



FÉVRIER 2015

LE MALOTRU

LE CONTRE-JOURNAL LOCAL DE LA CÔTE D'ÉMERAUDE

À Oncle Bernard, alias Bernard Maris, toujours vivant, cette enquête rédigée au moment où des tueurs fanatisés le réduisaient au silence, lui et ses formidables copains...

À toutes les victimes de la bêtise...

Pendant qu'on dort, les affaires continuent... **Condor, la belle affaire...**

RUBRIQUE : PARADIS FISCAL, ENFER SOCIAL...

Depuis quelques décennies, Condor Ferries, une entreprise discrète, assure les liaisons Jersey-Saint-Malo par voie maritime. Depuis 1964, date de sa naissance, elle a progressivement vu disparaître la concurrence, notamment française (Emeraude Lines devenu Jersey Emeraude/Sogestran, H.D, Compagnie Corsaire...) sur ce marché étroit. Elle a gagné -sans trop s'en vanter- une position de quasi-monopole sur les deux routes qui relient les Iles anglo-normandes à la G.B et à la côte française. Certes, l'anniversaire des cinquante ans d'activité a bien été l'occasion de quelque faste l'été dernier, mais il a surtout permis de jeter encore un peu de poudre aux yeux à travers des achats d'espaces publicitaires dans la presse locale et régionale dont on sait combien ils sont inversement proportionnels à leur pouvoir critique. On ne mord pas la main qui vous nourrit.

« L'argent est un instrument qui permet de mesurer la quantité de douleur et de plaisir »

Jeremy Bentham (cité par Bernard Maris, Anti-Manuel d'économie) Bréal 2003

Derrière cette façade, qui sait que se cache un des exemples les plus emblématiques de ces machines à cash transnationales, aux mains d'un groupe financier australien glouton qui a des intérêts également dans nos autoroutes? Eh oui, hasard de l'actualité, Macquarie Fund -c'est le nom de ce groupe financier- aux côtés d'Eiffage et d'autres, certes plus connus- s'est trouvé récemment identifié et stigmatisé par l'Autorité de la Concurrence⁽¹⁾ au vu des rentes acquises dans ce domaine à l'issue des privatisations de 2006.

À part ce léger accroc médiatique récent -qui aura échappé à beaucoup- tout semblait donc aller pour le mieux: 6% de passagers en plus en 2014, plus de 450000 passagers, et une nouvelle unité, un catamaran dernier cri⁽²⁾. Belle croissance de trafic également dans la longue durée puisqu'on n'en était qu'à un peu plus de 200 000 passagers en 2004.

Patatras, il y a peu, deux énergumènes obligent la Compagnie à la discrétion proverbiale à sortir des eaux calmes de cette sereine réputation pour affronter ce qui pourrait bien être la haute mer médiatique. L'« affaire » pourrait enfler et révéler combien Condor navigue en... eaux troubles.



Bananes, Bermudes et Braderie sociale....

» C'est en 2008 que le fonds australien a racheté Condor Ferries à la Royal Bank of Scotland (R.B.S), alors en pleine déconfiture suite à la crise des subprimes et à la gestion calamiteuse de son Directeur, Sir Godwin. Ce dernier quittera néanmoins son siège avec un golden parachute très confortable, au grand dam des contribuables britanniques appelés à la rescousse... Macquarie Fund possède alors d'autres liaisons maritimes en GB mais aussi de multiples investissements dans le reste du monde. Un document interne à l'entreprise daté de 2008 parle d'une capacité d'investissement supérieure à 34 milliards de Livres... Les investissements ont tous en commun -semble t-il- une rentabilité élevée et politiquement sûre, pas exactement typique des « preneurs de risques » chers aux idéologues du néo-libéralisme. R.B.S avait racheté l'entreprise pour 240 millions de livres en 2004. On parle alors d'un revenu annuel brut de 30 millions de livres, bel indice de rentabilité et d'amortissement qui n'a pu que progresser depuis⁽³⁾...

Pour celles et ceux qui connaissent Jersey au-delà des brochures sur papier glacé que distribuent abondamment Offices du Tourisme et Jersey Finance (le lobby bancaire local), le paradis fiscal a depuis longtemps acquis une solide réputation, notamment en matière d'opacité fiscale à travers les Trusts, sa « spécialité locale ». L'opération Offshore Leaks confirmera amplement cette gloire sulfureuse⁽⁴⁾. On se rappelle également l'étrange surprise que constitua pour beaucoup la « révélation » qui, par le jeu des manœuvres d'optimisation fiscale, faisait de cette petite île un des grands centres mondiaux d'exportation de... bananes.

Le combat menés depuis plus de quinze ans par quelques ONG obstinées (Tax Justice Network, Attac, CCFD-Terre Solidaire, Survie...) n'est pas venu à bout de la présence de filiales de banques françaises, notamment BNP Paribas qui y emploie plus de 200 personnes. Un de leurs slogans, « paradis fiscal, enfer social », pourrait cependant connaître un nouvel et inattendu succès. Comme certains l'ont découvert lors de journées organisées les 12 et 13 septembre dernier à Jersey et à Saint-Malo par Attac et d'autres organisations⁽⁵⁾, il visait à stigmatiser le sort imposé à de nombreux habitants de l'île et à rappeler que les premières victimes des paradis fiscaux sont d'abord les habitants de ces supposés paradis.

Cette fois, grâce à l'initiative courageuse de deux employés français de Condor Ferries, la focale pourrait s'élargir et poser, rien de moins, la question de l'uniformisation sociale au sein de ce type d'entreprise maritime qui joue sur les réglementations locales en choisissant, ô surprise, le moins-disant pour maximiser les profits. Qu'attendre de plus d'une entreprise dont les bailleurs sont supposés être australiens, dont les navires sont sous pavillon

de complaisance, enregistrés à Nassau aux Bahamas -où aucune croisière ne le justifie- et dont une bonne partie du personnel relève d'une filiale dont le siège est à Guernesey?

Invitée par le comité local Attac Pays de Saint-Malo/Jersey à venir exposer les griefs des deux navigants en conflit avec leur direction lors des journées de septembre mentionnées ci-dessus, la C.G.T n'avait pas souhaité répondre. Le thème en était pourtant pertinent: Paradis Fiscaux et Droits de l'Homme, une approche inhabituelle et pourtant riche en révélations, en particulier à propos des sommes colossales dont sont privées les pays en développement par le jeu des sociétés-écran et autres pratiques qui, peu ou prou, mènent toutes aux paradis fiscaux.

En bref, deux employés français dont le contrat de travail relève de Guernesey ont porté leur affaire, avec l'appui de la C.G.T, au Tribunal des Prud'hommes. Ils perçoivent un salaire net mais ne cotisent à aucun organisme social. Impossible, donc, de prétendre à la sécurité sociale, à une retraite ou au chômage. Ils demandent donc la requalification de leur contrat en Droit français et la régularisation de leur situation auprès de l'URSSAF, de Pôle Emploi, etc...

La société a bien laissé penser un temps qu'elle pourrait envisager d'enregistrer l'armement au R.I.F (Registre International Français), sorte de compromis via un pavillon bis; mais après s'être fait signifier, à sa demande, ce que cela signifiait concrètement aux Affaires Maritimes, elle a renoncé. Ce qui lui a permis de gagner un temps précieux après l'arrêt de la grève de onze marins en février 2014. Et de permettre d'émettre des doutes sérieux sur la sincérité de sa démarche...

Les négociations n'ayant pas abouti à un accord collectif, deux navigants, soutenus par le syndicat ITF/C.G.T, se tournent alors vers les Prud'hommes. Leur vœu: Que Condor Ferries soit contraint d'appliquer le Droit français pour leur catégorie de navigants dans la mesure où chacun d'entre eux part de Saint-Malo et y revient dans le cadre de son travail. Leur combat n'est donc pas personnel mais pose de façon flagrante la question du « dumping social » qui - comme le dumping fiscal- devrait interpellier aujourd'hui les responsables politiques à tous les niveaux. L'affaire étant en cours, on peut comprendre la difficulté à parler « librement » de cette épineuse question, d'autant plus que, face au recours exercé par ces deux employés, Condor Ferries a sorti l'artillerie lourde en confiant la défense de ses intérêts à une grosse pointure du Barreau parisien, Me Hannah Gouttière.

« Il existe une seule responsabilité sociale de l'entreprise, c'est d'augmenter ses profits »

Milton Friedman, « co-créateur » de l'école de Chicago



Nos deux vaillants contestataires, cependant, ne sont pas sans munitions. Ce contentieux devrait prendre un peu d'ampleur à l'occasion d'une nouvelle tentative de conciliation mi-février aux Prud'hommes. L'avocate de Condor qui semble active dans le lobbying et les milieux d'affaires, laisse clairement entendre qu'elle ne reconnaît pas la pertinence de cet organe dans le cas présent. « La société a été citée comme si elle faisait partie du Droit européen, ce n'est pas le cas. Il n'y aura pas de conciliation, c'est une question de principe. Cette affaire touche le droit international avec des questions très complexes. Ce n'est pas un simple conseil prud'hommal qui résoudra cela. » déclare-t-elle⁽⁶⁾.

Ces employés, à l'heure de la mondialisation heureuse, pour reprendre la belle expression d'Alain Minc et autres thuriféraires du « cadre d'entreprise nomade », n'auraient pas compris qu'ils ne relevaient pas d'un modeste organisme paritaire d'un autre âge. Condor Ferries, il est vrai, n'est qu'un pion dans la nébuleuse transnationale de Macquarie Fund qui joue dans la cour des grands au niveau international, extra-européen, en effet, puisque Jersey et Guernesey, rappelons-le, ne sont pas dans l'U.E... Ces marins ont beau affirmer qu'ils embarquent chaque matin à Saint-Malo et débarquent chaque soir au même endroit, Condor Ferries n'a que faire de cette évidence. L'entreprise peut-elle pour autant s'exonérer de ses responsabilités et d'obligations liées aux conditions concrètes de son activité? Surtout quand le Macquarie Group se targue dans ses documents de « pratiquer des investissements profitables mais aussi responsables »⁽⁷⁾...



Des alternatives au monopole?

» Depuis des années, sur la ligne desservie par Condor Ferries comme sur d'autres lignes (Transmanche, Corse, Ile d'Yeu, Ile de Wight, etc), la concurrence est féroce et fait des dégâts sociaux terribles. Elle se joue entre concurrents privés mais aussi acteurs publics, souvent liés par des chartes et des obligations de continuité territoriale qui réduisent la capacité financière de ces derniers à jouer à jeu égal. Des tentatives menées par le Conseil Général de la Manche, par exemple, pour créer une ligne Carteret-Jersey et Granville-Jersey, ont été reconnues comme de plein droit dans le cadre de ses compétences par le Commissaire du gouvernement lors d'un contentieux au Tribunal Administratif de Caen au début des années 2000. Mais bien vite ces liaisons ont rencontré des difficultés qui ont conduit à leur abandon, un abandon bien utile à d'autres...

D'autres exemples pourraient conduire à conclure que « gérer un département ne confère pas forcément des talents d'armateur »⁽⁸⁾. A l'inverse et à un autre niveau, les montages ingénieux de la B.A.I./Brittany Ferries, toujours sur le fil face aux prescriptions libérales de l'Union européenne, suggèrent qu'une structure quasi publique - ou une délégation de service public bien encadrée- démentent ces Cassandres qui, au final, favorisent -de fait- la situation monopolistique d'entreprises comme Condor Ferries. On peut évidemment douter que cela soit dans l'intérêt des voyageurs, et, on le constate, des travailleurs de la mer...

Condor, C.C.I et Cies des connivences?

» En octobre 2003, alors que des menaces pèsent sur Emeraude Lines, de nombreux jersiais ont bien compris le risque de voir s'établir un monopole de fait pour une compagnie libre d'imposer ses conditions tarifaires, sans parler de ses modes de recrutement et des conditions de travail imposées à ses salariés. Des centaines d'entre eux manifestent alors leur attachement à cette ligne française « so friendly » lors de réunions publiques. Certains suggèrent même d'aller faire pression sur la Chambre de Commerce de Saint-Malo en laissant entendre que son inertie -et celle des politiques- recele peut-être même quelque connivence...

Une enquête plus précise des relations entre Chambre de Commerce et d'Industrie de Saint-Malo et Condor Ferries, d'une part, et son représentant local, d'autre part, reste à écrire. Elle ferait certainement éclater un tabou qui relève plutôt du secret



de Polichinelle dans le petit monde de l'économie locale. Depuis des années, on parle même de décennies, la présence d'un ou plusieurs cadres, ou d'ex-cadres, voire de membres du conseil d'administration de l'entreprise qui défendent localement ses intérêts, au sein des organes décisionnaires de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saint-Malo n'est peut-être pas sans avoir influencé des stratégies locales.

Cela, ici comme ailleurs, à Jersey également, pourrait jouer en faveur de certains arbitrages notamment à propos d'infrastructures (licence d'accès à la rampe,...) ou d'aides pécuniaires (droits de port,...). L'intérêt général, affirment certains acteurs qui souhaitent garder l'anonymat, ne serait pas toujours le premier critère. Mais que cela peut-il signifier quand il s'agit d'une entreprise en situation de position dominante, voire de monopole désormais constitué? Au sein des instances consulaires, les mêmes observateurs notent que le conflit d'intérêt est bien difficile à établir, ajoutant que la notion même reste étrangère aux meilleurs esprits... Lors du séisme du dépôt de bilan d'Emeraude Lines en 2003, le journaliste d'Ouest-France, brûlot gauchiste régional bien connu, écrivait: « Il se dit que de puissantes banques jersiaises soutiennent Condor, et permettraient à la compagnie de faire du dumping social sous son pavillon de Singapour, avec personnel français, certes, mais sous régime anglais. Certains vont jusqu'à s'interroger sur l'ambiguïté d'une situation où le responsable malouin de Condor est en même temps le responsable de la commission économique de la C.C.I... »⁽⁹⁾

On ne saurait mieux dire. A l'époque, le poids financier direct d'Emeraude Lines, par exemple, représentait des rentrées mensuelles de 30 000 à 120 000 euros pour la C.C.I! On imagine le moyen de pression que Condor Ferries possède en 2015, la concurrence ayant disparu. Concernant ce dispositif et les relations personnelles, la situation est-elle à ce point différente aujourd'hui au-delà des jeux de chaises musicales dûs à l'âge des acteurs de l'époque et au chassé-croisé entre organes de décision? Il n'y a pas qu'aux Etas-Unis qu'on pratique le « revolving-door policy », autrement dit le renvoi d'ascenseur...

Un article du Pays Malouin⁽¹⁰⁾ publié à l'occasion de l'anniversaire évoqué précédemment remplissait une page entière sans glisser une seule information sur la structure de l'entreprise ni sur son insertion dans le géant Macquarie Group. Une note en bas de page résumait sobrement la biographie professionnelle du personnage-pivot qui avait procuré ses informations au journaliste: Jacques Videment est l'ancien patron de Morvan Fils (...). La société malouine a depuis le début été l'agent en France de Condor Ferries. Elle a été vendue en 2004 au groupe Condor. J.Videment est resté à la tête de Condor France après le rachat, jusqu'à l'an dernier. Aujourd'hui, il est membre du conseil d'administration du Groupe Condor.

Des liens avec la C.C.I? **Motus...**

» Il est avéré qu'à Saint-Malo Condor Ferries a été exempté de Droits de Port par décision de la Région dans un document signé par M. Le Drian, Pdt de Région à l'époque. Condor en aurait bénéficié au même titre que B.A.I/Brittany Ferries qui est sous pavillon français avec marins affiliés français, aux conditions sociales de notre pays, ce qui, dans ce dernier cas, pourrait justifier cette exemption. Est-ce le résultat d'une obligation légale d'égalité de traitement? Il semble qu'on retrouve ici plutôt une situation très comparable à celle de compagnies aériennes low-cost qui, au fil des ans, ont obtenu des décideurs locaux et autorités de tutelle de notre pays des avantages exorbitants du fait de leur pouvoir de négociation, certains diraient même de chantage.

Le parallélisme est plus éclairant qu'il n'y paraît. Pendant un an, Enrico Porsia, ancien correspondant de Backchich en Corse, a tenté de démêler le jeu des chantages implicites et des subventions plus ou moins cachées obtenues par Ryanair, notamment via l'achat de publicités par les collectivités locales sur le site de la compagnie, ainsi que le jeu pratiqué en matière de localisation de certains personnels pour s'exonérer du paiement des charges sociales nationales. La conclusion de son enquête⁽¹¹⁾ -en 2011- est sans appel: Le système Ryanair est fondé sur le dumping social, le chantage et la captation d'argent public... A propos de Ryanair et d'autres compagnies comparables, il convient d'ajouter une interrogation légitime sur la destination des profits à laquelle Offshore Leaks et Luxleaks -impliquant notre cher J.C Juncker- ont clairement répondu.

Ainsi, les contribuables français mais aussi jersiais, individus et entreprises, financent -de facto- et parfois à leur insu et indirectement, des entreprises qui tirent leurs bénéfices de consommateurs bien identifiables en termes de territoire national. Au final, avec Macquarie et son extension locale Condor Ferries, jouant sur les différentiels juridiques, sociaux, financiers, politiques, on est face à une réalité emblématique de la mondialisation financière et du dumping généralisé qui la caractérise: Une pieuvre dont les tentacules tiennent toutes sortes de domaines qui assurent à l'ensemble... des « avantages acquis » (!), c'est-à-dire une quasi-certitude de pouvoir gruger les consommateurs sans vergogne, mais aussi d'employer au moindre coût financier et social la main-d'oeuvre nécessaire, en ne lui assurant aucune des garanties qu'un pays comme le nôtre -à travers des luttes sociales et politiques- a confortées en matière de couverture santé, chômage etc. En langage managérial et boursicoteur, chez Macquarie, cela se dit, naturellement « pratiquer des investissements profitables mais aussi responsables ». Orwell aurait apprécié ce bel exemple de novlangue contemporaine...



David contre Goliath, un combat à suivre et à soutenir

» La forme que le conflit prendra dans les semaines à venir est difficile à dire mais il ouvre un espace de confrontation qu'il ne sera pas facile de refermer si médias, acteurs sociaux et politiques s'en mêlent. Et, comme nous l'indiquions, nos deux lascars -et leur syndicat- ne manquent pas de munitions.

Nous n'évoquions pas Ryanair par hasard à leur propos... L'insupportable fierté de son PDG Michael O'Leary en a pris un sérieux coup depuis qu'une décision de justice par le Tribunal Correctionnel d'Aix-en-Provence, en 2013, à partir d'une affaire lancée « modestement » depuis les Prud'hommes, a condamné l'entreprise pour travail dissimulé, avec 200 000 euros d'amende et près de 9 millions d'euros de dommages et intérêts⁽¹²⁾. Peu auparavant, devant l'annonce par Michael O'Leary de la fermeture de sa base à Marseille, enjeu de la mise en examen, l'inénarrable J.C Gaudin, Maire UMP de Marseille, avait demandé à son ami N.Sarkozy d'abroger le décret du 21 novembre 2006 qui prévoit que le Droit Social français s'applique aux personnels des « bases d'exploitation » des compagnies étrangères implantées en France. Pour rappel, le texte de 2006 avait déjà été attaqué devant le Conseil d'Etat par EasyJet et par Ryanair mais la requête des deux compagnies avait été rejetée. Fichu pays!

Ce n'est pas tout. Une autre affaire apporte une eau bien vive au moulin de nos deux navigants malouins. Et cette eau précieuse vient de Grande-Bretagne via un cas instruit en 2009 et 2010 à la requête de M.Diggins, un officier navigant recruté par... Condor, entreprise guernesaise (filiale de Marine Crewing Services Ltd) pour le service des anglo-normandes. L'homme vivait à Portsmouth au Royaume-Uni, rejoignait chaque jour son navire- qu'il quittait au retour- le dit navire étant immatriculé aux Bahamas... Le point de départ visait à déterminer la légalité ou non de son renvoi, mais, très vite, la question porta sur la localisation de la juridiction dont relevait son cas. En appel, le jugement confirma la thèse défendue par l'Employment Appeal Tribunal, sorte de Prud'hommes au plus haut niveau, et déclara sans aucune ambiguïté: « Si on cherche le lieu où est basé cet employé, il n'existe qu'une seule réponse raisonnable: C'est là où commencent ses fonctions et là où elles prennent fin. Il se peut que l'entreprise soit établie à Guernesey mais M.Diggins n'a aucun lien avec cet endroit et il en a moins encore avec les Bahamas, là où le navire est immatriculé... La question, donc, ne porte pas sur la localisation de l'employeur, mais sur celle de l'employé »⁽¹³⁾.

Il y a là ce que d'aucuns appelleraient des éléments de jurisprudence notables, ou au moins de précédents du plus haut intérêt pour le conflit qui nous mobilise. Les deux navigants, en effet, se trouvent dans une situation en tous points comparable, ils embarquent chaque matin dans le cadre de leur service à Saint-Malo et débarquent au même endroit. Restent les incertitudes de l'exercice, les subtilités des plaidoiries, les interstices des législations, la force des puissances financières engagées...





Conclusion provisoire ?

Cela fait bien longtemps que Condor/Macquarie et sa situation de quasi-monopole de fait intéressent des citoyens et des associations comme Attac, par exemple, au même titre que d'autres transnationales qui jouissent d'une ampleur médiatique plus conséquente. Et pas seulement parce que le paradis fiscal n'est jamais loin. L'impact concret des stratégies financières des grands groupes transnationaux comme Condor est rarement étudiée, notamment par les médias dominants, au niveau des personnels eux-mêmes alors qu'ils en subissent souvent de bien réelles conséquences dans leurs vies professionnelles et familiales

Condor Ferries est parvenu à se glisser avec une telle discrétion, et une telle fluidité depuis des années dans le paysage local qu'elle y a acquis une quasi invisibilité en tant qu'entreprise avec sa vie d'entreprise, ses inévitables problèmes, ses conflits syndicaux, par exemple. Peu d'infos « fument », par exemple, sur les conditions concrètes de travail, l'ambiance-maison, les accidents et l'accompagnement dans la durée des victimes d'accident, par exemple; ou alors seulement en « loucadé » avec promesse de rien ébruiter.

Si le conflit n'aboutit pas, ce combat n'aura pas été vain, il aura permis d'appliquer l'effet Dracula à propos d'une transnationale qui prospère dans l'ombre et ne souhaite surtout pas être jetée sous les projecteurs. Une campagne médiatique négative, un « incident de réputation », comme l'appellent les assureurs spécialisés, représentent un risque non négligeable...

Des arguments solides permettent d'espérer une issue favorable aux deux navigants dont l'audace force l'admiration. Si ce conflit aboutit favorablement, beaucoup s'en réjouiront car il garantira à d'autres de meilleures conditions d'emploi. Il affirmera qu'il n'y a pas de fatalité face au dumping social qu'il illustre au plus haut point. Au-delà, ce « grain de sable » mettrait ici en sérieuse difficulté un modèle néolibéral de « gouvernance ». En se jouant des frontières et des lois nationales, il vise à imposer « les eaux froides du calcul égoïste » aux gouvernements démocratiques et à leurs cadres législatifs. Il est bon de ne pas oublier que ces cadres sont le fruit de luttes dont les historiens nous ont indiqué les trajectoires et le prix en destinées humaines. La lutte continue ici et maintenant.



RETROUVEZ TOUTES NOS INFOS
SUR **MALOTRU.ORG**

NOTES

- 1) http://www.autoritedelaconcurrence.fr/user/standard.php?id_rub=591&id_article=2427
- 2) Ouest-France 6 janvier 2015
<http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/transport/2794415/Macquarie-fund-buys-islands-ferry-operator.html>
<http://www.mediapart.fr/journal/international/090714/offshore-leaks-le-guardian-sattaque-jersey>
Voir l'article de Dan Israel dans Médiapart :
<http://www.mediapart.fr/journal/economie/150914/lassaut-de-jersey-le-secret-bien-garde-des-riches>
<http://www.ouest-france.fr/un-marin-et-condor-ferries-aux-prudhommes>
- 7) <http://www.macquarie.co.uk/mgl/uk/about/news/2008/20080804>
- 8) Le Monde 30 novembre 2004 Le Département de Seine-Maritime, armateur amateur (E.Banzet)
- 9) Ouest-France 4-5 octobre 2003
- 10) Le Pays Malouin 19 Juin 2014 « 50 ans que les navires Condor rythment le port » (N.Evano)
- 11) La face cachée du low-cost. Enquête sur le système Ryanair, documentaire présenté lors d'un Colloque à Paris le 24 novembre 2011 Cf entretien avec l'auteur www.verite-low-cost.com
- 12) Le Monde 4 octobre 2013
- 13) <http://www.thompsons.law.co.uk/ltxt/lelr-weekly-150-condor-moment.htm>