

A la frontière italienne, des cheminots résistent à la «chasse aux migrants»

PAR LOUISE FESSARD

ARTICLE PUBLIÉ LE VENDREDI 13 JANVIER 2017



Un Ivoirien s'éloigne du centre-ville de Vintimille avant de tenter de se rendre en France en suivant la voie ferrée. © LF

Le rétablissement des contrôles à la frontière italienne tue : cinq morts depuis août 2016, dont un sur la voie ferrée allant de Vintimille à Nice. Dans deux notes, la SNCF demande aux cheminots de la région Paca de signaler les « groupes » de migrants à bord des trains. Et de réacheminer en Italie les migrants arrêtés dans la journée. Plusieurs agents refusent cette «délation» et cette «chasse aux migrants».

Le 23 décembre 2016, dans le secteur de Latte un peu après Vintimille (Italie), un train régional circulant vers Nice heurte un groupe de migrants cheminant vers la France sur la voie ferrée. Un jeune homme, sans papiers d'identité, est projeté sur le ballast et tué sur le coup. Ses compagnons s'enfuient avant l'arrivée des secours et de la police ferroviaire. Il est 20h38, l'accident a lieu au point kilométrique 255,4,

tout près de la frontière franco-italienne. D'après *La Repubblica*, la victime est un Algérien d'environ 25 ans.



En tongs, Chérif, un Ivoirien de 28 ans, s'éloigne du centre-ville de Vintimille où « il y a trop de policiers » avant de tenter de se rendre en France de nuit en suivant la voie ferrée. © LF

Pour la SNCF, cette mort est répertoriée à la fois comme un accident de personne et un accident du travail, car le conducteur du TER, traumatisé, est placé en arrêt de travail. C'est le cinquième accident impliquant des migrants – et le premier mortel – enregistré sur la ligne Vintimille-Menton depuis début août 2016.

Le 5 août 2016, un jeune Soudanais de 27 ans est grièvement blessé par un train français dans le dernier tunnel côté italien. Souffrant d'un trauma crânien, il est évacué par hélicoptère à l'hôpital San Martino de Gênes. « *Alors que je circulais avec le train aux abords d'un poste frontière, j'ai aperçu trois individus sur la voie, j'ai percuté l'un d'eux* », relate le conducteur du train dans le registre de la SNCF. À l'arrivée des secours, les deux autres personnes ont disparu.

Le 11 août, côté français, un Soudanais saute en pleine nuit d'un pont ferroviaire, vraisemblablement pour échapper à une patrouille militaire. Il serait toujours hospitalisé, entre la vie et la mort. « *Une enquête judiciaire avait été initiée qui n'est pas achevée à ce jour mais dont il résulte des premiers éléments que la personne avait voulu éviter de croiser une patrouille du dispositif Sentinelle qui approchait*, explique le procureur de Nice Jean-Michel Prêtre. *Elle serait alors sortie des voies sans avoir réalisé dans l'obscurité qu'elle pouvait se trouver au niveau d'un pont.* » Comme il a eu lieu côté français à la différence des précédents, c'est le seul accident grave enregistré par la justice française.

Le 31 août, un conducteur français signale un accident de personne côté italien et le trafic est interrompu sur la ligne. Selon la presse italienne, son TER a «frôlé» un groupe de trois ou quatre migrants dans la zone de Vintimille. Ayant ressenti un heurt, le conducteur a alerté les secours et la police italienne. À leur arrivée, une fois de plus, ils ne trouvent personne.

Le 1^{er} octobre 2016, à 22h20, un conducteur français ressent un heurt juste avant de desservir la gare de Menton-Garavan, le premier arrêt côté français. Il fait nuit. Après des recherches, le conducteur voit des personnes s'enfuir, mais ne trouve ni blessé, ni défunt.

En cas d'accident de personne, la procédure est toujours la même à la SNCF. Le conducteur du train doit s'arrêter, descendre inspecter les rails et prévenir le poste de régulation qui arrête la circulation, le temps que la police et les secours interviennent. Selon Cyrille Poggi, représentant du personnel conducteur CGT pour les Alpes-Maritimes et le Var, cette ligne Vintimille-Nice est devenue la hantise des «mécanos». *«Ils sont traumatisés car il y a beaucoup d'accidents de personne à cause des réfugiés dans les tunnels, explique le syndicaliste âgé de 37 ans. La ligne est tortueuse, avec des tunnels pas éclairés, une mauvaise visibilité. Un train met 300 à 800 mètres à s'arrêter. Des roues en métal sur un rail en métal, ça freine très mal. Souvent, les accidents se passent la nuit : les réfugiés transitent en groupe et on ne retrouve pas les corps.»* Après un accident, un autre conducteur doit impérativement venir relever le premier, *«ce qui impacte la productivité pour la SNCF, c'est pourquoi la direction veut remettre en place le sifflement dans les tunnels».*

«Nous circulons toujours avec le risque de heurter des gens, redoute un contrôleur, sous couvert d'anonymat. Les conducteurs surtout sont soumis à un stress quand ils franchissent les tunnels. À chaque trajet, nous croisons du monde, plutôt très tôt ou en fin de journée.» Au point que les «mécanos» ont pris pour habitude de *«klaxonner systématiquement dans les tunnels de leur propre initiative, car ça fait des années que cela dure».* Depuis le printemps 2011 plus précisément, et les révolutions arabes qui ont

transformé Vintimille en porte d'entrée de la France pour des milliers de Tunisiens. Un autre conducteur, entré à la SNCF en 1998, se souvient avoir toujours entendu parler d'accidents avec des migrants dans cette zone. *«À l'époque, on les appelait des clandestins, mais aujourd'hui ça c'est accentué, dit-il. C'est très dangereux : ils marchent au milieu de la voie sur les traverses, car c'est plus facile que sur les bords en pente avec les cailloux. Ils ne sont pas habitués à la vitesse de nos trains. D'autant qu'ils ignorent, comme beaucoup de Français, qu'un train on ne l'entend pas arriver et que ça ne s'arrête pas en quelques minutes.»*

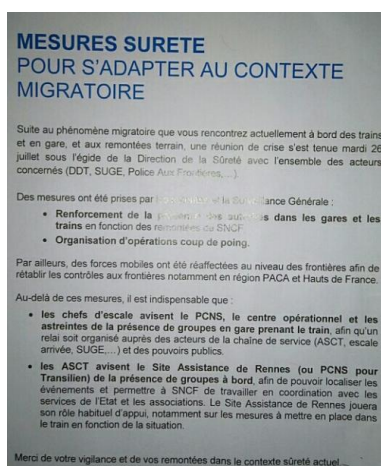
De Vintimille, deux lignes rejoignent la France : la plus empruntée passe par Menton et la côte, l'autre par les montagnes et la vallée de la Roya. Depuis le rétablissement des contrôles aux frontières en novembre 2015 par la France, les agents qui travaillent sur ces deux lignes croisent quotidiennement des migrants marchant le long des voies pour éviter les contrôles policiers à bord des trains. *«Avant, plein de migrants passaient à Menton, Sospel et Tende, constate un guichetier. Maintenant, nous ne les voyons plus aux guichets, ils marchent sur les voies.»*

Il arrive cependant encore que certains se perdent et se retrouvent à proximité des gares. *«En allant chercher la rame pour le premier train à Breil-sur-Roya, cela nous arrive de marcher sur quelqu'un qui a dormi près des rames dehors, dit un conducteur. Il commence à faire sacrément froid, il va y avoir des drames.»* C'était un soir de la fin septembre. Un agent SNCF trouve sur le quai à Breil-sur-Roya *«un jeune migrant apeuré et affamé».* *«Il commençait à faire froid»,* explique l'agent, qui a hébergé le «gamin» une nuit au foyer local SNCF, puis l'a caché dans le local de conduite du premier train pour Nice.

Pour échapper aux contrôles, les candidats au passage se dissimulent également sous les sièges ou dans la locomotive de queue quand le conducteur a oublié de fermer la fenêtre. *«Sur la ligne venant de Breil-sur-Roya, on sent la détresse, il y en a de 14 ou 15 ans, raconte ce contrôleur, agacé par leur présence. Ils se cachent dans des zones dangereuses : les tableaux électriques, les soufflets, les armoires à matériel.»*

Ce n'est plus gérable.» Le 21 décembre 2016, dans un train pour Nice, deux jeunes migrants nigériens n'ont dû leur salut qu'à une patrouille de la police ferroviaire italienne en gare de Vintimille. L'attention des policiers italiens a été attirée par de faibles coups provenant d'une armoire électrique, **relate la presse italienne**. À l'intérieur de cet espace exigu, les fonctionnaires ont découvert deux jeunes hommes, l'un évanoui, l'autre épuisé et très faible. Le passeur, qui leur aurait fait miroiter un passage en France contre 150 euros, les avait ensuite enfermés dans ce placard. *«Tous les passeurs sont équipés de clefs de berne (carrées) qui ouvrent les cabines et les armoires»,* assure un agent SNCF.

Sans avoir vécu d'accident aussi tragique, plusieurs agents refusent de participer à ce qu'ils appellent *«une chasse aux migrants»* et dénoncent l'ambiguïté de la SNCF à ce sujet. *«Nous nous battons pour que la SNCF arrête de collaborer à la chasse aux migrants, dit Najim Abdelkader, 36 ans, secrétaire CGT cheminots du secteur de Nice. Malheureusement la SNCF a mis à disposition de la préfecture des locaux (d'anciens appartements loués à des cheminots) à Menton-Garavan pour le refoulement des réfugiés. Et dans les trains, les CRS fouillent les placards techniques et les toilettes, c'est donc que la SNCF leur a fourni nos clefs.»*



Note de service de la SNCF en région Paca © DR

Nous nous sommes procuré une note de service interne à l'établissement public intitulée *«Mesures sûreté pour s'adapter au contexte migratoire»*. Non datée et diffusée en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, celle-

ci incite les chefs d'escale et les contrôleurs à signaler au Poste de commandement national sûreté (PCNS) la présence de *«groupes en gare prenant le train»* ou *«à bord»* *«afin de pouvoir localiser les événements et permettre à la SNCF de travailler en coordination avec les services de l'État et les associations»*. La note indique également qu'après une *«réunion de crise»* le 26 juillet 2016, associant la direction de la sûreté de la SNCF, la Direction départementale des territoires, la Suge et la police aux frontières, ont été décidés *«le renforcement de la présence des autorités dans les gares et les trains en fonction des remontées de la SNCF»* et l'*«organisation d'opérations coup de poing»*. Ce qui semble quelque peu étranger à la mission première de l'établissement public, chargé par la loi du 4 août 2014 de concourir au *«service public ferroviaire et à la solidarité nationale ainsi qu'au développement du transport ferroviaire, dans un souci de développement durable »*.

«On nous demande de signaler tout groupe de migrants, c'est de la délation», estime un contrôleur de la région Paca, sous couvert d'anonymat. Selon la loi, c'est uniquement en cas de fraude qu'un contrôleur peut *«exiger la production d'un document d'identité»*. Si le fraudeur n'a aucun papier sur lui, les agents peuvent prévenir un officier de police judiciaire (OPJ) et retenir le contrevenant jusqu'à l'arrivée de cet officier. Beaucoup des migrants venant d'Italie voyageant avec des billets, certains agents remarquent qu'ils n'ont pas à leur demander leurs papiers d'identité, encore moins à les signaler au Poste de commandement national sûreté. *« Nous ne faisons pas de contrôle au faciès. Ce n'est pas "Tiens, deux Blacks, on va leur demander leur billet", c'est lors du contrôle de tout le train qu'on tombe éventuellement dessus»,* affirme Najim Abdelkader.

« Est-ce que tu en as ? »

À Menton-Garavan, premier arrêt côté français, les CRS et gendarmes mobiles sont en gare du premier au dernier train, de 5 heures du matin à minuit. Ce déploiement policier agace le syndicaliste qui souligne qu'en 2011, à la suite d'une vague d'agressions, la CGT cheminots avait demandé en vain plus de renforts

policiers. «*Et aujourd'hui les autorités trouvent un nombre incalculable de CRS pour chasser des réfugiés de notre pays !* »



À la gare de Menton-Garavan, des CRS contrôlent un homme dans le train pour Nice le 15 juin 2015. © LF

Pour faciliter les contrôles policiers, la SNCF a modifié ses horaires, allongeant l'arrêt en gare de Menton-Garavan et ajoutant une halte pour les TGV partant de Vintimille. «*Les associations d'usagers criaient à cause des retards*», explique un agent. Les contrôles continuent cependant de s'effectuer de façon discriminatoire, malgré **la condamnation définitive** de l'État français en novembre 2016. «*Un contrôle d'identité fondé sur des caractéristiques physiques associées à une origine réelle ou supposée, sans aucune justification objective préalable, est discriminatoire: il s'agit d'une faute lourde qui engage la responsabilité de l'État*», avait rappelé à cette occasion la Cour de cassation.

Mais à Menton-Garavan, il est matériellement impossible aux CRS et gendarmes mobiles de contrôler en quelques minutes une soixantaine de passagers, voire le triple le vendredi, jour de marché à Vintimille. «*Les CRS demandent rarement les papiers à tout le monde, c'est au faciès*, confirme Nadjim Abdlekader. *À Vintimille, les patrouilles franco-italiennes filtrent sur le quai. Ils ne laissent monter que les passagers de couleur blanche et demandent leurs papiers aux bronzés.*» Le délégué syndical explique avoir été lui-même contrôlé alors qu'il accompagnait en civil dans le train des jeunes qui passaient l'examen de contrôleur. «*À Menton-Garavan, un fonctionnaire de police m'a demandé mes papiers, pas aux gens autour.* » «*Même des collègues en uniforme, arabes ou noirs, sont contrôlés*, relate de son côté Cyrille Poggi. *Parfois, les policiers contrôlent plusieurs fois des mecs connus juste pour leur faire sentir qu'ils ne*

sont pas bienvenus. Le fait que cette situation dure, ça se banalise, ça fait sauter des barrières chez les forces de l'ordre.»

Les agents SNCF sont directement sollicités par les forces de l'ordre. Le représentant syndical, également conducteur, décrit : «*Les policiers viennent nous demander : "Est-ce que tu en as ? – De quoi tu parles ? Moi je ne sais pas reconnaître une personne en situation irrégulière."* *Les policiers nous montrent le visage pour dire noir. Ils m'ont aussi déjà demandé mes clefs de service pour ouvrir une cabine.*» Un contrôleur relate les mêmes scènes : «*Moi, les gendarmes me demandent : "Vous en avez vu ?" Je reste neutre car, au bout d'un moment, on a l'impression de faire de la délation. Ces gens-là essaient de fuir un pays en guerre.*» Avec le temps, ces contrôles discriminatoires deviennent «*routiniers*». «*On s'y est habitué*, dit un cheminot. *Ça s'est banalisé. On sait qu'à Vintimille, les policiers italiens et français sur le quai vont filtrer les voyageurs et qu'à Menton-Garavan, les CRS vont fouiller le train et quand ils auront fini, ils nous donneront l'autorisation de repartir. Que peut-on faire ? Notre direction nous a bien fait comprendre qu'il ne fallait pas faire passer de gens et que nous nous exposions à des sanctions. D'autant que nous sommes dans une région de droite et que ça se ressent aussi chez les cheminots. Nous avons quelques agents qui sont de zélés délateurs. Le cheminot est un citoyen comme un autre, il regarde TF1 et a des problèmes de pouvoir d'achat...*»

Parfois, racontent plusieurs agents, ce sont les usagers eux-mêmes qui dénoncent des migrants : «*Ils sont en dessous du siège !*» «*Ça se retourne parfois contre eux*, dit en riant un conducteur. *Ça m'est arrivé une fois qu'un client appelle les CRS en disant que certains étaient encore cachés, qu'il avait travaillé en Afrique et savait que c'étaient des voleurs, qu'ils venaient en France pour vendre de la drogue, etc. Le CRS lui a demandé de quel droit il faisait ça, comment il savait qu'il s'agissait de clandestins, et s'il avait lui-même ses papiers. Il a fini sur le quai, car le contrôleur s'est aperçu que ce client n'avait pas de titre de transport et l'a invité à descendre !*»

Mais parfois, le contrôle dérape. Fin août, Cyrille Poggi affirme ainsi avoir assisté à une scène très violente avec sortie d'arme à Sospel. *«Il y avait énormément de réfugiés dans le train, les deux gendarmes voulaient que je ferme les portes, dit-il. Ils voulaient bloquer des réfugiés dans le train en attendant des renforts. Mais ce n'est pas notre travail, j'ai refusé. Ils ont appelé le PC de la SNCF pour changer la signalisation et m'empêcher de partir. Les réfugiés qui avaient des baskets sont partis en courant, ceux en tongs ou pieds nus sont restés bloqués. Un gendarme a fait usage du Taser. Le plus gradé, à bout, a fait des sommations, et j'ai cru qu'il allait tirer. Alors que les réfugiés n'étaient pas menaçants, au contraire, ils voulaient s'enfuir !»* Une autre fois, *«sur le premier train partant à 4h53 de Vintimille»*, relate-t-il, à Menton-Garavan des gendarmes ont demandé à voyager dans sa cabine pour pouvoir bloquer les portes à un arrêt suivant. *«Ils voulaient qu'à Beaulieu-sur-Mer [juste avant Nice – ndlr], j'enferme les passagers et que leurs renforts montent par ma cabine pour coincer les réfugiés dans le train. Mais pour monter en cabine, il faut une autorisation spéciale, les conducteurs ont besoin de concentration.»*

MENTON GARAVAN

- Aspect Juridique : La loi nous oblige, en tant que transporteur, à prendre en charge les personnes qui nous sont confiées.

Article L213-6* : Lorsqu'un refus d'entrée a été prononcé, et à compter de cette décision, les frais de prise en charge de l'étranger non ressortissant d'un Etat membre de l'Union européenne, pendant le délai nécessaire à son réacheminement, ainsi que les frais de réacheminement, incombent à l'entreprise de transport qui l'a débarqué en France.

Article L213-8* : Lorsque l'entrée en France est refusée à un étranger non ressortissant de l'Union européenne, l'entreprise de transport ferroviaire qui l'a acheminé est tenue, à la requête des autorités chargées du contrôle des personnes à la frontière, de mettre à la disposition de ces autorités des places permettant le réacheminement de cet étranger au-delà de la frontière française.

(* Code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile)

Note de service de la SNCF affichée en salle des contrôleurs à la gare de Nice. © DR

À Menton-Garavan, plutôt que de faire réadmettre en Italie les étrangers arrêtés, les forces de l'ordre les remettent désormais directement dans le dernier train en direction inverse, pour Vintimille. Sans plus de formalité, ni de billet, par groupes d'une trentaine de personnes. Pour vaincre les réticences de ses agents,

la SNCF a affiché en salle des contrôleurs à Nice une note rappelant l'obligation légale des transporteurs à *«prendre en charge les personnes qui nous sont confiées»*. Le code des étrangers **prévoit en effet** que lorsqu'un étranger non européen se voit refuser l'entrée en France, *«l'entreprise ferroviaire qui l'a acheminé est tenue, à la requête des autorités (...), de mettre à disposition de ces autorités des places permettant le réacheminement de cet étranger au-delà de la frontière française»*.

«Il s'agit souvent de familles avec bébé qui se retrouvent à dormir en gare de Vintimille, dit Najim Abdelkader. De plus en plus de conducteurs refusent de les prendre. Ce qui a causé quelques altercations des plus courageux avec les CRS.» Un agent a accepté de nous raconter une de ces confrontations. *«En septembre, à Menton-Garavan dans le sens Nice-Vintimille, cinq CRS ont essayé de me remettre un groupe d'une quinzaine de migrants, dont au moins dix mineurs, explique-t-il sous couvert d'anonymat. Je refuse, car ce sont des mineurs isolés. Les CRS me disent qu'il y a leurs parents. Je demande les papiers le prouvant. J'ai fait le départ de mon train. Au retour les CRS m'attendaient énervés, ils ont sortis leurs portables et m'ont pris en photo et filmé. "Qui vous a donné l'autorisation de repartir ?" Moi ça me rappelle 39-45, ces méthodes.»*

Selon la loi française, tout mineur non accompagné doit être pris en charge par la police et placé dans un foyer par l'aide sociale à l'enfance (ASE) du département concerné. Mais la préfecture des Alpes-Maritimes prétexte du rétablissement des contrôles aux frontières pour leur refuser cette protection. L'argutie est la suivante : lorsque les mineurs sont contrôlés sur un des treize points de passage autorisés (PPA) des Alpes-Maritimes, comme la gare de Menton-Garavan ou celle de Sospel, ces étrangers sont considérés comme "non entrés" en France et donc "non admis". *«Les CRS me disent que ça [la protection des mineurs non accompagnés – ndlr], c'est pour la France, pas la frontière, relate l'agent déjà cité. Mais Menton-Garavan, c'est une gare française !»*

Après Menton-Garavan, les contrôles deviennent aléatoires. Certains migrants, ayant payé un billet jusqu'à Paris, se font interpeller à Cannes et retenteront leur chance dans un prochain train ou le long des voies. D'autres parviennent à rejoindre la gare de Marseille Saint-Charles où on les croise, errant par petits groupes, sans bagage. Les moins fortunés empruntent les bus Macron, une clientèle que l'ancien ministre de l'économie, promoteur de la libéralisation des bus longue distance, n'avait sans doute pas anticipée. Un guichetier, habitué à ces clients, leur conseille en anglais de s'éloigner de la gare en attendant le départ de leur bus de nuit, afin d'éviter les contrôles policiers.

«Dans le TGV pour Paris, la majorité des réfugiés ont des billets, parfois à 180 euros en première classe, quand la seconde est pleine, dit Najim Abdlekader. S'ils n'ont pas de billet, nous essayons d'avoir leur identité, ils ont parfois des lettres d'association demandant aux contrôleurs d'être bienveillants à leur égard.» En l'absence de papiers d'identité, les agents sont censés alerter un OPJ, qui montera au premier arrêt ou attendra sur le quai à l'arrivée à Paris. Mais débordés par l'état d'urgence, les policiers ne se déplacent plus. *«La plupart des contrôleurs ne le font pas, il y a plutôt une solidarité qu'une chasse à l'homme, assure le syndicaliste. Souvent, les collègues donnent une bouteille d'eau ou paient un sandwich dans le TGV. Beaucoup ont conscience qu'ils fuient la mort et de ce qui leur est déjà arrivé.»*

Dans un TGV pour Paris, on croise ainsi un contrôleur apportant une bouteille d'eau à deux jeunes Soudanais, de 16 et 24 ans, sans billets. Les voyageurs ont marché de Vintimille à Nice et n'ont pas dormi *«depuis quatre nuits»*. *«Un voyageur sans billet, c'est toujours problématique, souligne le contrôleur en question. Mais ils sont toujours très propres, très polis et calmes. Même quand nous devons leur demander de descendre à Avignon, ils ne font jamais d'histoire. Après, cela dépend des collègues, certains font du zèle...»*

Boîte noire

Pour cet article, je me suis entretenue avec deux syndicalistes CGT cheminots. Cinq autres agents SNCF ont accepté de répondre à mes questions, sous couvert d'anonymat pour des raisons professionnelles. La SNCF, contactée par le biais de son service presse, n'a pas donné suite, non plus que la préfecture des Alpes-Maritimes sollicitée pour avoir un décompte précis des accidents sur les voies ferrées.

Prolonger

Au moins cinq migrants sont morts à la frontière franco-italienne depuis août 2016 :

- Le 7 septembre 2016, dans la nuit, un jeune homme a sauté du viaduc autoroutier Saint-Agnès, pour éviter une patrouille de gendarmerie mobile. Il est décédé. Une enquête, ouverte par le parquet de Nice, a été confiée à l'inspection générale de la gendarmerie nationale (IGGN). Le 4 janvier 2017, lors du procès de l'agriculteur Cédric Herrou, le procureur de Nice Jean-Michel Prêtre a dédouané les gendarmes. *« J'ai ouvert une enquête et me suis rendu deux fois sur place, a-t-il dit. Il ne s'agissait pas de gendarmes en train de chasser des migrants, mais d'un véhicule de gendarmerie banalisé qui transportait 18 étrangers en situation irrégulière contrôlés au péage de la Turbie. Ils revenaient à Menton et ils ont vu les trois jeunes marchant dans la nuit. Ils ont voulu les recueillir. En ouvrant la porte, le plafonnier s'est allumé et les jeunes ont pris peur en voyant qu'il s'agissait de gendarmes. Le garçon a certainement cru sauter ailleurs que dans le vide.»*

- Le 7 octobre 2016, Milet, une Érythréenne de 17 ans, est percutée par un semi-remorque dans un tunnel autoroutier côté italien peu avant la frontière. Elle est décédée.

- Le 22 octobre 2016, un jeune homme est tué sur l'A8 vers une heure du matin. Percuté par un automobiliste au sortir d'un tunnel, il **est projeté** du viaduc Saint-Agnès et meurt.

- Le 22 novembre 2016, un migrant, piégé par la crue de la Roya à Vintimille, est **porté disparu**. Quatre autres personnes, qui dormaient elles aussi sur les berges de la rivière, sont sauvées des eaux par les pompiers d'Imperia.

- Le 23 décembre 2016, un jeune Algérien, qui marchait près de la voie ferrée, est heurté par un TER à Latte, près de Vintimille. Il meurt sur le coup, selon **La Repubblica**.

- Le 4 janvier 2017, un Syrien de 27 ans est percuté à Vintimille par un scooter, alors qu'il rejoignait à pied le camp de la Croix-Rouge en périphérie de la ville. Il est décédé, **selon la presse italienne**.

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 : 28 501,20€.

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 28 501,20€, 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.