

IRAK LA GUERRE QUI MENACE LE MONDE



LE NOUVEAU **Marianne**

N° 896 Du 20 au 26 juin 2014

www.marianne.net

L 12811 - 896 - F. 3,00 €



Gloutons, frileux, conservateurs, idéologues...
En fait, de piètres capitalistes !

LES GRANDS PATRONS FRANÇAIS SONT-ILS NULS ?



POURQUOI
VALLS
EST DROIT
DANS SES
BOTTES

FRAUDE À L'URSSAF

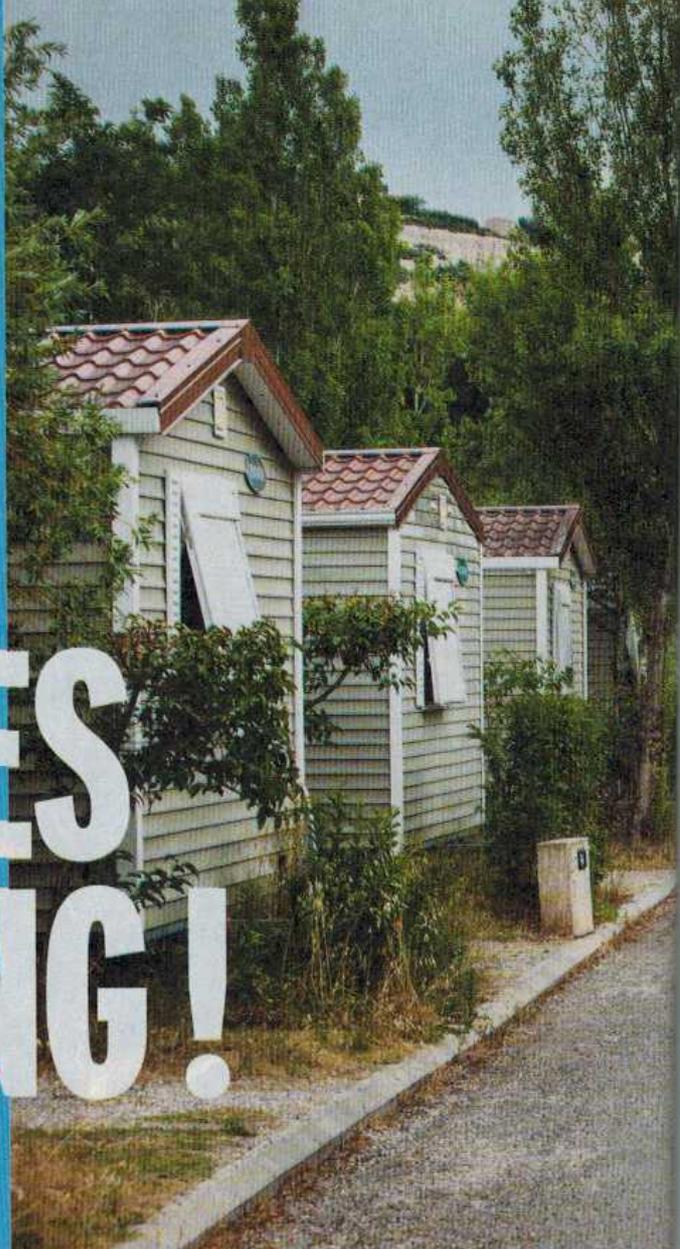
QUAND RYANAIR
PLANQUE SES PILOTES
AU CAMPING !



RYANAIR PLANQUE SES PILOTES AU CAMPING!

Condamnée pour travail dissimulé, la compagnie irlandaise poursuit sa partie de cache-cache avec la justice française. "Marianne" a retrouvé ses personnels navigants... dans des mobile-homes de Vitrolles ! Le "low cost" pour tous. Au mépris du droit social ?

PAR PHILIPPE ENGELS



olivier monge / myop pour "marianne"

Des chameaux et des dromadaires parqués dans un enclos, des ouvriers pinceau en main qui repeignent une aire de jeux à l'approche de la haute saison et... de pauvres pilotes et hôtesses de Ryanair en quête d'un peu de repos. Bienvenue au camping de Marina Plage, à Vitrolles. Un « hôtel de plein air », indique l'écriteau. À l'entrée, une boutique et une petite ménagerie, comme dans les cirques. Dans les allées, des enfilades de mobile-homes posés sur des parpaings. De la petite plage de cailloux, en contrebas, on aperçoit à droite les cheminées éteintes de la raffinerie de Berre-l'Étang, à gauche la tour de contrôle de l'aéroport Marseille-Provence et son terminal MP2 dédié aux vols *low cost*.



LE CAMPING de Vitrolles, à quelques minutes de voiture de l'aéroport Marseille-Provence. Pratique, pour garder discrètement sous la main des pilotes non déclarés en France. Mais le secret est éventé.

Condamné pour travail dissimulé il y a neuf mois, Ryanair faisait travailler depuis des années ses troupes sur sa base provençale, à temps plein, mais sans les déclarer en France et sans payer leurs cotisations. A l'époque, le personnel navigant avait été surpris dans de vraies maisons en dur, ou des appartements. Aujourd'hui, il a trouvé refuge au camping ! Le 21 mai dernier, comme Marianne a pu le constater, entre 15 h 30 et 17 heures, plusieurs voitures en provenance du Royaume-

Uni et d'Italie ont convoyé des pilotes, des hôtesses et des stewards vers leurs baraquements à deux, trois ou quatre chambres. Une Volkswagen immatriculée à Turin, avec à son bord deux hôtesses et un steward. Une Peugeot à la plaque anglaise où se serraient quatre belles chemises blanches. Un autre véhicule venant de Grande-Bretagne occupé par quatre hôtesses reconnaissables au chemisier jaune de Ryanair...

Au total, ils seraient « 50 environ » à loger dans ces mobile-homes

« jusqu'en octobre », souffle-t-on à la réception de Marina Plage. « Ces pilotes et ces hôtesses de Ryanair sont là pour plusieurs mois. Ils règlent eux-mêmes l'addition, confirme à Marianne l'un des responsables du lieu. Certains prennent le bus public pour rejoindre l'aéroport. Et, si les horaires ne collent pas, nous leur filons un coup de main. »

Que font-ils là, ces éreintés des airs ? Pourquoi se parquent-ils ainsi au camping ? C'est simple : Ryanair, qui a fait appel de sa condamnation pour « travail dissimulé » – le second procès s'ouvre le 23 juin –, continue d'affréter ses avions comme si de rien n'était, et a dû trouver une astuce pour que son personnel crèche dans les parages. Les vols au départ de Marseille débutent au petit matin, impossible de prendre son poste sans dormir sur place. Pour ces employés contraints aux folles cadences, c'est donc le camping, >

POUR ÉTABLIR LA FRAUDE SOCIALE, LA POLICE FRANÇAISE A MIS L'AÉROPORT DE MARSEILLE SOUS HAUTE SURVEILLANCE PENDANT DE LONGS MOIS.

➤ moins cher et plus discret qu'une location, ou... le chômage.

Le 2 octobre 2013, le tribunal correctionnel d'Aix-en-Provence avait pourtant fait un sort aux contrats de travail légers comme l'Eire, avec impôts réglés en Irlande, auxquels Ryanair les astreint. « *En refusant de se soumettre à la législation française en matière de cotisations sociales, la compagnie Ryanair a organisé un véritable dumping social lui permettant de réduire ses coûts d'exploitation et plus particulièrement ceux relatifs au personnel* », épingle le jugement, qui rappelle que les charges sociales à acquitter par l'employeur sont de 10,75 % en Irlande et de 40 à 45 % en France. A Marseille, Ryanair employait 127 salariés. Sédentaires et pas « hors sol », a martelé le tribunal.

PAYÉS EN IRLANDE

Pour établir la fraude sociale, la police française avait mis l'aéroport marseillais sous haute surveillance durant de longs mois. Repérage précis de tous les mouvements aériens, recensement des quatre Boeing passant la nuit sur le tarmac, enquête approfondie sur les petites habitudes du personnel de Ryanair. Des pilotes avaient même été cueillis sur le coup de minuit, à leur descente d'avion, avant d'être passés au grill. « *Nous savons que vous roulez en Mercedes de leasing et que celle-ci est immatriculée en France. Vous habitez à quelques kilomètres d'ici et prenez à chaque fois votre service à l'aéroport de Marseille. Mais vous n'y êtes pas enregistré en tant que commandant de bord. Vous ne connaissez même pas le nom de votre copilote. Vous êtes payé via un compte en Irlande, votre salaire s'établissant à 5 500 ou 6 000 € par mois. Avez-vous quelque chose à ajouter ?* » Rien, bien sûr. « *Comment faites-vous en cas de maladie ?* » insistèrent les flics. « *Cela ne m'est jamais arrivé* », répondit le bienheureux, recruté à Dublin alors qu'il était au chômage.

Sans surprise, Michael O'Leary, le fantasque patron de Ryanair, a refusé de payer aux organismes sociaux

MICHAEL O'LEARY, le patron de Ryanair, aussi allergique aux charges sociales qu'à l'emploi pérenne.



« RYANAIR A MIS EN PLACE UN SYSTÈME STRUCTUREL. UNE MANIÈRE D'INSTITUTIONNALISER LA PRÉCARITÉ DANS LE TRAVAIL. » L'AVOCAT DE LA CGT

(Urssaf, Pôle emploi et caisses de retraite) et aux pilotes et syndicats qui se sont constitués partie civile les dommages et intérêts dont il a écopé. Mais l'argent – 9 millions d'euros – a été placé sous séquestre à la Caisse des dépôts dans l'attente de l'audience en appel. « *Rien ne nous étonne, avec Ryanair, commente M^e Antoine Lounis, l'avocat de la Fédération des transports CGT. Avec ces non-salariés qu'il s'agit de dissimuler par tous les moyens, la compagnie irlandaise a mis en place un système organisé, structurel et pérenne. Une manière d'institutionnaliser la précarité dans le travail.* »

Avant même la sanction, le big boss avait annoncé qu'il fermait sa base marseillaise. Stupeur et

tremblements, très momentanés, du maire UMP, Jean-Claude Gaudin, vite rassuré puisque tout a continué, de manière plus habile. En théorie, les pilotes qui officient dans les Bouches-du-Rhône sont censés venir le matin de Gérone (Espagne) ou de Vilnius (Lituanie). En théorie, encore, Marseille n'est donc plus une base opérationnelle pour Ryanair, ce qui lui évite d'avoir à se conformer aux lois françaises. Fort bien. Mais comment expliquer, dès lors, la présence des pilotes et des hôtesses dans un camping si proche des pistes marseillaises ? Sont-ils des passagers clandestins de leur propre compagnie ? Quelques mois dans un mobile-home, et hop, une nouvelle équipe prend le relais. La

LES POLITIQUES ENTRE DEUX EAUX

« *Si Ryanair quitte Marseille, une autre compagnie peut arriver... S'ils partent, ils partent.* » Et vian ! Interrogé par Marianne à l'approche d'un procès en appel houleux, Didier Parakian, l'adjoint au maire de Marseille pour les affaires économiques, ose enfin jouer

un air dissonant dans le concert de louanges entonné depuis des années par la municipalité au sujet de Michael O'Leary. Le patron irlandais, qui met les nerfs des édiles locaux à rude épreuve, pourra toujours appeler Jean-Claude Gaudin pour sonner les cloches à

l'impudent adjoint. Quinze jours après la condamnation de la compagnie pour travail dissimulé, en octobre dernier, le maire UMP avait décerné à Ryanair le titre de « citoyen d'honneur » de la ville. Motif ? Son importante contribution au tourisme provençal... ■ P.E

roue tourne. Pour contourner encore et toujours la loi ? « *No comment* », donne pour toute réponse à nos sollicitations le siège de Dublin. Chez Ryanair, à demi-mot, on admet le passage par la case « Marina plage » : « *Les équipages de l'opération temporaire d'été à Marseille [sic] se voient verser des indemnités pour leur hébergement et sont libres de décider comment ils les dépensent.* » La compagnie s'estime « *en parfaite conformité* » avec les règles européennes, ajoutant que ces fameux équipages à statut « *temporaire* » « *paient leurs impôts en Irlande ou dans leur pays d'origine* ». Toujours pas en France, donc...

C'est ainsi qu'opère Ryanair depuis plus de vingt ans. Au nez et à la barbe des autorités européennes, le transporteur à petit budget brûle les signaux d'interdiction. Son imagination est pareille à la ligne de l'horizon : sans limites. L'une de ses plus fumeuses trouvailles ? Placer ses jeunes recrues à la tête de microsociétés, comme autant de paravents. Ici aussi, la machine semblait bien huilée. Pas de chance pour le richissime O'Leary, un petit grain de sable est venu l'enrayer. Devant un tribunal de Londres, il y a un an, la firme Brookfield Aviation – et, à travers elle, Ryanair – avait décidé d'affronter un pilote récalcitrant. Un Néerlandais ayant eu l'outrecuidance d'écourter son préavis. Fameux duel en avarice : l'intéressé remporta non seulement la bataille, mais il lâcha sur le tarmac irlandais l'une des plus belles peaux de banane de ces dernières années. Robertus Johannes Wilhelmus Van Boekel – c'est son nom – détailla en effet au juge anglais le montage mis au point par Ryanair pour ne pas apparaître comme l'employeur de ses propres pilotes. La société d'intérim Brookfield sélectionnait les candidats. Puis elle mettait en contact les heureux élus avec des cabinets d'experts comptables qui se chargeaient, eux, de les bombarder comme gérants à la tête de microstructures déjà existantes et toutes immatriculées à Cork, au sud de l'Irlande, où la fiscalité est si douce. Ryanair n'avait plus alors qu'à passer

50 MILLIONS D'EUROS D'AIDES, RIEN QU'EN FRANCE

Retenez-moi ou je fais un malheur. Pour soutirer un maximum de subsides aux collectivités locales, le transporteur irlandais n'hésite jamais à brandir le chantage au départ. Il applique cette méthode sous toutes les latitudes. Et ça marche... En 2008, les chambres régionales des comptes ont calculé que Ryanair empochait à l'année quelque 35 millions d'euros d'aides en tous genres auprès de ses 22 plates-formes d'accueil françaises. Et dans 20 d'entre elles sans que ces montants soient déclarés à la Commission européenne. Mais, de cela, tout le monde se moque, ou presque. La cagnotte continue à grossir, grimant désormais à 50 millions d'euros rien qu'en France, où les Irlandais ont aujourd'hui 35 points d'ancrage. A l'échelle européenne, selon des études convergentes, la dot se chiffre entre 600 et 800 millions d'euros. Soit près du quart du chiffre d'affaires de la firme aux 1 000 filiales, qui place cette générosité publique sur des comptes opaques, dans des paradis fiscaux. ■ P.E.

par ces petites sociétés, soumises au droit du travail irlandais, pour leur acheter des heures de vol. Les pilotes étaient salariés *de facto* de Ryanair, puisque soumis aux plannings, aux procédures et aux sanctions internes. Mais, sur le papier, ils étaient « *indépendants* ». Magique. Et lucratif pour la compagnie, qui s'exonérait ainsi de payer des charges patronales sur ces mercenaires de l'air, contraints d'accepter ce statut hybride pour décrocher le job.

PERSONNE NE BOUGE

A Bruxelles, siège de la Commission et temple de la concurrence libre et non faussée, une telle affaire aurait dû rencontrer un minimum d'écho. C'est tout le contraire. *Marianne* peut l'attester : l'appareil d'Etat européen réagit avec la célérité d'une tortue face au document qu'une instance représentant tous les patrons et les syndicats du secteur aérien lui a glissé entre les mains. Une liste non exhaustive de plus de 200 pilotes de Ryanair que ce Comité européen du dialogue social sectoriel pour l'aviation civile considère ni plus ni moins comme de « *faux indépendants* ».

En décembre 2013, ce comité a alerté les responsables des administrations européennes concernées. En rangs serrés, les syndicats se sont fendus de belles lettres. Les gestionnaires de Sécu français ou belges sont également au parfum. Mais personne ne lève le petit doigt. Et Ryanair maintient son cap, en se jouant des turbulences.

Pour un coup de semonce à Aix-en-Provence, on recense bien davantage de coups d'épée dans l'eau. Il y a six ans, la justice belge avait sonné l'éveil des méfiants et des combattants antifraude.

A Douglas, capitale de l'île de Man, les enquêteurs avaient pénétré le saint des saints, un siège opérationnel sans ordinateurs ni personnel. La filiale Leading Verge était censée y piloter le site Internet et la gestion commerciale de la compagnie à la harpe jaune. Elle facturait en tout cas ces prestations, prétendument effectuées à Douglas. Mais les enquêteurs de l'Office central pour la répression de la corruption n'avaient trouvé que du vent derrière la porte verte de l'immeuble. Un écran offshore bien utile pour capter toutes sortes d'aides publiques, déguisées ou non. Les numéros deux et trois de la firme irlandaise avaient été mis en examen pour fraude. Aujourd'hui, cette enquête-là, comme d'autres, s'est enlisée.

Passé maître dans l'art du camouflage fiscal, Ryanair brouille les pistes en démenageant ses entités juridiques à la vitesse de l'éclair. Sa filiale la plus controversée vient ainsi de changer par deux fois de nom et de localisation. Amassant les subventions des aéroports qui contribuent fortement au succès du « modèle » *low cost*, Airport Marketing Services a d'abord quitté l'île de Man pour Jersey. Le 13 septembre 2011, il fallait la nommer Netherhall. Aujourd'hui, prononcez Netherhill et ne la cherchez plus dans les îles Anglo-Normandes : en toute discrétion, le 10 mars dernier, cette coquille voyageuse est retournée sur son caillou d'origine. Décidément, chez Ryanair, c'est toujours le système D comme dumping. ■ P.E.