'arrière), s'élance vers l'ouest. Au programme, un aller-retour sur 1 200 km, et sur une durée maximum de 7 jours. La course est un véritable succès, à tel point que Pierre Giffard s'inquiète de l'accueil un peu trop enthousiaste réservé aux cyclistes lors de leur arrivée à Brest : « *Si le Véloce Club Brestois leur offre des punchs comme celui d'hier soir, leur affaire est claire, ils ne reviendront jamais à Paris !* », s'exclame-t-il au *Petit Journal*.

Voulait-il s'assurer que les cyclistes reprendront la route vers Paris, séduits par la promesse d'une récompense succulente à l'arrivée ? Ou simplement leur donner un coup de pouce énergétique dès les premiers kilomètres ? On ne le saura peut-être jamais. Toujours est-il que la course passe par la Croix de Noailles, et à moins de 5 km, à Maisons-Laffitte, le pâtissier Louis Durand tient boutique. En 1911, pour la troisième édition de la course – qui ne se tient alors qu'une fois par décennie – Pierre Giffard, client de la pâtisserie, demande à Louis Durand de créer un gâteau pour faire la promotion à la fois visuelle et gustative de l'événement. C'est ainsi que naît le Paris-Brest : une pâte à choux fourrée d'une crème pralinée, parsemée d'amandes effilées et saupoudrée de sucre glace. Le tout en forme de couronne, ou plutôt, de roue de vélo.

En 1951, après sept éditions, la course s'arrête. Mais pas la pâtisserie. En 1991, Stéphane Lévêque, arrière-petit-fils du fondateur, reprend l'affaire familiale. Son père, chef de cabine chez Air France – qui avait préféré s'élancer vers les hauteurs des cieux plutôt que de rester les mains dans la farine – ne peut toutefois s'empêcher d'emporter des Paris-Brest lors de ses trajets lointains. En un coup d'avion, la roue de vélo à la française s'invite donc régulièrement sur les tables des New-Yorkais. Si le Paris-Brest est aujourd'hui toujours dans le peloton de tête des gâteaux préférés des Français-es tout en jouissant d'une reconnaissance internationale, c'est donc en partie grâce à ce moyen de transport bien moins écologique que notre chère bicyclette. Le Paris-Brest s'est même transformé en Paris-New York en remplaçant les amandes par des noix de pécan – de quoi régaler les touristes, et faire grimacer les puristes.



Pour la pâte à choux

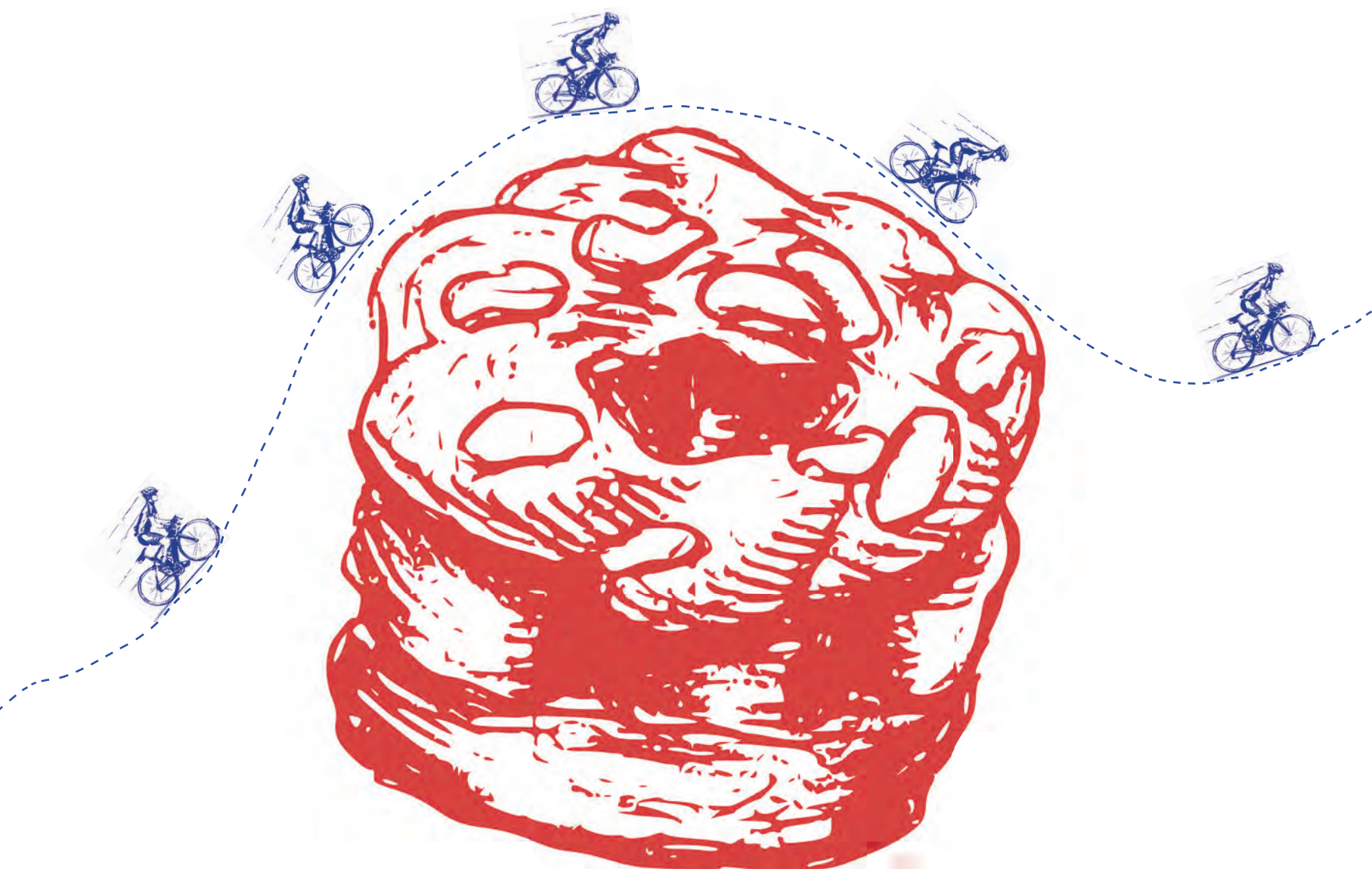
125 g de farine
125 g d'eau
125 g de lait
80 g de beurre
4 g de sel
4 œufs
1 poignée d'amandes effilées

Pour la crème pâtissière

375 g de lait
1 gousse de vanille
30 g de sucre en poudre
40 g de fécule de maïs
3 jaunes d'œufs
1 poignée d'amandes effilées

Pour la crème Paris-Brest

150g de beurre
120 g de praliné



1. Faites une pâte à choux
2. Formez un cercle de pâte de 20 cm de diamètre. Formez un second cercle dessus puis un troisième. Parsemez d'amandes effilées.
3. Enfournez pendant 45 minutes à 1h.
4. Préparez la crème pâtissière pralinée.
5. Une fois cuite, découpez la couronne dans l'épaisseur et garnissez généreusement de crème Paris-Brest. Remettez le couvercle et saupoudrez de sucre glace.