

Condor Ferries, la compagnie qui navigue loin du droit français

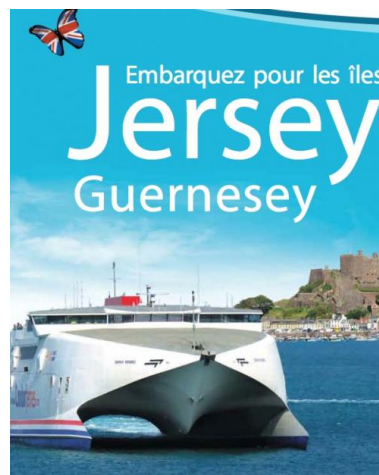
PAR DAN ISRAEL
ARTICLE PUBLIÉ LE LUNDI 23 FÉVRIER 2015

Sur mediapart.fr, un objet graphique est disponible à cet endroit.

Les membres d'équipage français qui travaillent sur les ferries reliant Saint-Malo à Jersey et Guernesey n'ont eu droit, pendant des années, à aucune assurance-maladie. Ils ne bénéficient toujours pas d'une couverture chômage et ne cotisent pas pour leur retraite. Appuyés par la CGT et des responsables politiques, deux marins attaquent aux prud'hommes. Des interrogations subsistent sur le poids de la compagnie à Saint-Malo.

Lorsqu'ils travaillent, Erwann F. et Sébastien C. embarquent tous les jours à Saint-Malo, et débarquent dans le même port moins de douze heures plus tard. Ils sont marins et assurent la liaison entre la ville bretonne et les îles anglo-normandes, Jersey et Guernesey. Français, ils résident dans l'Hexagone, à Saint-Malo et à Rennes, où ils payent leurs impôts. Professionnellement, leur base de départ et d'arrivée est en France. Tous deux assurent avoir signé plusieurs de leurs contrats (en CDD puis en CDI) sur le territoire français. Et pourtant, leur job ne leur permet ni de bénéficier de la sécurité sociale, ni de cotiser pour leur retraite. Et s'ils perdent leur travail, ils ne toucheront

pas l'assurance-chômage. « *Demain, si on est virés, on n'a rien !* » s'inquiète Erwann F., 44 ans et huit ans d'ancienneté dans la compagnie.



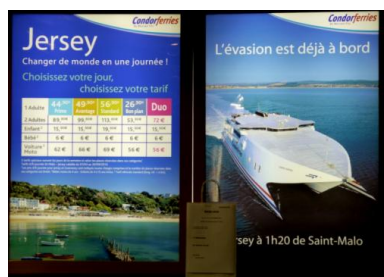
Une situation ubuesque que le maître d'équipage a décidé de contester aux prud'hommes en compagnie de son collègue, matelot qualifié de 38 ans, neuf ans d'ancienneté. Sur le papier, rien n'est illégal. La compagnie Condor Ferries qui les emploie n'est en effet officiellement en rien liée à la France, même si elle compte une soixantaine de salariés français. Leurs contrats de travail les rattachent à une société basée à Guernesey, où est également domiciliée la filiale du groupe qui possède les bateaux de la compagnie, eux-mêmes battant pavillon des Bahamas (classé parmi les pavillons de complaisance, car ne nécessitant aucun lien réel avec l'île des Caraïbes). Et en bout de chaîne, Condor appartient à la banque d'investissement australienne Macquarie. Un investisseur qui n'est pas inconnu en France, puisqu'il est aussi propriétaire des très rentables autoroutes Paris-Rhin-Rhône, à égalité avec Eiffage.

Un ardu sac de nœuds, qu'ont déjà commencé à dénouer *Ouest France*, et de façon plus tranchante, *Le Malotru*, la nouvelle publication en ligne d'Attac Saint-Malo. Macquarie détient ses actifs via une dizaine de filiales en cascade, réparties entre Guernesey, le Luxembourg, le Royaume-Uni et la France. Une organisation qui lui permet d'éviter de payer impôts et charges sociales en France. Et prive donc ses salariés français de certains droits les plus élémentaires. « *Il ne s'agit pas d'un banal*

conflit entre employeur et employés, assure Augustin Moulinas, l'avocat des deux marins. Cette histoire devrait intéresser tous les employeurs car elle met en danger les entreprises françaises : si certains de leurs concurrents s'affranchissent des règles, ils font courir un risque à toutes celles qui suivent ces règles. » Aujourd'hui, les deux marins demandent la résiliation judiciaire de leur contrat, aux frais de leur employeur, et de fortes indemnités pour compenser les nombreuses irrégularités qu'ils ont subies au regard du droit français.

Pas de conciliation aux prud'hommes

Condor Ferries est déjà apparue brièvement dans les pages de Mediapart, à l'occasion d'un reportage à **Jersey**, paradis fiscal spécialiste des trusts, niché au cœur de l'Europe (mais hors de l'Union européenne). Dès les premières lignes, nous signalions que le ferry menant sur l'île était immatriculé à Nassau, et ironisions sur le slogan publicitaire de Condor, « *l'évasion est déjà à bord* ». Nous ne connaissions pas à l'époque les spécificités des contrats de travail des membres d'équipage.



Au départ du ferry vers Jersey, à Saint-Malo. © D.I.

La procédure aux prud'hommes a été lancée il y a plusieurs mois. Récemment, le 30 janvier à Rennes et le 3 février à Saint-Malo, la compagnie a refusé toute tentative de conciliation dans chacune des deux procédures lancées par ses salariés (ils travaillent toujours sur son bateau). Hania Gouttière, l'avocate parisienne de la société, n'a pas donné suite à nos demandes d'entretien, mais **elle déclarait** dans *Ouest France* en octobre dernier : « *Il n'y aura pas de conciliation. C'est une question de principe. Et cette affaire touche le droit international avec des questions très complexes. Ce n'est pas un simple conseil prud'homal qui résoudra cela.* »

De son côté, Condor refuse d'entrer dans le détail, excluant de « *commenter les questions relatives au différend juridique en cours ou au statut des personnes liées à l'entreprise* ». En réponse à une liste d'une vingtaine de questions de Mediapart, la compagnie a envoyé un communiqué peu loquace, signé par la directrice exécutive, Frances Collins, clamant principalement qu'elle « *est fière d'être une compagnie de Guernesey* », rappelant que « *tous les membres d'équipage sont informés du fait qu'ils signent un contrat de Guernesey* », et qu'ils « *ont tous été heureux de le faire quand ils nous ont rejoints* ». **(Lire la liste de questions de Mediapart et la réponse intégrale de Condor sous l'onglet Prolonger.)**

Les salariés de Condor sont en effet généralement satisfaits au moment de signer leur contrat : leur salaire peut être meilleur que sur d'autres bateaux, puisqu'ils touchent directement le brut, en ne versant aucune cotisation. Mais pas de quoi contenter Laure Tallonneau, syndicaliste à l'International Transport Workers' Federation, rattachée à la CGT en France. « *L'armement a mis en œuvre un système juridique pour échapper à la législation française. Concernant des marins français, c'est le seul cas que je connaisse, indique-t-elle. Beaucoup de ces marins ont démarré dans cette compagnie. Ils ne connaissent pas la situation normale, et sont souvent ignorants de leurs droits.* »

Pourtant, cela fait plus d'un an qu'Erwann et Sébastien ont commencé à se poser des questions. « *Une compagnie dont le siège est dans un paradis fiscal, on se doutait que ce n'était pas très clair* », témoigne le premier. Mais il a fallu que la compagnie tente de modifier leurs conditions de travail pour que les matelots essaient d'éclaircir les zones d'ombre. Fin 2013, la direction annonce à ses marins qu'elle veut les faire passer du « *7-7* » au « *5-2* ». C'est-à-dire leur faire abandonner leur rythme traditionnel de sept jours travaillés (12 heures par jour), suivis de sept jours de repos, pour passer à 5 jours travaillés puis 2 jours de repos. Ce qui réduit le nombre de jours de congés, et nécessite moins de personnel.

Bricolages avec la CMU

« C'est là que tout a commencé, témoigne Sébastien C. Le "7-7", c'est la seule chose qu'on avait, et même ça, ils ont essayé de nous le prendre. » Une douzaine de matelots se mettent en grève, pour la première fois depuis 40 ans dans la compagnie, et demandent l'abandon du projet. Mais pas seulement : « On a aussi demandé à bénéficier de la sécurité sociale et d'une retraite. Et on a commencé à gratter sur la compagnie. » La grève dure du 6 au 19 février 2014, les marins occupant le ferry nuit et jour à Saint-Malo, coupant les îles anglo-normandes de Saint-Malo.

La grève s'arrête suite à un courrier de la compagnie demandant aux grévistes de libérer le navire, faute de quoi ils seraient poursuivis en justice pour son occupation illégale. La direction s'engage surtout à « examiner la possibilité juridique et la viabilité économique, financière, technique et opérationnelle de l'adoption du pavillon français ». Une promesse qui n'aura pas de suite, mais la grève décidera tout de même Condor à proposer à ses salariés une assurance privée, via l'assureur April, qu'elle finance elle-même.

[[lire_aussi]]

Une victoire ? Pas vraiment, assurent les marins. « L'assurance privée ne couvre pas du tout l'ensemble des risques, estime Sébastien. Plusieurs salariés en longue maladie ne peuvent pas non plus être affiliés, car ils ne remplissent pas les conditions. Et si nous sommes licenciés ou que nous partons à la retraite, nous n'avons aucune garantie de rester couverts ! » « Et puis, rappelle Erwann F., nous n'avons toujours pas droit au chômage : demain, si on est virés, on n'a rien ! »

Jusqu'à la fin 2014, les marins qui souhaitaient bénéficier de la couverture sociale classique en France avaient trouvé une combine, en cotisant, à leurs frais, à la couverture maladie universelle (CMU) de base (**des explications ici** sur le site de l'assurance-maladie). Une situation qui les satisfaisait, eux et la compagnie, même si elle était bancal. « Lorsqu'ils s'affiliaient eux-mêmes à la CMU, ces contribuables français payaient de leur poche, alors

que l'entreprise ne versait pas un sou ! grince l'avocat Augustin Moulinas. Il faut que la législation s'applique partout. »

Sur mediapart.fr, un objet graphique est disponible à cet endroit.

En fait, puisque la compagnie ne paie pas de cotisations en France, ses salariés ne sont pas censés pouvoir être couverts. Ce que la Sécu a récemment découvert... et c'est Condor Ferries qui lui a dévoilé le pot aux roses ! « Courant 2014, un courrier de Condor nous a indiqué qu'ils allaient mettre en place une couverture privée, et cela nous a alertés : nous nous sommes demandé quels salariés inscrits chez nous ne devaient théoriquement pas être couverts, explique Nicolas Beney, sous-directeur de la Caisse primaire d'assurance-maladie (CPAM) d'Ille-et-Vilaine. Nous les avons repérés, et après plusieurs échanges avec les ministères concernés, la caisse nationale a tranché. Nous avons décidé de les désaffilier de la CMU, mais sans rupture brutale. »

Selon les administrations française et guernesiaise, les marins de Condor pourraient éventuellement être couverts, même avec leurs contrats de travail baroques, mais seulement si leur bateau dépendait d'un pavillon européen. Inscrit aux Bahamas, leur navire les place dans une zone de non-droit. « Ils se retrouvent dans ce qu'on leur décrit comme un no man's land juridique, et tout le monde se renvoie la balle », s'indigne Isabelle Thomas, députée européenne PS et conseillère régionale de Bretagne, spécialiste du droit maritime. Elle estime tout de même que la situation est « discutable juridiquement en termes de droit maritime ».

En effet, même les Bahamas ont ratifié **la convention maritime du travail**, la *marine labour convention* (MLC). Adoptée en 2006 par l'Organisation internationale du travail et entrée en vigueur en août 2013, elle prévoit notamment qu'un armateur doit s'assurer que ses salariés bénéficient d'une couverture sociale. Condor assure que c'est désormais le cas, grâce à l'assurance privée. Et selon nos informations, un système de couverture retraite serait aussi sur le point d'être mis en place, mais impossible d'en savoir plus. « Ils ne comprennent pas ce qu'on leur

reproche », assure un entrepreneur français travaillant depuis longtemps avec Condor. « *Ce sont des îliens, leur système est très différent du nôtre, qu'ils ont d'ailleurs un peu de mal à accepter. Mais ils ont tenté de faire au mieux* », assure cette source.

Les politiques s'indignent

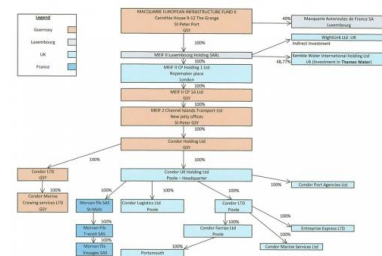
Toujours est-il que la situation s'est brusquement tendue en décembre dernier, lorsque la Sécurité sociale a informé la compagnie que ses marins ne pourront rester couverts par la CMU. Or, certains refusent de passer au régime privé, qu'ils jugent moins protecteur. Appuyés par la CGT, les deux matelots, déjà aux prud'hommes, décident alors de faire du bruit. Et le résultat est plutôt efficace. Ils vont d'abord frapper à la porte de la CPAM, où ils obtiennent que le dossier soit réexaminé.

Ils rencontrent ensuite la députée européenne Isabelle Thomas, et sollicitent Pierrick Massiot, le président socialiste du conseil régional de Bretagne. Dans un récent courrier à la CGT, ce dernier reconnaît que « *les conditions sociales réservées à ces marins leur sont défavorables* », et assure que sa région « *recherchera toutes les solutions permettant d'améliorer la situation* ». Le président (PS) du conseil général, Jean-Louis Tourenne, n'est pas en reste. « *Je trouve cette situation scandaleuse, intolérable, et je ne lâcherai pas sur cette question*, déclare-t-il à Mediapart. *J'ai interrogé par courrier Carole Delga, la secrétaire d'État chargée du commerce, qui a transmis à François Rebsamen, le ministre du travail, qui a lui-même transféré le dossier à Marisol Touraine, ministre des affaires sociales. Elle m'a répondu qu'elle allait étudier de près le dossier.* » L'examen est toujours en cours, si l'on en croit la réponse du gouvernement à **la question orale** posée à l'Assemblée le 12 février par un autre élu régional, le député UMP Gilles Lurton.

Dans la nébuleuse Condor, une société française

Pour l'administration, le casse-tête juridique est sérieux. Dans leur requête aux prud'hommes, Erwann F. et Sébastien C. tentent d'aplanir la situation pour les autorités en essayant de démontrer que leur employeur

peut être considéré comme français, ou du moins relevant du droit français. D'abord, soulignent-ils, nombre de sociétés de la nébuleuse Condor sont impliquées dans leur travail, basées à Guernesey, mais aussi en Angleterre et... en France. Ainsi, quelques-uns de leurs salaires de 2011 ont été payés, assurent-ils, par l'entreprise Morvan fils, dont le siège est à Saint-Malo. Société familiale, Morvan fils est depuis des années l'agent général d'escale de Condor dans la cité corsaire, gérant notamment la billetterie française et assurant le rôle d'agent de voyage. Elle a été rachetée par le groupe en 2004, mais continue de jouer ce rôle en tant que filiale.



L'écheveau de sociétés de Condor. Cliquez sur l'image pour l'afficher en grand.

Officiellement, aucun représentant de Morvan fils ne souhaite s'exprimer. En coulisses cependant, on se déclare fort étonné d'avoir un jour payé des marins de Condor et on évoque tout au plus « *quelques erreurs de la banque* ». Selon nos informations, en décembre dernier, des carnets de bons-cadeaux destinés aux employés de Condor (d'une valeur de 250 euros chacun) ont aussi été livrés directement chez Morvan fils. Pour la CGT, il n'y a pas de doute : dans un courrier adressé aux élus locaux, elle affirme que « *le véritable employeur des gens de mer est cette filiale française Morvan fils* ».

Sans aller jusque-là, l'avocat des deux marins veut démontrer que le droit français est applicable et que, contrairement à ce qu'affirme l'avocate de la partie adverse, les prud'hommes français sont tout à fait désignés pour juger le dossier. Pour le prouver, il s'appuie sur une jurisprudence fournie. **Un récent cas similaire** a d'ailleurs été jugé en Grande-Bretagne. Le tribunal du travail, dont la décision a été confirmée en appel, a décidé qu'un employé anglais de Condor

Ferries devait bien être jugé en Angleterre, le marin n'ayant « aucun lien » avec Guernesey et « moins encore avec les Bahamas ».

L'avocat appelle aussi à la rescousse le jugement en appel d'octobre dernier **condamnant la compagnie aérienne Ryanair** à 200 000 euros d'amende et plus de 8 millions de dommages et intérêts pour travail dissimulé. Le personnel basé à Marignane (Bouches-du-Rhône) dépendait de contrats de droit irlandais, ce qu'a invalidé la justice. Mais la situation est plus claire dans l'aviation, puisqu'un décret du 21 novembre 2006 stipule explicitement que les personnels navigants des compagnies étrangères installées en France sont soumis au droit français. Rien de tel dans la marine...

Sur mediapart.fr, un objet graphique est disponible à cet endroit.

Pour l'heure, certaines clauses des contrats de Condor sont exorbitantes au regard du droit français. Ainsi, l'article 16.1 du contrat-type précise que « la compagnie accepte le droit d'un individu d'être membre d'un syndicat ou d'une organisation professionnelle », mais qu'elle « ne reconnaît pas le droit de ces organisations de négocier en (son) nom ». Une « négation du droit syndical », selon les termes de Laure Tallonneau de l'International Transport Workers' Federation (ITF), qui est assumée par la compagnie. « Nous ne communiquons pas avec le syndicat CGT car il n'est pas reconnu par Condor, confirme le groupe dans sa réponse à Mediapart. Mais une communication régulière avec notre équipage français est assurée par l'intermédiaire de l'association du personnel, et elle inclut des sujets tels que la retraite et la couverture sociale. »

Pour autant, l'administration a déjà été perdante dans un face-à-face avec Condor. Le 21 décembre 2004, l'Autorité de la concurrence a **conclu à une entente illicite** sur les prix entre la compagnie et l'une de ses concurrentes, qui avait entre-temps déposé le bilan, en 2003. Le jugement est sans ambiguïté, Condor a été jugée coupable. Mais elle n'a pas pu être condamnée car elle n'avait pas d'existence en France ! « La société Condor Ferries n'a aucun chiffre d'affaires

en France », constatait l'Autorité de la concurrence, « cette situation fait donc légalement obstacle à ce que la société Condor Ferries puisse être sanctionnée »...

Victime d'un accident grave, il a été indemnisé pendant... un an

Cette situation hors-sol a occasionné, au moins une fois, une situation grave. En décembre 2005, un marin français de la compagnie, Jean-Luc Mayer, est gravement blessé sur le port de Saint-Malo. « Je me suis fait entraîner par un tunnel roulant et je me suis blessé à la jambe », raconte-t-il à Mediapart. Il doit finalement être amputé. Et il se retrouve rapidement démuné. Car la compagnie ne lui paie plus de salaire depuis belle lurette, alors qu'il ne dispose pas de couverture sociale en France : « Je suis inapte définitivement à mon métier de marin, explique-t-il. Mais je n'ai eu aucune couverture sociale suite à l'accident. Condor a payé tous mes salaires de 2006, puis a fermé le robinet, sauf deux mois en 2007. Or, les Assedic ne me versent rien, puisque l'entreprise ne cotise pas en France. » Une source proche de la direction explique que la compagnie n'est pas responsable de l'accident, survenu sur le port, et n'est donc pas tenue par la loi britannique de couvrir son ancien employé. C'est exact, mais la situation kafkaïenne survient bien parce que Condor prive ses salariés d'une couverture sociale adaptée en France.

Conflit d'intérêts à la CCI ?

Et pourtant, les autorités ont laissé faire, au moins jusqu'à présent. Condor est aujourd'hui une compagnie incontournable à Saint-Malo. Mais incontournable jusqu'à quel point, exactement ? Au cours de notre enquête, presque tous les interlocuteurs ont fait état de leurs soupçons sur la façon dont la chambre de commerce et d'industrie (CCI) a octroyé des conditions favorables à Condor dans la cité corsaire. Certes, la compagnie de ferries est traitée avec égard parce qu'elle verse une partie importante du budget de fonctionnement du port, propriété de la région Bretagne mais dont la gestion est concédée à

la chambre de commerce. Selon nos informations, en 2013, Condor a payé plus de 2,2 millions d'euros de taxes et droits divers à la CCI et au port de Saint-Malo.

Sur mediapart.fr, un objet graphique est disponible à cet endroit.

Mais les suspicions vont bien au-delà. Elles portent principalement sur le rôle de Jacques Videment, qui a été le dirigeant de Morvan fils jusqu'à sa retraite, à l'été 2013, date à laquelle il est devenu directeur non exécutif de Condor Ferries. Videment est un patron du cru, depuis des lustres vice-président de la CCI, qui, selon les avis divers, pèse lourd dans les décisions de la chambre de commerce. Or, cette dernière attribue justement des exonérations et des allègements de charges diverses aux compagnies de ferries installées dans son port (les tarifs 2015 **sont disponibles ici en PDF**). Encore plus lorsqu'elles font naviguer des catamarans, comme ceux de Condor. Et qu'ils fonctionnent toute l'année, comme ceux de Condor.

Pour la CGT, il y a anguille sous roche. Dans son courrier aux élus locaux, le syndicat leur demande carrément de « *prendre des mesures répressives pour assurer l'indépendance de la CCI de Saint-Malo et lutter contre les conflits d'intérêts entre elle et les clients/usagers du port* ». Une prise de position explicite qui irrite fortement la direction de la chambre de commerce. Interrogée par Mediapart, elle réplique vertement « *qu'il existe un tarif public sur le port, conforme au code des ports maritimes et applicable à toutes les compagnies présentes, Condor comme les autres* ». Ce tarif « *ne prévoit pas d'exemption de payer pour Condor* ». Il est vrai que l'autre grosse compagnie installée dans le port, BAI - Brittany Ferries, a droit aux mêmes avantages. Mais, pointe la CGT, cette dernière est enregistrée « *sous pavillon français, avec des marins affiliés au régime français, aux conditions sociales classiques* ». Condor, elle, ne débourse pas un sou de charges sociales. Le président du conseil régional Pierrick Massiot a répondu au syndicat qu'il allait « *engager rapidement un travail d'analyse avec la CCI de Saint-Malo sur ses engagements commerciaux actuels avec la compagnie* » et veiller au « *principe de libre concurrence* ».

Les doutes sur le poids de Jacques Videment à Saint-Malo ont, il est vrai, une base on ne peut plus sérieuse : **un rapport** de la chambre régionale des comptes datant de 2007. À l'époque, le rapport avait sérieusement épinglé la CCI sur les possibles conflits d'intérêts sévissant en son sein. Elle alertait plus particulièrement sur les « *risques de prises illégales d'intérêts* » que faisait courir la position de Videment. Il représentait alors à la fois l'un des plus gros usagers du port et était, en plus de sa fonction de vice-président de la CCI, président de la commission des finances et membre de la commission « port de commerce ». « *Ses multiples et importantes fonctions (...) lui donnaient un réel pouvoir d'influence* », soulignait la chambre régionale des comptes.

À la suite de ces remarques, le patron de Morvan fils a démissionné de ses fonctions problématiques, fin 2006. **Le rapport de contrôle suivant** de la chambre des comptes, en 2013, ne relève plus de conflit d'intérêts. Aujourd'hui, indique pour sa part la CCI, « *Jacques Videment ne participe jamais au vote en assemblée générale sur les tarifs* ». Qui insiste : « *Monsieur Jacques Guguen, qui gère en tant qu' élu le port depuis 2007, n'a pas de lien avec l'activité portuaire de par son activité professionnelle. Il ne tolérerait pas la moindre incursion ou influence dans la gestion de cette concession.* »

[[lire_aussi]]

C'est ce que confirme un membre de la chambre de commerce, en nuancant tout de même un peu : « *Jacques Videment a bien quitté la commission du port, mais comme tous les autres usagers, il peut assister aux réunions de la commission, et y donner son avis.* » Officiellement, il n'a plus aucun pouvoir de décision et il quitte la salle au moment du vote. Mais son influence, réelle ou supposée, n'efface pas tous les doutes. « *La CCI est une bonne gestionnaire du port, ça fonctionne globalement bien, avec des commerçants qui viennent de tous les horizons, juge la députée européenne Isabelle Thomas, qui siège au conseil portuaire sous l'égide du conseil régional. Mais il est vrai que si un commerçant a des intérêts privés, il peut les défendre assez facilement dans ce cadre.* »

Elle glisse que plusieurs petits armateurs concurrents de Condor et de Brittany Ferries l'ont alertée sur le fait que la CCI ne leur octroyait pas les mêmes facilités qu'à d'autres plus gros poissons. Parce qu'ils ne naviguent pas dans les mêmes eaux ?

Boite noire

Nous avons décidé de ne pas dévoiler l'identité des marins attaquant leur entreprise aux prud'hommes afin de ne pas les handicaper dans leur future recherche d'emploi au cas où ils seraient amenés à quitter Condor Ferries.

À la longue liste de questions que nous lui avons envoyée, la compagnie a répondu par un communiqué assez général. Vous pouvez consulter en intégralité les questions et la réponse (en anglais) **sous l'onglet Prolonger**. L'avocate de Condor, Hania Gouttière, n'a pas donné suite à nos demandes.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 32 137,60€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Gérard Cicurel, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Gérard Desportes, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur et prestataire des services proposés : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 32 137,60€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.