



Pétrole

CP 117

Les **17**
chauffeurs
ESSO
23 ans de
RÉSISTANCE
face à un **géant**
MULTINATIONAL

FGTB

Centrale Générale

Ensemble, on est plus forts

www.accg.be

Les **17**
chauffeurs
ESSO

23 ans
de
RÉSISTANCE
face à un **géant**
MULTINATIONAL

Le Chiffon rouge

**Accroche à ton cœur un morceau de chiffon rouge
Une fleur couleur de sang
Si tu veux vraiment que ça change et que ça bouge
Lève-toi car il est temps**

**Allons droit devant vers la lumière
En levant le poing et en serrant les dents
Nous réveillerons la terre entière
Et demain, nos matins chanteront**

**Compagnon de colère, compagnon de combat
Toi que l'on faisait taire, toi qui ne comptais pas
Tu vas pouvoir enfin le porter
Le chiffon rouge de la liberté
Car le monde sera ce que tu le feras
Plein d'amour de justice et de joie**

**Accroche à ton cœur un morceau de chiffon rouge
Une fleur couleur de sang
Si tu veux vraiment que ça change et que ça bouge
Lève-toi car il est temps**

**Tu crevais de faim dans ta misère
Tu vendais tes bras pour un morceau de pain
Mais ne crains plus rien, le jour se lève
Il fera bon vivre demain**

**Compagnon de colère, compagnon de combat
Toi que l'on faisait taire, toi qui ne comptais pas
Tu vas pouvoir enfin le porter
Le chiffon rouge de la liberté
Car le monde sera ce que tu le feras
Plein d'amour de justice et de joie**

Voici l'histoire d'une lutte acharnée de 17 chauffeurs qui se sont trouvés confrontés à leur employeur, le géant multinational ESSO. Ensemble, ils ont fait front pour faire valoir leurs droits, sans jamais baisser les bras, jusqu'à obtenir gain de cause. Ils se sont battus pour leur emploi, leur sécurité d'existence et pour une CCT dont l'employeur n'avait que faire.

Cela fait penser à la chanson de Michel Fugain, 'Le Chiffon Rouge', de 1977, qui attisa la lutte pour l'emploi en Lorraine. La chanson continua de résonner des années durant.

Walter Simonet et Jean-Michel Brunin, deux délégués syndicaux de la Centrale Générale – FGTB ont représenté leurs camarades tout au long d'un conflit qui a duré 23 ans, de 1990 à 2013. Voici comment ils ont fini par aboutir à un dénouement favorable.



Le nom d'ESSO provient de la prononciation de l'acronyme S.O., pour Standard Oil, qui était jusqu'en 1911 le nom de l'entreprise fondée en 1870 en Amérique par John D. Rockefeller, l'un des plus grands barons du capitalisme rapace. Encore aujourd'hui, son nom est synonyme de richesse et d'avidité sans pareil.

En 1911 le trust nommé Standard Oil Company fut divisé en 34 entreprises séparées, dont la Standard Oil du New Jersey devint la principale. Aujourd'hui cette entreprise est connue sous le nom d'EXXON.

Dès sa création, la multinationale fut hostile aux syndicats. Lors d'actions syndicales aux Etats-Unis, la Standard Oil a été jusqu'à confisquer les foyers de travailleurs. Il y eut quelques fois des morts, abattus par des milices privées, voire par les forces de l'ordre. Rockefeller ne supportait aucun syndicat dans ses sites industriels. Malgré cela, Rockefeller fut contraint de revoir ses relations sociales. Il subit la pression de l'opinion publique et encore davantage celle de W.L. Mackenzie King, un homme politique qui allait plus tard devenir le premier ministre du Canada. Mais Rockefeller trouva une solution plus à son goût. Il lança une « politique d'intégration », sorte de syndicalisme d'entreprise, la même formule autoritaire de contrôle social utilisée sous le fascisme italien et allemand.

Les relations sociales posent encore et toujours problème chez EXXON. J.D. Jones, le président du syndicat américain de mineurs l'a formulé comme suit lors d'un congrès en 1993 : « *Le legs de Rockefeller & co perdure en matière de relations sociales. Seuls les pays ayant un syndicat fort et une bonne législation sociale et du travail parviennent à contraindre EXXON à travailler de manière responsable* ».

La posture de l'entreprise face à la question climatique est également sans équivoque. Sur la base de ses propres recherches, le géant du pétrole sait depuis 1977 que les émissions de CO² sont responsables du réchauffement climatique. Mais rien n'a été fait. Pire, pour cajoler ses actionnaires, l'entreprise s'est opposée à toute mesure gouvernementale de lutte contre le réchauffement climatique. Elle a fermé son centre d'étude et de recherche et émis des critiques acerbes contre le protocole de Kyoto en 1997. EXXON a financé toute une série de comités de soi-disant experts afin de semer le doute en matière climatique.

ESSO ou EXXON, chou vert et vert chou

Les 17 chauffeurs travaillaient pour Esso Marketing, la section d'ESSO Belgium qui s'occupait de l'entreposage, vente et distribution de produits pétroliers. Les chauffeurs assuraient cette dernière fonction.

ESSO Marketing avait son propre conseil d'entreprise, un comité pour la prévention et protection au travail, ainsi qu'une délégation syndicale au sein de laquelle Walter Simonet et Jean-Michel Brunin étaient actifs.

Aujourd'hui, ESSO Belgium est toujours une division d'EXXON-MOBIL. Mais ESSO ou EXXON, peu importe, ce ne sont que des étiquettes différentes pour une même entité. Un géant du pétrole érigé en 1870 par John Rockefeller. L'acronyme de la Standard Oil, S.O. a rapidement donné « ESSO ». La multinationale qui porte aujourd'hui le nom d'EXXON n'a jamais vu d'un bon œil les syndicats ni les bonnes relations sociales. Dès la création de l'entreprise, l'appât du gain a constitué son unique raison d'être. Aujourd'hui encore, cela se vérifie lorsque l'on voit les nombreuses tentatives d'EXXON pour contrer les mesures de limitation du réchauffement planétaire.

Les 17 chauffeurs d'ESSO Belgium

Bausier Willy	Panis Albert
Brunin Jean-Michel	Simonet Walter
De Blocq Robert	Smets Roger
Deligne Christian	Thayse Jean-Claude
Franck Christiaan	Van Bouwel John
Hendrickx Ronny	Van Durmen Alex
Herbel Willy	Van Genderen Paul
Laureyn Raoul	Vrelust Paul
Mertens Jacques	

Christian Deligne, Ronny Hendrickx, Jean-Claude Thayse, John Van Bouwel et Alex Van Durmen sont décédés durant la procédure. Paul Vrelust est décédé après la procédure.

Le travail conjoint d'un syndicaliste wallon et d'un syndicaliste flamand

Début 1987, vers 5h30 du matin, le téléphone sonne pour Walter Simonet au dépôt ESSO d'Anvers. A l'autre bout de la ligne, Jean-Michel Brunin essaie d'expliquer, dans une colère rouge et s'exprimant en dialecte tournaisien, que l'entreprise ne lui donne pas de gants de travail. Mais à part le mot « gants », Walter ne comprend rien du tout. Dépité, il renvoie Jean-Michel à Fons Bellen, un délégué CSC de Bruxelles, mieux à même de l'aider en français.

Cependant, Walter n'oublie pas le nom. Lorsque, peu de temps après, les élections sociales sont organisées, il insiste auprès de Jean-Michel pour qu'il se présente comme candidat au conseil d'entreprise. Jean-Michel est élu et intègre également la délégation syndicale.

C'est ainsi qu'une histoire incompréhensible de « gants » est à l'origine d'un partenariat des plus intenses. Ensemble, Walter et Jean-Michel ont suivi toutes les péripéties des dépôts ESSO, se maintenant toujours mutuellement informés des discussions et décisions.

Qu'est-ce qui lie Jean-Michel et Walter, alors ? Ce sont deux têtus, qui partagent le même esprit de justice, de solidarité et d'implication, le sens du « commitment », comme on entend souvent en anglais de nos jours.

17 camarades, 2 délégués syndicaux

Les 17 chauffeurs disposaient tous d'un permis de conduire spécial ADR, pour le transport de produits dangereux. Ils travaillaient en régime de deux équipes, dans des dépôts répartis sur tout le pays. Leurs problèmes ont commencé en 1993, lorsque la direction a avancé de nouveaux tableaux horaires. Il s'agissait principalement d'augmenter le rendement, ce qui a rapidement pu être constaté lorsqu'en novembre de la même année, un premier groupe de 12 personnes a été licencié. Cela a donné lieu à une bataille juridique sur plusieurs années, dont nous ferons le récit ci-après.

Les deux délégués syndicaux étaient le francophone Michel Brunin, de Tournai et le néerlandophone Walter Simonet, d'Anvers. Les deux restent affiliés à la Centrale Générale – FGTB.

La CSC avait également un délégué, Fons Bellen, qui fut remplacé lors de son départ à la retraite en 1992 par Paul Vrelust. Mais pour le travail syndical, l'initiative fut laissée aux représentants de la Centrale Générale – FGTB, que Paul Vrelust rejoignit d'ailleurs en 1993.

Les hommes de cour comme monnaie d'échange

Fin 1988 la direction laisse pour la première fois entendre qu'elle a un problème avec ses chauffeurs. A l'issue d'un conseil d'entreprise, le directeur adjoint Marannes prend Walter Simonet à part pour voir quelle serait sa position quant à une nouvelle organisation du travail.

L'année d'après, l'affaire atteint sa vitesse de croisière. Les délégués avaient constaté que les hommes de cour, à savoir les collègues qui restent sur place dans les dépôts, avaient tous des salaires différents. Outre leur salaire de base d'ouvrier qualifié, l'un obtenait un supplément, l'autre non, au bon gré des caprices des petits chefs locaux. Les délégués syndicaux, voulant mettre fin à cette situation arbitraire, demandent un salaire et un supplément égal pour tous. La direction se montre disposée à prendre en considération la proposition. Ce n'est que lorsque les parties s'asseyent autour de la table, que leur véritable jeu se révèle. En effet, l'assimilation du salaire des hommes de cour est conditionnée à l'adoption d'un nouvel agencement de l'horaire des chauffeurs.

Pour échapper à cette duperie, Walter Simonet essaie malgré tout d'arracher une convention pour les hommes de cour, comprenant une diminution de l'accord salarial. Mais la direction refuse catégoriquement. Ce n'est qu'en 1992 que l'on aboutit à un accord sur le salaire des hommes de cour. Ils obtiennent les conditions d'ouvriers surqualifiés +2,5%.

Un « horaire top » tenant sur un petit A4

Début 1990, la direction fait comprendre à la délégation syndicale qu'aux Pays-Bas il existait un horaire atypique pour les chauffeurs, à la grande satisfaction de la direction et des travailleurs. Ils lâchent pour la première fois le terme « horaire top ». Un membre de la direction, M. Van De Weijer, fournissait régulièrement ce genre d'horaire à la délégation, sur des petites feuilles A4, mais aucune de ces propositions n'avait été acceptée.

Le 27 septembre, la direction dépose l'« horaire top » définitif sur la table des négociations. En guise de carotte, la proposition inclut une réduction du temps de travail à salaire égal, mais avec l'obligation de travailler un samedi toutes les 6 semaines.

La direction exige que les négociations se tiennent dans le secret absolu. Lors du procès qui suivra, les avocats d'ESSO prétendront que ce secret professionnel avait été exigé par la délégation syndicale. Une fausseté manifeste.

De lourdes négociations vont se poursuivre jusqu'en novembre 1992. La délégation syndicale avait estimé la perte pour un chauffeur sur une année complète à quelque 100 000 francs belges. Elle exige par conséquent des paramètres clairs pour le calcul des heures de travail, des jours de vacances, des périodes de maladie et ainsi de suite. La direction avait pour unique cheval de bataille le coût du transport, qui à ses yeux était bien trop élevé.

Une nouvelle fois, le directeur adjoint Van De Weijer se pointe avec un petit A4 où il présente un exemple théorique. Il s'agit d'un camion censé fonctionner avec 3 chauffeurs. On travaillerait 175 jours par an, avec une charge quotidienne de 9,5 heures,

en deux équipes. Mais il n'était toujours pas question de paramètres clairs reprenant toutes les situations possibles au cours d'une année de travail. A ce moment, Walter Simonet, parlant au nom de la délégation syndicale, demande gentiment à la direction de revoir sa copie. Au lieu de cela, celle-ci revient quinze jours plus tard avec exactement la même proposition. Difficile de se montrer plus méprisant. Mais cela n'impressionne pas la délégation syndicale, qui rejette la proposition, jugée trop peu aboutie. Un mois plus tard, c'est rebelote, un petit A4, une proposition théorique criblée de contradictions et un nouveau rejet, inévitable, par la délégation syndicale.

Economiser à l'aide de calculs erronés

C'est alors qu'arrive malgré tout une proposition se rapprochant de la réalité. Le calcul tient enfin compte des jours de congé, fériés et jours-PET liés au régime d'équipe. Mais pour mettre en œuvre la proposition, il faut un chauffeur en pool, censé soutenir les 6 dépôts. Et même de cette manière, le calcul des heures de travail n'a ni queue ni tête.

Lorsque Walter et Jean-Michel, au terme de quelques calculs, prouvent noir sur blanc que la proposition n'est pas réalisable, la direction change de cap. Elle avance désormais que l'« horaire top » est effectivement possible étant donné que des chauffeurs fonctionnaient déjà dans ce système. Et effectivement, certains chauffeurs avaient un horaire dérogatoire présentant des similitudes avec le fameux « horaire top ». Seulement, il s'est ensuite avéré que les chauffeurs en question n'étaient pas correctement payés. Plus tard, l'inspection des lois sociales allait d'ailleurs rectifier les paiements de salaires, jours fériés et heures sup-

plémentaires de ces personnes. Il va de soi que l'argument ne convainc pas, au contraire, il ne fait qu'accroître la méfiance.

Que ce soit clair : la délégation a toujours été disposée à négocier sur l'« horaire top ». Mais pas sans en gommer les erreurs, ni en lésant les chauffeurs par un horaire mal calculé.

S'en suit un moment de silence. Walter profite de ce moment de répit pour prendre contact avec les travailleurs aux Pays-Bas afin de leur demander comment fonctionne l'« horaire top » chez eux. Mais il n'obtient pas de réponse. Cela n'aurait peut-être pas beaucoup aidé, car la législation néerlandaise diffère totalement de la nôtre.

En 1992, Walter dépose une nouvelle proposition au nom de la délégation. Celle-ci prévoit un régime en 3 équipes, débutant le dimanche soir à 22h et prenant fin le samedi matin à 6h. La grande flexibilité, donc. La direction rejette la proposition, la considérant trop chère et souhaitant introduire coûte que coûte l'« horaire top ». Il savent très bien pourquoi, il s'agit d'une mesure d'économie. Ce n'est pas pour rien qu'ils répètent à tort et à travers que le transport par des tiers est bien meilleur marché que le transport en interne.

Petit à petit, la direction commence désormais à informer les chauffeurs de l'introduction d'un nouvel horaire. Les délégués syndicaux sont liés au secret, mais la direction, elle, se met à communiquer sans gêne.

Fin 1992, la délégation syndicale demande l'organisation d'une séance d'information formelle et générale sur l'« horaire top ». Tous les chauffeurs et magasiniers sont invités à une réunion au Crest-Hotel à Anvers, où ils assistent à une présentation de M. Van Melkebeke, le président du conseil d'administration. Walter

obtient le droit de prendre la parole au nom de la délégation syndicale, même si la direction s'y était fortement opposée. A l'aide de panneaux, il montre des exemples d'horaires dans l'application du nouvel « horaire top ». De cette manière, les chauffeurs peuvent clairement voir les conséquences de ce tableau horaire atypique.

Autant dire que les chauffeurs ne sont pas particulièrement enthousiastes à l'issue de cette rencontre. La direction s'accroche pourtant à son « horaire top ». Pour elle, le transport en interne est trop cher, économie il faut et économie il y aura, un point c'est tout.

Le grand cheval de bataille : la sécurité d'emploi et d'existence.

La délégation syndicale souhaite désormais que la direction lui dise si la sécurité d'emploi reste bel et bien garantie pour les chauffeurs, à court et long terme. Elle le demande juste pour être sûre, car il n'existe pas de véritable inquiétude à ce sujet. C'est ce qu'elle croyait, à tout du moins. Il n'y a pas lieu de négocier sur la sécurité d'emploi, puisqu'un Arrêté Royal la garantit. Celui-ci a été renouvelé tous les deux ans et est d'ailleurs toujours d'application. Il définit qu'on ne peut faire appel à des tiers dans le secteur pour du travail pouvant être effectué par le personnel interne. C'est également valable pour le transport.

Malgré tout, l'inquiétude est grandissante. Personne ne peut nier que tout est fait pour rendre le transport en interne très cher. On démarre régulièrement avec des demi-chargements, on ne décharge qu'en petites quantités et on effectue des sorties absurdes, erronées.

Les négociations sur l'instauration de l'«horaire top» se poursuivent jusqu'en avril 1993. La délégation syndicale est toujours tenue de respecter le secret et même les membres du conseil d'entreprise sont laissés dans le brouillard.

Le 28 avril 1993, la direction organise une réunion avec une délégation syndicale restreinte, Walter, Jean-Michel et Paul Vrelust, ainsi que les secrétaires régionaux des deux syndicats d'Anvers, Urbain Tempelaere pour la Centrale Générale – FGTB et François Convens pour la CSC. Au grand dam de la délégation, Convens demande à la direction de rédiger un projet de CCT. Le 8 mai, la direction y donne suite en envoyant aux deux secrétaires syndicaux anversoïis un projet de CCT sur l'« horaire top ». Côté

Centrale Générale, on analyse le projet en profondeur et on se prépare à une discussion relevée. Mais lorsque les négociateurs se remettent autour de la table le 2 juin, François Convens de la CSC insiste immédiatement pour que l'on présente le projet sans la moindre modification aux chauffeurs et hommes de cour. Non seulement les représentants de la Centrale Générale, mais aussi Paul Vrelust de la CSC, sont particulièrement contrariés.

Pour couronner le tout, la direction déclare unilatéralement que le projet de CCT présenté ne serait plus d'application si le prix du transport venait à augmenter indépendamment de sa volonté. Ils savent déjà qu'une nouvelle taxe sur le transport de marchandises va pointer le bout du nez en 1994. De quoi préparer encore une fois le terrain en vue de procéder à des licenciements.

Le projet de CCT est à prendre ou à laisser. Walter insiste sur la majorité des 2/3 pour empêcher toute discussion à l'avenir, mais la direction refuse et maintient la majorité à 60%. Walter, Jean-Michel et Paul Vrelust parcourent alors tous les dépôts pour faire voter les chauffeurs et hommes de cour. Ils rejettent le projet de CCT à 98%.

Un Arrêté Royal met un frein à la sous-traitance

Le 28 mars 1975, le Roi Baudouin et le Ministre de l'emploi de l'époque, A. Califice, signent un Arrêté Royal, publié au Moniteur Belge le 10 mai 1975, avec le texte suivant :

ARRETE ROYAL rendant obligatoire la convention du 3 septembre 1960 concernant la sécurité d'existence, entérinée le 27 février 1975 en tant que convention collective de travail, au sein de la Commission paritaire nationale de l'industrie et du commerce du pétrole.

Il est stipulé à l'article 2,1 b

Limitation de l'utilisation de la main-d'œuvre à l'extérieur de l'entreprise, c'est-à-dire qu'il ne peut être confié à des tiers des travaux qui, de tous temps, ont été effectués par le personnel de l'entreprise. On entend par travaux non seulement les travaux d'entretien et de production mais également le transport, le chargement et le déchargement des produits pétroliers et leurs dérivés.

Etape suivante : un coup de pied au derrière

Nous sommes en 1993. Lorsqu'il s'avère que les chauffeurs d'ESSO rejettent presque à l'unanimité l'« horaire top » prévoyant une organisation atypique du travail, pour la direction c'est le début de la fin. Une fin qui ne surprendra pas tout le monde, car dès février circulent des rumeurs de licenciements parmi les chauffeurs anversois.

Le 12 juillet, le Conseil d'entreprise apprend que l'entreprise va progressivement mettre un terme à l'utilisation de ses propres chauffeurs. Le 20 juillet se tient une concertation à ce sujet avec la délégation syndicale. Elle sera suivie d'une deuxième concertation le 29 juillet. La direction rejette une proposition de la délégation visant à maintenir le transport en interne, déclarant que compte tenu de la conjoncture économique, l'« horaire top » n'est plus rentable et qu'elle opte donc pour le démantèlement. La délégation syndicale renvoie une nouvelle fois à l'Arrêté Royal garantissant la sécurité d'existence dans le secteur et considère qu'un démantèlement ne peut être envisagé qu'à très long terme. Les représentants syndicaux rappellent également les accords conclus lors de la fermeture des dépôts de Hasselt et Gand. A l'époque, ESSO avait garanti qu'il n'y aurait plus de pertes d'emploi chez les chauffeurs et magasiniers si d'autres dépôts venaient à fermer. La direction reste toutefois sur sa décision, rejetant obstinément toute proposition de la délégation syndicale.

Le 11 août, la délégation obtient la liste des chauffeurs et hommes de cour concernés. Une liste pleine d'anomalies, aussitôt renvoyée à l'expéditeur. La délégation saisit l'occasion pour reprendre la discussion sur les réagencements, sur les transferts

et sur la prépension. Quelque 25 travailleurs âgés de 50 ans ou plus pourraient en bénéficier. De l'autre côté de la table on fait la sourde oreille.

Le 26 août, la direction fait comprendre que pour elle, la prépension à 50 ans est bien trop chère. Elle annonce en même temps que les hommes de cour sont retirés du plan de démantèlement. Seuls les chauffeurs seront licenciés. Et sur ce point la direction ne souhaite plus négocier davantage.

Les chauffeurs ne se laissent pas faire

La Centrale Générale – FGTB décide de présenter l'épineux dossier à la Commission paritaire de l'industrie pétrolière, qui ne prend toutefois pas position.

La CSC, de son côté, organise une réunion avec ses affiliés le 8 octobre à Elewijt. A cette occasion, il s'avère que les membres sont en désaccord total avec leur secrétaire syndical François Convens et leur responsable national Van Genechten. Ils leur avaient explicitement interdit de signer quelque accord que ce soit avec ESSO, mais il apparaît que certaines choses ont été manigancées en coulisses. Par la suite, il s'avèrera que les dirigeants de la CSC avaient bel et bien signé un préaccord sur le démantèlement du transport interne et sur les licenciements. La CSC avait laissé les chauffeurs sur le carreau, y compris ses propres affiliés.

Le vendredi 25 octobre 1993 à 5h du matin les chauffeurs occupent le dépôt de Bruxelles. Ils veulent imposer une concertation. Walter et Jean-Michel partent de l'idée que l'action ne durera qu'une journée, mais les chauffeurs se dirigent vers une occupation de plus longue haleine. Walter cherche aussitôt conseil auprès d'Urbain Tempelaere, le secrétaire syndical de la Centrale Générale d'Anvers, qui est justement en train d'assister à un congrès syndical du secteur pétrolier. Urbain ne cache pas sa préoccupation. « Vous vous rendez bien compte de ce dans quoi vous vous lancez ? », réagit-il. Mais il donne son entière confiance à ses militants et couvre l'action, ce qui lui confère un caractère légal et octroie des indemnités de grève aux participants. Le même jour, l'action d'occupation obtient l'attention de la chaîne de télévision publique, mais le JT de VTM la passe complètement sous silence, alors qu'il avait envoyé une

équipe de reportage sur place.

Le lundi matin, le 28 octobre, la direction informe les chauffeurs de l'existence d'un accord avec la CSC, concernant l'instauration de la prépension. La poursuite de l'occupation n'a donc pas de sens, estime-t-elle. Par contre, il n'y a pas de texte à présenter. De plus les chauffeurs avaient déjà mis en garde depuis longtemps qu'ils ne voulaient voir aucun accord conclu à leur insu, sans la moindre concertation. L'occupation est maintenue. Elle finira par durer 6 jours, durant lesquels la sécurité des entrepôts sera assurée, l'accès étant garanti aux services de secours. L'évacuation se fait dans le calme.

Le 2 novembre, lors du congrès de la Centrale Générale – FGTB, il y a un échange d'idées plus approfondi avec Michel Nollet, le président de la centrale et en même temps secrétaire compétent pour le secteur de l'industrie pétrolière. Il est convenu que le licenciement collectif des chauffeurs sera amené au tribunal. Nollet et le secrétaire général Dan Plaum écrivent un point de vue vigoureux sur l'affaire dans le CG-Info, le journal militant de la Centrale Générale – FGTB.

Entretemps ESSO a entrepris des démarches auprès de Miet Smet, à l'époque ministre de l'Emploi et du Travail, pour obtenir le statut d'entreprise en difficultés techniques et économiques. Tout sauf évident. Il faudra attendre un entretien le 23 décembre et tirer une nouvelle fois la ministre par la manche à la mi-janvier 1994. Le 21 février 1994, ESSO finit par obtenir ce statut, pour une durée d'un an, à partir de novembre 1993. C'est étonnant, car cela signifie que c'est rétroactif.

Prise de position dans le journal militant CG info publié à l'époque

Les militants du secteur pétrolier ont souvent constitué le fer de lance de la lutte sociale. Dès le début, ils ont réalisé une percée en matière de réduction du temps de travail. La lutte qu'ils ont menée pour la protection légale du délégué syndical a fini par aboutir à des résultats et à une meilleure protection légale pour tous les militants syndicaux.

Aujourd'hui ils constatent à nouveau que les patrons cherchent à briser la force de leur organisation syndicale en faisant appel aux tribunaux civils lors de conflits sociaux. Le militantisme et la cohésion des ouvriers du pétrole sont un exemple et une aide pour tous les ouvriers.

La presse de droite, les médias et le patronat ne le savent que trop bien. C'est pour cela qu'ils accusent les ouvriers du pétrole de corporatisme. Au cours de la dernière grève du pétrole, bon nombre de journalistes ont ressorti leurs dossiers jaunis des archives pour prétendre que les ouvriers du pétrole ne pensent qu'à eux-mêmes et à leurs revenus et ne sont pas solidaires avec les milliers de chômeurs.

Le véritable corporatisme est toutefois organisé par les employeurs. En effet, les employeurs étaient disposés à mettre beaucoup d'argent sur la table des négociations CCT. Ils ont toutefois refusé de négocier sur la réduction du temps de travail, la sous-traitance et la limitation du travail intérimaire et les embauches complémentaires.

Voilà pourquoi la CG a refusé de signer la CCT. Voilà pourquoi la CG défend bec et ongle les chauffeurs d'ESSO face aux licenciements. Voilà pourquoi la CG opte pour la solidarité avec les ouvriers du pétrole.

Dan Plaum,
Secrétaire national

Michel Nollet
Président

ESSO se venge sur Walter Simonet

Dès les licenciements, Walter Simonet s'est tourné vers le tribunal pour contester le sien. En tant que délégué syndical et membre du conseil d'entreprise et du CPPT, il ne peut pas être remercié aussi facilement. Le procès débuta le 2 janvier 1994.

Walter avait le droit de partir en prépension, mais dans la convention en la matière figure, un article 5 tout à fait particulier. Celui-ci précise explicitement que Walter Simonet ne peut introduire d'autre requête à la suite ou découlant de la fin de son contrat de travail. Non seulement sa réintégration était désormais demandée, un pourvoi en cassation était également interjeté. En réponse, ESSO laissa entendre que l'octroi de la prépension était caduque si un pourvoi en cassation était effectivement interjeté. Walter n'a pas signé de convention de prépension. Son licenciement prit effet le 20 juillet 1994, avec un délai de préavis légal de 56 jours. Cela signifie que la CCT de l'industrie du pétrole, qui prévoyait un délai de préavis bien plus long, n'a pas été respectée. C'est ainsi qu'ESSO se venge sur le porte-parole de la délégation syndicale.

Les licenciés sont vengés

Dès le 18 novembre 1993, les 12 premiers chauffeurs qui n'entrent pas en ligne de compte pour la prépension sont licenciés. Ce sont donc des licenciements secs. En mars 1994, on commence à licencier les chauffeurs pouvant partir à la prépension. C'est à ce moment-là que tous les affiliés de la CSC passent à la Centrale Générale - FGTB.

Immédiatement après le licenciement des chauffeurs et des chauffeurs protégés (dont Jean-Michel était le dernier), la Centrale Générale demande leur réintégration.

La direction réserve cependant un traitement tout particulier à Walter.

Lors d'une réunion à Bruxelles avec Paul Lootens, qui avait entretemps remplacé Michel Nollet en tant que secrétaire national pour le pétrole, la décision est prise d'instruire un dossier à l'essai, au nom de Jean-Michel, auprès du Tribunal du Travail de première instance à Tournai. Des dossiers sont également constitués pour tous les autres chauffeurs, mais il s'agit de voir d'abord à quoi va aboutir le dossier d'essai, avant de les introduire à leur tour.

Six ans de procédure en première instance pour contester son licenciement

Le procès sans fin, ne fut-ce que pour l'affaire de Jean-Michel Brunin, s'est déroulé comme suit. Il ne s'agit par ailleurs que de la première instance, qui précéda la procédure en appel.

1. 02/12/1994 : le dossier est renvoyé au rôle général par la partie adverse (Esso)
2. 01/12/1995 : le dossier est renvoyé au rôle général par la partie adverse (Esso)
3. 31/01/1997 : le dossier est renvoyé en audience extraordinaire au 16/06/1997
4. 16/06/1997 : le dossier est retenu et plaidé, et se poursuivra le 05/09/1997
5. 05/09/1997 : le dossier est renvoyé au rôle général
6. 07/01/2000 : le dossier est renvoyé au rôle général
7. 02/06/2000 : le dossier est renvoyé au rôle général
8. 06/04/2001 : le dossier est reporté au 15/06/2001
9. 15/06/2001 : le dossier est plaidé, le tribunal le garde en délibération et rendra son jugement le 21/09/2001
10. 21/09/2001 le tribunal rend son jugement.

Le procès en première instance dura donc six ans.

D'audience en audience

Walter et Jean-Michel pensent être arrivés au bout de leurs peines, mais ils se trompent royalement. Ce n'est que le début. Ils passeront des heures chez les avocats, à arpenter les couloirs du Ministère de l'Emploi et du Travail, à glaner des informations auprès de spécialistes en droit du travail et finances, à se réunir avec le professeur Marc Rigaux de l'université d'Anvers, à se concerter et à se disputer aussi à la Centrale Générale et dans les services juridiques du syndicat. Tout en restant en contact avec tous les chauffeurs. Au fil des ans et au-delà de la barrière linguistique ils ont maintenu de solides liens d'amitié.

La série de procès de Jean-Michel a commencé le 2 décembre 1994 à Tournai. Une première décision tombe le 21 septembre 2001, lui donnant tort.

Rester calme et persévérer, tel est le mot d'ordre depuis de nombreuses années. Walter et Jean-Michel se rendent à toutes les audiences, accompagnés de quelques collègues chauffeurs. Chaque séance est préparée avec l'avocat. C'est une procession interminable. En effet, n'oublions pas les procédures d'appel qui suivront.

Un beau souvenir

Il n'y a pas que des malheurs. Walter et Jean-Michel gardent aussi de beaux souvenirs de tout ce procès. Comme la fois où ils ont failli se retrouver sur les genoux de la ministre.

Entretemps nos deux délégués étaient devenus des visages familiers au ministère du travail et de l'emploi à Bruxelles. Au cours de leurs visites pour effectuer des recherches dans les archives, ils furent renvoyés vers un ascenseur qu'ils n'avaient encore jamais pris. Mais le bâtiment de la rue Belliard était un véritable labyrinthe. En sortant de l'ascenseur, ils ont abouti dans un couloir recouvert, à leur grand étonnement, de tapis plein rouge. Ils se sont retrouvés devant une porte indiquant « bibliothèque ». A l'intérieur, tout était impeccablement rangé. Cependant, il n'y trouvèrent pas ce qu'ils cherchaient. Par la suite, il s'avéra que sans le vouloir ils étaient tombés dans le cabinet ministériel. Ils ont juste regretté de ne pas avoir été demander de café...

Par contre il n'y a pas que des malheurs. Il y a aussi des anecdotes plus amusantes, comme la fois où Walter et Jean-Michel se sont perdus dans les couloirs du Ministère du Travail et de l'Emploi.

Lors du premier jugement dans l'affaire de Jean-Michel, le tribunal du travail de Tournai fait tomber une décision pour le moins particulière : « Le Roi a donc outrepassé son pouvoir en rendant obligatoire la CCT du 27 février 1975 ». En d'autres termes, ce ne sont pas les chauffeurs, mais bien une CCT de force obligatoire qui est ici condamnée.

Entretiens ESSO démantèle complètement ses activités de transport, pour les céder à des tiers. Les marins également chargés du transport de pétrole sont relevés de leurs tâches et mutés à la raffinerie. Les chauffeurs hollandais et luxembourgeois sont à leur tour remerciés.

En appel, en cassation

L'appel dans le dossier de Jean-Michel est interjeté le 8 février 2002 à Mons. Il faudra attendre encore 3 ans pour avoir un jugement définitif, le 7 janvier 2005. Les reports se succèdent, toujours dus aux circonstances exceptionnelles : un juge gravement malade, un autre qui décède. Bref, la faute à pas de chance. En 2004, lors de la procédure d'appel, la partie adverse demande la preuve que les chauffeurs ont subi une perte financière à la suite du licenciement.

Walter et Jean-Michel demandent alors aux chauffeurs une copie de leurs déclarations fiscales introduites depuis leur licenciement, jusqu'en 2004. On fait appel à un expert pour calculer ce que les chauffeurs auraient gagné s'ils n'avaient pas été licenciés et comparer cela à leur véritable situation après licenciement. A la grande stupéfaction du service juridique de la FGTB, Walter et Jean-Michel avancent des chiffres en béton. La perte de revenus d'un ancien chauffeur peut atteindre les 130 000 euros. Sans compter les avantages supplémentaires du service actif.

Mais cela ne sert à rien. L'arrêt en appel déboute Jean-Michel.

Et maintenant ? Se tourner vers la Cour de Cassation ? La FGTB de Tournai, qui s'occupe du dossier de Jean-Michel, tire immédiatement la sonnette d'alarme. Qui va payer cette addition pour le moins salée ? Caroline Copers, qui est alors présidente de la Centrale Générale – FGTB d'Anvers, trouve une solution. Il est convenu de répartir de manière égale les coûts entre les sections d'Anvers, Bruxelles et Tournai.

Il faut cependant encore convaincre les avocats du bien fondé d'un pourvoi en Cassation, dont ils sont tout sauf convaincus. Lorsqu'un avocat fait remarquer que l'affaire est perdue d'avance, Jean-Michel se fâche tout rouge. D'une seule traite, il présente tous les arguments de la défense, ce qui impressionne l'une des avocats, maître Cécile Draps. D'emblée, elle reçoit toutes les pièces à conviction, lui permettant d'estimer qu'il y a bel et bien matière à cassation.

Le grand tournant

Cela a marqué un tournant dans l'affaire. Le 11 septembre, le jugement en appel arrêté à Mons est cassé. Enfin une victoire ! Pas seulement pour les chauffeurs d'ESSO, mais pour tous les travailleurs qui devront à l'avenir s'appuyer sur une CCT en vigueur.

Instruit par maître Françoise Vandebossche, le dossier de Jean-Michel est désormais renvoyé à la Cour d'Appel de Bruxelles, qui suit l'avis de la Cour de Cassation. Jean-Michel obtient une indemnité. L'arrêt est prononcé le 12 février 2009. Dans une affaire qui remonte au 2 décembre 1994!

Reste alors les dossiers des seize autres chauffeurs, dont cinq étaient déjà décédés au cours de ces quinze années. Walter et Jean-Michel continuent à veiller à ce que les droits des veuves et enfants soient garantis.

ESSO sent bien que les choses se gâtent. Il y a désormais un précédent juridique pouvant se répéter seize fois, pour chacun des chauffeurs. L'entreprise n'a rien à y gagner et propose donc un arrangement au chef du service juridique de la FGTB d'Anvers,

Karel Hendrickx. Cela implique un accord à l'amiable entre les parties, permettant de mettre fin au processus judiciaire.

Mais les chauffeurs rejettent la proposition, ainsi que celles qui suivent. Ils se sentent renforcés par le jugement en faveur de Jean-Michel et veulent amener les dossiers de tous les chauffeurs devant le juge. La procédure commence le 22 septembre 2011. Les premières décisions tombent à Bruxelles : deux des trois dossiers traités à cette occasion aboutissent à un résultat positif.

Le dénouement : ESSO indemnise tout le monde

La voie judiciaire n'était donc pas sans risque, allait durer longtemps et tout comme à Bruxelles, tout le monde n'allait pas y obtenir gain de cause. En 2012, Herman Baele, entretemps secrétaire fédéral en charge du secteur du pétrole, propose d'entrer en concertation avec ESSO. Les chauffeurs lui donnent un mandat pour aboutir à un compromis, sous certaines conditions, et en convenant d'être maintenus informés de l'avancée des discussions.

Après de longues et laborieuses sessions de négociations avec les représentants d'ESSO, on finit par aboutir à une proposition d'accord en juin 2013. Celle-ci est approuvée à Bruxelles, par tous les chauffeurs, ainsi que les veuves et héritiers des collègues décédés.

Walter et Jean-Michel ne sont cependant pas arrivés au bout de leurs peines. ESSO leur tend un nouvel obstacle. Toutes les

personnes concernées sont tenues de signer l'accord, sans quoi il serait caduque. Nos deux délégués partent donc à la recherche de toutes les parties prenantes qui ne s'étaient pas rendues à Bruxelles. Ils iront récolter les signatures nécessaires jusqu'en France.

Reste alors une dernière épine à retirer. L'indemnité convenue est bien versée, mais les documents y afférant se font attendre. Une nouvelle fois, ESSO ne respecte pas l'accord comme il se doit. Il faut même menacer de réclamer des intérêts de retard pour les mois d'attente des documents.

A partir de 1993, Walter et Jean-Michel se sont réunis quatre fois ou plus par an avec les chauffeurs. Et cela a fonctionné, même s'ils devaient venir des quatre coins du pays. On a fait appel à une interprète, les réunions se sont tenues parfois à Anvers, parfois à Tournai ou encore à Bruxelles. Tout le monde a apporté sa petite participation dans les frais.

Encore aujourd'hui, ces chauffeurs se réunissent régulièrement.

Un petit mot de remerciement

Un petit mot de remerciement s'impose. Walter, Jean-Michel et leurs collègues n'auraient pas pu gagner leur procès sans l'aide de nombreuses personnes envers qui ils sont particulièrement reconnaissants. Il est pratiquement impossible de citer tous les noms, mais cela n'enlève rien au sentiment de reconnaissance.

Nous mentionnons celles et ceux qui toutes ces années durant ont pris le dossier à cœur, l'ont mené dans la bonne direction, ils étaient avec nous sur la ligne de feu :

Les secrétaires syndicaux :

Michel Rapaille	Dan Plaum
Daniel De Guissme	Patrick Lodewijckx
Urbain Tempelaere	Bruno Verlaeckt
René Geybels	Herman Baele
Paul Lootens	Caroline Copers
Michel Nollet	Marc Goblet

Marc Rigaux : professeur titulaire émérite à l'Université d'Anvers

Francoise Vandebossche : avocate

Cécile Draps : avocate honoraire

Anneke Snoekx et Nicole Naert : conseillères fiscales

Anja Fierens : interprète

Marie-José Wellens : conseillère en droit social

Sans oublier Karel Hendrickx, qui assurait la coordination au service juridique de la FGTB.

