

## Paquebots de croisière: un succès noirci par la suie

PAR DOROTHÉE MOISAN  
ARTICLE PUBLIÉ LE MARDI 24 AVRIL 2018

Alors que le plus grand paquebot au monde inaugure ses



Le « Symphony of the Seas », le nouveau plus grand paquebot du monde. © Reuters  
croisières, les habitants des villes portuaires dénoncent la pollution qu'engendrent de tels géants. Florissante, l'industrie de la croisière répond être plus vertueuse que le reste du trafic maritime.

362 mètres de long, 66 de large, 70 de haut, près de 9 000 passagers et membres d'équipage : le *Symphony of the Seas* construit par les chantiers STX de Saint-Nazaire (Loire-Atlantique) bat de quelques centimètres et de quelques dizaines de passagers son prédécesseur, *Harmony of the Seas*, devenant à son tour le plus grand paquebot de croisière au monde. À côté, les porte-avions géants de l'US Navy, les fameux *Nimitz*, font presque figure de petits joueurs.



Le « Symphony of the Seas », du croisiériste américain Royal Caribbean, le nouveau plus grand paquebot du monde. © Reuters

Fin mars, lors de la livraison de ce nouveau mastodonte au croisiériste américain Royal Caribbean (RCCL), STX France s'est réjoui d'avoir « amélioré de plus de 20 % » la performance énergétique du paquebot par rapport à ses deux aînés. RCCL assure quant à lui de ses efforts constants pour réduire l'empreinte écologique de sa flotte, avec la suppression des ampoules à incandescence, très énergivores, ou le partenariat signé en 2016 avec le

World Wildlife Fund (WWF). L'armateur s'est alors engagé à réduire d'un tiers, d'ici à 2020, ses émissions de gaz à effet de serre par rapport à 2005.

Si ces efforts sont louables, ils concernent essentiellement la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, qui contribuent au réchauffement climatique. En revanche, peu a été fait en matière de qualité de l'air. L'usage dans la marine de carburants peu raffinés, et donc plus sales, génère en effet une forte pollution atmosphérique. En d'autres termes, les paquebots de croisière et autres bateaux de gros tonnage émettent – un peu – moins de CO<sub>2</sub> qu'avant, mais toujours autant d'oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>), d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et de particules ultrafines. Or ces gaz et ces composés sont nocifs pour la santé.

Le SO<sub>2</sub>, qui perturbe le système respiratoire, fut ainsi l'acteur principal du **grand smog de Londres**, le pire épisode de pollution de l'histoire européenne qui, en 1952, causa la mort de quelque 12 000 Britanniques. En outre, les paquebots de croisière naviguent généralement sur des mers ensoleillées. Or le rayonnement solaire favorise la chimie de l'atmosphère et la formation de polluants « secondaires ». Les NO<sub>x</sub>, par exemple, fabriquent de l'ozone (O<sub>3</sub>). Or si l'ozone présent dans la stratosphère, entre 10 et 50 km d'altitude, nous protège des ultraviolets, lorsqu'il est émis dans la basse atmosphère, il est toxique pour la faune et la flore. Chez l'homme, il peut provoquer des affections pulmonaires comme l'asthme. Mais ce sont surtout les particules ultrafines qui inquiètent. Méconnues il y a encore quelques années, on sait désormais qu'elles sont extrêmement dangereuses pour la santé. Alors que les particules de gros diamètre sont bloquées par le nez ou la bouche, les particules fines, dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres (PM2.5), s'acheminent jusqu'aux bronches. De l'ordre de 100 nanomètres, soit 25 fois plus petites, les particules ultrafines ont quant à elles la capacité de traverser la barrière des poumons et de passer dans le sang. Elles pourraient être impliquées dans des cancers, des maladies respiratoires ou cardio-vasculaires.

Invisible à l'œil nu, cette pollution a longtemps été négligée, mais depuis quelques années, des associations écologistes, telles que la quarantaine que fédère France Nature Environnement (FNE) ou Nature and Biodiversity Conservation Union (NABU) en Allemagne, en ont fait leur cheval de bataille. Un chiffre surtout, lâché en 2015 par les deux associations, a marqué les esprits : un paquebot à quai émettrait autant de particules ultrafines qu'un million de voitures.

Pour sensibiliser le grand public à cette pollution, FNE et NABU se sont rendus à Marseille, 4<sup>e</sup> port de croisière de Méditerranée, en 2015, 2016 et 2017. Armée d'un compteur de particules ultrafines – le P-Trak de l'américain TSI, spécialisé dans les instruments de précision –, leur équipe s'est promenée de La Canebière au palais du Pharo, en passant par le terminal des paquebots. Alors que l'appareil a enregistré une concentration de 3 000 particules par cm<sup>3</sup> au Pharo, proche du Vieux-Port, au terminal maritime, situé 8 kilomètres plus loin, ce taux est grimpé à plus de 300 000 particules par cm<sup>3</sup>, soit cent fois plus ! Un taux tout aussi ébouriffant a été enregistré sur le pont supérieur d'un paquebot à quai par une journaliste de l'émission « Thalassa ».



Un paquebot de croisière fait escale à Marseille, à deux pas du centre-ville. © Reuters

Dans ce reportage de « Thalassa » intitulé « **Le Prix du rêve** » et diffusé fin 2017 sur France 3, on aperçoit un touriste en short faire son jogging sur la piste panoramique qui fait le tour du paquebot. Est-ce grave, docteur ? Peut-on produire un effort physique avec une telle concentration en particules, alors qu'à Paris, dès le moindre petit pic de pollution, les autorités le déconseillent fortement ? En fait, la réponse est : oui et non. Le risque est clairement minime pour la plupart des croisiéristes, qui ne passent bien souvent qu'une semaine ou deux sur le paquebot. À moins, bien sûr, observe le Dr Brice Loddé, responsable du Diplôme universitaire de

médecine maritime au CHU de Brest, qu'ils ne soient particulièrement vulnérables, comme les enfants, les personnes âgées ou celles qui sont prédisposées à des pathologies respiratoires comme la broncho-pneumopathie chronique obstructive (BPCO). La Fondation allemande de pneumologie recommande d'ailleurs aux croisiéristes ayant des poumons fragiles d'éviter la poupe et de rester derrière les cheminées, sous peine d'une « *grave détérioration* » de leur état. Des alertes un brin gênantes quand on les confronte aux déclarations publiques de la Cruise Lines International Association (CLIA), qui représente l'industrie croisiériste. Fin 2017, elle se targuait en effet d'offrir aux voyageurs « *des vacances saines* », « *avec des services et des expériences dédiés au corps* », et misait sur le développement des « *voyages "skip-generation" dans lesquels les grands-parents voyagent avec leurs petits-enfants sans leurs parents* ».

### **Jusqu'à 400 000 décès chaque année dans le monde**

Plus que les croisiéristes, ce sont surtout les équipages et les habitants des villes portuaires qui sont menacés. Pilote depuis plus de trente ans, Jean-François Suhas, qui préside le Club de la Croisière Marseille Provence, a toujours du mal à y croire. « *Je vis sous les fumées des bateaux depuis l'âge de 18 ans et je ne suis pas malade. Aucun de mes amis ne l'est non plus.* » La difficulté, c'est que l'exposition aux polluants maritimes peut favoriser des pathologies qui apparaissent 20 ou 30 ans après l'exposition, explique le Dr Loddé. « *Dire que c'est forcément la pollution du bateau qui est responsable, tant de temps après, c'est compliqué* », témoigne le médecin, d'autant qu'il existe d'autres facteurs aggravants comme la présence en salle des machines, l'exposition à l'amiante ou encore le tabagisme, les marins professionnels étant considérés comme de gros fumeurs. Toutefois, reconnaît le praticien, de nombreuses études ont été menées et font état de « *chiffres plutôt inquiétants* », notamment sur les cancers des voies respiratoires, plus fréquents chez les gens de mer que dans la population générale. Dans **une enquête publiée en 2016**, l'Université de Rostock et le centre de recherche

allemand HZM établissent quant à eux un lien sans équivoque entre les gaz d'échappement des cargos et plusieurs maladies cardio-vasculaires et respiratoires graves. Selon les études, les décès liés à la pollution maritime sont évalués entre **50 000** et **400 000 morts** chaque année dans le monde.



Un navire de tourisme en escale en face de la cathédrale La Major de Marseille. © Reuters

Revenons à Marseille. Le taux très élevé de particules ultrafines mesuré par NABU et FNE à proximité des cheminées des paquebots est rarement observé, et ce même dans des villes connues pour être hyperpolluées comme Pékin ou New Delhi. Pour l'Organisation mondiale de la santé (OMS), dépasser un seuil de 5 000 particules ultrafines par  $\text{cm}^3$  constitue déjà « *un problème sanitaire* », rappelle Charlotte Lepitre, de FNE, alors 300 000 particules par  $\text{cm}^3$ ... Même dans les milieux très urbains, les taux tournent plutôt autour des 50 000 particules par  $\text{cm}^3$ . Dubitatif sur la possibilité d'enregistrer de telles concentrations à Marseille, Nicolas Marchand, chercheur au Laboratoire de chimie de l'environnement (LCE) de l'Université d'Aix-Marseille, reconnaît pourtant que le P-Trak est un appareil sérieux. « *Même si ces mesures me semblent trop limitées dans le temps et devraient être vérifiées, elles sont intéressantes, admet-il. Elles servent à faire bouger les choses et permettent une prise de conscience pour monter des projets de mesure de plus grande envergure.* »

Dominique Robin, le directeur d'AirPACA, estime lui-même que la communication catastrophiste de NABU et FNE a eu le mérite d'« *aiguillonner tout le monde* ». D'autant que, jusqu'à présent, l'association provençale de surveillance de la qualité de l'air ne mesurait pas les particules ultrafines, se limitant aux particules fines, les seules réglementées à ce jour.

L'été dernier, AirPACA et le LCE ont installé en centre-ville une station de mesure particulièrement élaborée pour mener des recherches sur l'origine des pollutions particulières, mais ils iront encore plus loin cet été : « *On lance une grosse campagne de mesure avec du matériel plus poussé afin de réaliser une photo précise de ce que respirent les riverains et de mieux identifier la source des polluants.* » En effet, rappelle Dominique Robin, la pollution est « *loin d'être l'apanage du seul transport maritime* ». À une cinquantaine de kilomètres, autour du golfe de Fos, se situe en effet une des plus grandes zones industrielles d'Europe. Grande nouveauté cet été : des mesures vont notamment être réalisées dans le quartier typique de Mouréplane, construit sur la butte qui fait face au terminal maritime. Les riverains, dont les vitres sont régulièrement couvertes de suie, sont en effet directement exposés aux fumées des navires.

Avec 1,75 million de passagers attendus en 2018, Marseille n'entend pourtant pas s'arrêter en si bon chemin. Car le secteur a le vent en poupe. L'association CLIA annonce 27,2 millions de croisiéristes dans le monde pour 2018. À part un petit fléchissement après les attentats du 11 septembre 2001 et la crise de 2008, « *depuis les années 1980, le secteur de la croisière connaît une croissance quasi ininterrompue, en moyenne de 5 % par an* », témoigne Boris Fedorovsky, conseiller technique au Groupement des industries de construction et activités navales (Gican). La plus forte activité se concentre dans les Caraïbes avec 35 % de la flotte mondiale, suivie de la Méditerranée avec 16 %. Si les paquebots de croisière représentent moins de 1 % du trafic maritime de gros tonnage, en valeur, ils comptent pour 25 % des prochaines commandes mondiales de navires, évaluées à 58 milliards de dollars. Quand on sait qu'un paquebot neuf, aussi onéreux soit-il, s'amortit en cinq ans, on comprend que les compagnies aient tout intérêt à construire de nouveaux immeubles des mers.

À Marseille, tout est donc fait depuis quelques années pour attirer à terre cette formidable manne financière : rénovation des quartiers, création du centre commercial Les Terrasses du Port, inauguration d'un

grand musée national consacré à la Méditerranée, le MuCEM... Plus valorisant et plus lucratif que les tankers et autres porte-conteneurs, le business est encouragé par les collectivités. Mais comment à la fois se maintenir dans la course folle du marché de la croisière et préserver la santé des Marseillais ? Pour la cité phocéenne, c'est un peu résoudre la quadrature du cercle.

Lorsqu'il est amarré à Marseille, le *Symphony of the Seas* éclipse littéralement ses congénères. Après avoir passé l'été en Méditerranée, il rejoindra Miami, son port d'attache, pour assurer des croisières dans les Caraïbes. Selon Jean-François Suhas, sur les 328 paquebots de croisière maritime naviguant actuellement sur les eaux mondiales, 82 feront escale cette année dans le port français. Chaque jour, ce sont donc entre un et six paquebots qui, comme la star de Royal Caribbean, passent la journée à quai, laissant tourner leurs moteurs pour alimenter les innombrables attractions à bord, du *laser game* au simulateur de glisse, en passant par la patinoire ou la vingtaine de restaurants. Contrairement aux cargos ou aux bateaux de pêche, ils consomment de l'énergie 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

### « Le sang impur de la globalisation »

Le problème, c'est que le combustible des bateaux, qu'ils soient de pêche, de croisière ou de commerce, est du fioul lourd, qui contient jusqu'à 3 500 fois plus de soufre que celui utilisé par les voitures ou les camions diesel, dont la teneur en soufre est limitée à 0,001 %. Quand il en parle, Jean-François Suhas a de l'écoeurement dans la voix : ce carburant, « *c'est le sang impur de la globalisation* ». Lui qui gère à Marseille « *la transition éco-énergétique* » de la croisière, voudrait que « *ces carburants disparaissent de la planète* ». Mais comment faire ? « *Le secteur maritime a toujours été l'un des principaux utilisateurs des résidus de colonne de distillation* », raconte Boris Fedorovsky, car les énormes moteurs des bateaux, ces véhicules lents et portés par l'eau, sont « *capables de brûler n'importe quoi* ». Avec les centrales thermiques, ils sont les derniers à utiliser les fonds de cuve, ces quelque 6 % de pétrole qui restent

au fond de la tour de distillation une fois raffinés les produits plus nobles. Un carburant environ 30 % moins cher.



Deux paquebots de croisière, dont le « Harmony of the Seas ». © Reuters

Après avoir longtemps tergiversé, l'Organisation maritime internationale (OMI), le gendarme des mers, a finalement décidé qu'à partir de 2020, aucun navire ne devrait utiliser un carburant contenant plus de 0,5 % de soufre, ce qui restera encore 500 fois plus élevé que les diesels automobiles. Mais les navires disposent de plusieurs réservoirs et embarquent différents types de carburants. Difficile donc de les contrôler. D'ailleurs, France Nature Environnement dénonce des contrôles bien trop rares et des sanctions souvent peu dissuasives, de l'ordre parfois de quelques centaines d'euros.

Par ailleurs, François Piccione, spécialiste Océans chez FNE, soulève « *un problème d'égalité devant la loi* » entre le nord et le sud de la France. Car si une zone d'émissions contrôlées (SECA) a été établie en 2015 en Manche, mer du Nord et mer Baltique, où, comme sur les côtes nord-américaines, les navires ne peuvent plus utiliser que du diesel marin dont la teneur en soufre est inférieure à 0,1 %, la Méditerranée échappe à cette réglementation. « *Pourquoi les habitants du Havre bénéficieraient de cette amélioration et pas ceux de Marseille* », s'indigne l'activiste. En effet, en mer Méditerranée, les ferries et les paquebots sont autorisés à brûler des carburants à 1,5 % de soufre, un taux qui monte à 3,5 % pour les tankers et porte-conteneurs.

La France a d'ailleurs « *pris le leadership* » pour étendre cette réglementation à la Méditerranée, atteste Laurence Rouil, chercheuse à l'Institut national de l'environnement industriel et des risques (Ineris) et spécialiste des questions de pollution atmosphérique. En effet, Paris milite pour l'établissement d'une zone d'émissions contrôlées concernant non seulement

le soufre (SECA) mais aussi les oxydes d'azote (NECA). L'Ineris a d'ailleurs été chargé avec d'autres organismes de recherche de mener une étude de faisabilité. Ils doivent notamment identifier les bénéfices sanitaires et financiers de telles mesures pour les populations, les États et les armateurs. Mais Laurence Rouil ne s'attend pas à des miracles à court terme. « *La difficulté avec le transport maritime, relève-t-elle, c'est qu'on doit recueillir l'adhésion de tous les pays concernés.* » Or des pays comme la Syrie ou la Libye ont actuellement d'autres préoccupations. Quant à la Grèce, il est probable qu'au vu de ses difficultés économiques, elle soit peu favorable à imposer des restrictions d'accès aux navires qui n'emploieraient pas de combustibles plus propres. De manière générale, observe Dietmar Oeliger, responsable des activités maritimes chez NABU, de tels textes sont compliqués à faire adopter par des États comme le Liberia ou les Bahamas, attachés à leurs pavillons de complaisance et « *peu intéressés par l'amélioration des pratiques et l'accroissement des réglementations* ».

On n'accuse que les paquebots, s'agace Jean-François Suhas, notre expert marseillais de la croisière, alors que « *ce sont les plus vertueux* » ! Et il n'a pas tort. À FNE, on n'en fait pas mystère : « *Les paquebots de croisière constituent une très petite part du transport maritime, mais une grande part de notre communication.* » Le transport maritime a beau acheminer plus de 90 % des marchandises dans le monde, la croisière est « *plus visible et permet de toucher les gens plus facilement* », assure François Piccione, qui aimerait sensibiliser à l'impact environnemental de l'ensemble du secteur. D'autant que le gigantisme n'est pas l'apanage des seuls paquebots : les plus grands porte-conteneurs peuvent transporter jusqu'à 20 000 boîtes, soit l'équivalent de 10 000 camions.

« *Même si la marine marchande constitue un plus gros problème, nous ne pouvons attendre une réglementation de l'OMI. Seule la pression populaire peut faire bouger les choses* », renchérit Dietmar Oeliger, de NABU. Et puis, la marine marchande gagne peu comparé à l'industrie de la croisière qui

« *grossit, grossit et fait des bénéfices* ». C'est cette dernière qui doit ouvrir la voie. Elle en est d'ailleurs bien consciente. « *Nous voulons être une grande part de la solution* », écrit la CLIA dans un communiqué. Selon elle, le secteur a déjà investi un milliard d'euros « *dans de nouvelles technologies et des carburants plus propres pour réduire significativement les émissions atmosphériques des navires* ».

Les paquebots de croisière sont bien « *plus écologiques que les autres* », confirme Boris Fedorovsky, du Gican. D'autant plus que l'ancienneté du navire joue beaucoup sur l'impact environnemental et que les navires de tourisme sont souvent plus récents. La solution pourrait venir du gaz naturel liquéfié (GNL), un carburant qui émet très peu de SOx, de NOx et de particules. Même s'il reste une énergie fossile émettant des gaz à effet de serre, il permet aussi de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> d'environ 25 %. D'après un rapport de la CLIA paru en août 2017, environ un quart de la cinquantaine de navires de croisière en construction doivent être propulsés au GNL, une première.

Si Dietmar Oeliger reconnaît que les nouveaux paquebots de croisière ont un meilleur bilan écologique que les générations précédentes, notamment sur le traitement des eaux usées, il reste sceptique sur leurs efforts en matière de qualité de l'air. Selon lui, très peu disposent d'outils de traitement des fumées, de filtres à particules de suie ou de catalyseurs traitant les oxydes d'azote. Dans le classement 2017 des paquebots plus ou moins

polluants établi par NABU, *Harmony of the Seas*, le cousin de *Symphony of the Seas*, est d'ailleurs bien mal noté.

Rank	Compagnie	Nom du Navire	Année	Passagers	Coûts	Pays	Note de NABU
1	MSC	MSC LOUIS VIKING	2014-2017	2.000	63 M€	Malte	100%
2	MSC	MSC SINFONIA	2015	2.000	64 M€	Malte	100%
3	MSC	MSC SINFONIA	2015-2017	2.200	64 M€	Malte	100%
4	MSC	MSC SINFONIA	2015	2.200	64 M€	Malte	100%
5	MSC	MSC SINFONIA	2015	2.200	64 M€	Malte	100%
6	MSC	MSC SINFONIA	2015	2.200	64 M€	Malte	100%
7	MSC	MSC SINFONIA	2015	2.200	64 M€	Malte	100%
8	MSC	MSC SINFONIA	2015	2.200	64 M€	Malte	100%
9	MSC	MSC SINFONIA	2015	2.200	64 M€	Malte	100%
10	MSC	MSC SINFONIA	2015	2.200	64 M€	Malte	100%

Classement 2017 des paquebots de croisière plus ou moins polluants, établi par NABU. © NABU

Des efforts ont pourtant été réalisés. S'ils restent à quai plus de deux heures, les paquebots doivent brûler un combustible contenant moins de 0,1 % de soufre. Par ailleurs, une dizaine de ports de croisière dans le monde ont développé des bornes électriques à quai afin qu'une fois amarrés, les paquebots stoppent leurs moteurs. À Marseille, l'initiative a été lancée avec certaines compagnies de ferries, mais rien n'est prévu pour les paquebots. Par quel miracle électrique en effet alimenter avec une simple borne une « ville flottante » de plusieurs milliers d'habitants ?

L'industrie met beaucoup en avant les *scrubbers* apparus il y a une quinzaine d'années. Ces systèmes pulvérisent de l'eau de mer dans les cheminées des navires. Ils agissent un peu « comme une douche qui capte les composants ayant une forte affinité avec l'eau », décrypte Dominique Robin d'Air PACA. Seulement, ces systèmes brandis par les armateurs comme la solution idéale sont controversés : s'ils

éliminent 98 % des SOx, ils ont peu d'effet sur les NOx, à l'origine de la pollution par l'ozone, et ne bloqueraient que les particules les plus grosses. Par ailleurs, le soufre ainsi vaporisé est bien souvent rejeté à la mer, causant un autre problème : l'acidification des océans, désastreuse pour la vie marine. En 2016, une enquête publiée par la Commission européenne a d'ailleurs alerté sur l'ampleur du phénomène en mer du Nord où les *scrubbers* sont largement utilisés.

Selon l'Agence européenne de l'environnement, le transport maritime est l'un des « moins régulés » au monde. La chose est connue. Mais alors que l'industrie et le transport routier ont commencé à agir pour réduire leurs émissions de polluants d'une part, et de CO<sub>2</sub> d'autre part, l'inertie maritime commence à déparer sérieusement. Selon une source ministérielle, « l'opposition vient d'États qui jouent un rôle secondaire dans l'industrie du transport maritime et qui s'opposent soit pour des raisons politiques, soit pour des motifs liés à leur économie : pays exportateurs de pétrole, de produits miniers ou agricoles, sensibles aux variations des coûts du transport maritime ». La proportion du trafic maritime dans les émissions mondiales de gaz à effet de serre augmente chaque année. À ce rythme, et si le secteur n'évolue pas, leur part pourrait passer de 3 % aujourd'hui à 17 % en 2050. Après s'être battue bec et ongles pour ne pas être explicitement mentionnée dans l'Accord de Paris sur les réductions de gaz à effet de serre, l'OMI s'est enfin engagée, la semaine dernière à Londres, à contribuer à l'effort climatique, en réduisant de 50 % ses émissions à l'horizon 2050. Il est grand temps.

**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 : 24 864,88€.  
 Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.  
 Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, 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 :** la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, 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. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.