

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2024

12 september 2024

DE AANGEKONDIGDE
HERSTRUCTURERING
BIJ AUDI BRUSSELS

Hoorzitting

Verslag

namens de commissie
voor Economie, Consumentenbescherming en
Digitale Agenda en de commissie
voor Sociale Zaken, Werk en
Pensioenen
uitgebracht door
mevrouw **Anja Vanrobaeys** en
de heer **Jean-Luc Crucke**

Inhoud

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden	12
III. Antwoorden van de uitgenodigde sprekers.....	25
IV. Replieken en bijkomende antwoorden	30

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2024

12 septembre 2024

LA RESTRUCTURATION
ANNONCÉE
CHEZ AUDI BRUSSELS

Audition

Rapport

fait au nom de la commission
de l'Économie, de la Protection
des consommateurs et de l'Agenda numérique
et de la commission des Affaires sociales,
de l'Emploi et des Pensions
par
Mme **Anja Vanrobaeys** et
M. **Jean-Luc Crucke**

Sommaire

Pages

I. Exposés introductifs	3
II. Questions et observations des membres.....	12
III. Réponses des orateurs invités	25
IV. Répliques et réponses complémentaires.....	30

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Roberto D'Amico

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Michael Freilich, Anneleen Van Bossuyt, Charlotte Verkeyn
VB	Dieter Keuten, Reccino Van Lommel
MR	Anthony Dufrane, Youssef Handichi
PS	Patrick Prévot, Sophie Thémont
PVDA-PTB	Roberto D'Amico, Annik Van den Bosch
Les Engagés	Ismaël Nuino, Anne Pirson
Vooruit	Jeroen Soete
cd&v	Leentje Grillaert
Ecolo-Groen	Meyrem Almaci
Open Vld	Steven Coenegrachts

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Dorien Cuylaerts, Peter De Roover, Theo Francken, Wouter Raskin
Kurt Moons, Lode Vereeck, Wouter Vermeersch
Georges-Louis Bouchez, Gilles Foret, Florence Reuter
Hugues Bayet, Ridouane Chahid, Christophe Lacroix
Kim De Witte, Raoul Hedebouw, Nadia Moscufo
Isabelle Hansez, Stéphane Lasseaux, Carmen Ramlot
Melissa Depraetere, Alain Yzermans
Tine Gielis, Nathalie Muylle
Rajae Maouane, Dieter Vanbesien
N., Kjell Vander Elst

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de nummering van de publicaties:	
DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

DAMES EN HEREN,

Uw commissies hebben, naar aanleiding van de beslissing van de plenaire vergadering van 10 juli 2024 (CRIV 56 PLEN 002) en overeenkomstig de bijeenroeping door de commissievoorzitters, een hoorzitting gehouden over de aangekondigde herstructurering bij Audi Brussels.

Tijdens die hoorzitting, die plaatsvond op 17 juli 2024, werden de volgende personen gehoord:

— de heren Ronny Liedts, hoofdafgevaardigde, ACV/CSC METEA, en Dominique Bray, hoofdafgevaardigde, CNE; de heren Hillal Sor, algemeen secretaris, MWB-ABVV/FGTB, en Pascal Debrulle, afgevaardigde, ABVV/FGTB; de heer Stephan De Muelenaere, bestendig secretaris, ACLVB;

— mevrouw Clarisse Ramakers, algemeen directeur Agoria Wallonië, en de heer Bart Steukers, CEO, Agoria.

Eerder die dag vond in uw commissies reeds een gedachtewisseling over hetzelfde onderwerp plaats met de ontslagnemende vice-eersteministers en ministers van Economie en Werk, en van Financiën (CRIV 56 COM 001).

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. Inleidende uiteenzettingen van de vertegenwoordigers van de representatieve werknemersorganisaties

1. Inleidende uiteenzetting van de heren Ronny Liedts, hoofdafgevaardigde ACV/CSC METEA bij Audi Brussels, en Dominique Bray, hoofdafgevaardigde CNE bij Audi Brussels

De heer Ronny Liedts (ACV-CSC METEA) dankt de commissie voor de ontvangst maar betreurt de aanleiding van de hoorzitting. Hij werkt sinds 35 jaar bij Audi Brussels en is lid van zowel de ondernemingsraad van Audi Brussels als de mondiale ondernemingsraad van Audi. In de loop van het voorbije jaar waren er diverse negatieve berichten, zoals het weghalen van de productie van het Q4-model ondanks de investering van 50 miljoen euro en, in maart 2024, de aankondiging dat de opvolger van de Q8 e-tron zou worden geproduceerd in Mexico. Dat betekende dat er vanaf 2027 geen model toegewezen was aan Audi Brussels. De verkoop van de Q8 e-tron stakte eveneens, met ruime economische werkloosheid tot gevolg en het ontslag van tijdelijke werknemers. De vakbonden hebben meermaals de onzekerheid over

MESDAMES, MESSIEURS,

Suite à la décision de la séance plénière du 10 juillet 2024 (CRIV 56 PLEN 002) et conformément à la convocation envoyée par ses présidents, vos commissions ont organisé une audition sur la restructuration annoncée chez Audi Brussels.

Lors de cette audition, qui a eu lieu le 17 juillet 2024, les personnes suivantes ont été entendues:

— MM. Ronny Liedts, délégué principal, CSC-ACV METEA, et Dominique Bray, délégué principal, CNE; MM. Hillal Sor, secrétaire général, MWB-FGTB/ABVV, et Pascal Debrulle, délégué, FGTB/ABVV; et M. Stephan De Muelenaere, secrétaire permanent, CGSLB;

— Mme Clarisse Ramakers, directrice générale Agoria Wallonie, et M. Bart Steukers, CEO, Agoria.

Plus tôt dans la journée, un échange de vues sur le même thème a eu lieu au sein de vos commissions avec le vice-premier ministre et ministre de l'Économie et du Travail et le vice-premier ministre et ministre des Finances, démissionnaires (CRIV 56 COM 001).

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

A. Exposés introductifs des représentants des organisations syndicales représentatives

1. Exposé introductif de MM. Ronny Liedts, délégué principal CSC-ACV METEA chez Audi Brussels, et Dominique Bray, délégué principal CNE chez Audi Brussels

M. Ronny Liedts (CSC-ACV METEA) remercie la commission pour son accueil, tout en déplorant les circonstances de cette audition. Cela fait 35 ans qu'il travaille chez Audi Brussels et il est membre tant du conseil d'entreprise d'Audi Brussels que du conseil d'entreprise mondial d'Audi. Au cours de ces dernières années, les mauvaises nouvelles se sont succédé, comme le retrait de la production du modèle Q4 malgré l'investissement de 50 millions d'euros et, en mars 2024, l'annonce que le successeur de la Q8 e-tron serait produit au Mexique. Cela signifiait qu'à partir de 2027, plus aucun modèle ne serait confié à Audi Brussels. De plus, la vente de la Q8 e-tron a connu un ralentissement, ce qui a entraîné un chômage économique important et le licenciement de travailleurs temporaires. Les syndicats

Audi Brussels aangekaart en hadden vernomen dat er tegen de zomer een antwoord zou komen.

Op de bijzondere ondernemingsraad van 9 juli 2024 werd dan de intentie tot sluiting van Audi Brussels aangekondigd. De directie laat uitschijnen dat het om een herstructurering gaat, maar dat de wet-Renault¹ haar verplicht om een intentie tot sluiting aan te kondigen. De spreker laat in het midden of dat klopt. Volgens het plan worden ongeveer 1.510 medewerkers ontslagen op 31 oktober 2024; 1.110 medewerkers worden in mei 2025 ontslagen en de laatste 300 medewerkers worden mogelijk later ontslagen.

De spreker zet uiteen dat de vakbond een zo volledig mogelijk jobbehoud nastreeft, zowel voor Audi Brussels als voor de werknemers van de toeleveranciers. Ook wordt duidelijkheid geëist, want de directie houdt de werknemers aan het lijntje. Is er nog kans op een nieuw model? Audi Brussels is een flexibel en performant bedrijf dat een sluiting niet verdient, maar de kans moet krijgen om zich te bewijzen.

De heer Dominique Bray (CNE) start met de mededeling dat hij 54 jaar oud is, dat hij CNE-hoofdafgevaardigde is bij Audi Vorst, waar hij reeds 33 jaar werkt en dat hij de herstructurering van 2006 heeft meegemaakt. Volgens hem komt het erop aan de toekomst van de Audi-site te Vorst veilig te stellen en zoveel mogelijk banen voor zowel de Audi-werknemers als de onderaannemers te behouden.

Hoewel het niet helemaal zeker is dat de regering door de Audi-directie om de tuin is geleid, lijkt het volgens hem geen twijfel dat de vakbonden werden misleid. Volgens het management vormen noch de loonkosten (die slechts 7,2 % van de bedrijfskosten uitmaken), noch de energiekosten een probleem. De spreker voegt eraan toe dat de fabriek CO₂-neutraal is, dat het personeel optimaal is geschoold inzake elektrische aandrijving en voertuigbouw en dat het blijk geeft van veel flexibiliteit. Hij wijst er voorts op dat het bedrijf winstgevend is, aangezien 56 miljoen euro winst werd geboekt in 2023, en dat de productiviteit jaar na jaar toeneemt. Kortom, Audi Vorst is een zeer performante state-of-the-artfabriek. Volgens de heer Bray kan men zich terecht afvragen wat het echte probleem is. Als personeelsafgevaardigde wil hij hoe dan ook zijn verantwoordelijkheid nemen en is hij bereid alle denksporen voor de toekomst van de site te onderzoeken. Hij stelt echter vast dat het vertrouwen in het management is verdwenen.

¹ Wet van 13 februari 1998 houdende bepalingen tot bevordering van de tewerkstelling.

ont dénoncé à plusieurs reprises l'incertitude planant sur l'avenir d'Audi Brussels et on leur a dit qu'ils auraient une réponse d'ici l'été.

Lors du conseil d'entreprise extraordinaire du 9 juillet 2024, la direction a fait part de son intention de fermer Audi Brussels. Selon ses dires, il s'agit d'une restructuration, mais la loi Renault¹ l'oblige à annoncer une intention de fermer l'usine. L'orateur ne se prononce pas quant à la véracité de ces propos. Selon le plan, près de 1.510 travailleurs seront licenciés le 31 octobre 2024; 1.110 autres le seront en mai 2025 et les 300 restants seront peut-être licenciés plus tard.

L'orateur affirme que le syndicat tente de sauver le plus d'emplois possible, tant chez Audi Brussels que chez les sous-traitants. Il exige également plus de clarté de la part de la direction, car elle laisse les travailleurs dans l'incertitude. Y a-t-il encore une probabilité qu'un nouveau modèle soit confié à l'usine? Audi Brussels est une entreprise flexible et performante qui ne mérite pas d'être fermée. Il faut lui donner la chance de montrer de quoi elle est capable.

M. Dominique Bray (CNE) indique qu'il a 54 ans, qu'il exerce la fonction de délégué principal pour la CNE chez Audi Forest, où il travaille depuis 33 ans, et qu'il a connu la restructuration de 2006. Pour lui, il est nécessaire d'assurer l'avenir du site d'Audi à Forest, avec un maximum d'emplois, tant pour les travailleurs d'Audi que pour ceux des sous-traitants.

Il considère que, si le gouvernement a probablement été trompé par la direction d'Audi, les syndicats l'ont certainement été. D'après la direction, ni les coûts salariaux (qui ne représentent que 7,2 % des coûts d'exploitation) ni les coûts de l'énergie ne constituent un problème. L'orateur ajoute que l'entreprise est neutre en termes d'émissions de CO₂, que la formation du personnel est optimale pour l'électromobilité et la construction de véhicules, et que le personnel est également très flexible. Il poursuit en soulignant que l'entreprise est bénéficiaire, puisque, en 2023, 56 millions d'euros de bénéfices ont été réalisés et que la productivité augmente d'année en année. Bref, il s'agit d'une usine de pointe très performante. Pour M. Bray, on peut légitimement se demander ce qui pose véritablement problème. Quoi qu'il en soit, il déclare vouloir prendre ses responsabilités en tant que représentant du personnel et examiner toutes les pistes pour l'avenir du site. Il constate cependant que la confiance vis-à-vis de la direction a disparu.

¹ Loi du 13 février 1998 portant des dispositions en faveur de l'emploi.

2. Inleidende uiteenzetting van de heren Hillal Sor, algemeen secretaris, MWB-ABVV/FGTB, en Pascal Debrulle, afgevaardigde ABVV/FGTB bij Audi Brussels

De heer Hillal Sor (MWB-ABVV/FGTB) betreurt de afwezigheid van de Audi-directie, hoewel het niet de eerste keer is dat een managementteam weigert om in het Parlement uitleg te verschaffen over zware maatregelen. De Audi-directie lijkt meer interesse te hebben voor overheidsgeld dan voor het rechtvaardigen van haar beslissingen in de Kamercommissie.

De spreker wil echter niet in het emotionele blijven steken.

De heer Sor schetst de algemene context van het dossier: de verkoop van elektrische auto's in Europa is in maart en mei 2024 gedaald. Over het hele jaar genomen, blijft de trend echter positief. In Europa vertraagt de groei van de verkoop van elektrische auto's, maar van een duik van de verkoop is geen sprake. Alle analisten voorspellen dat de groei zal aanhouden, maar wel in een trager tempo dan verwacht.

In Duitsland is de vertraging in de Europese verkoop het hardst voelbaar. Daar daalde de verkoop van elektrische auto's in maart en mei 2024 met bijna 30 %, terwijl het land goed is voor bijna 20 % van de Europese verkoop van elektrische auto's. Die daling heeft te maken met een beleidswijziging: zo besliste de nieuwe coalitie die in Duitsland aan de macht is, om de aankoopsubsidies voor elektrische auto's van meer dan 65.000 euro af te schaffen. In december 2023 is de Duitse overheid zelfs volledig gestopt met het subsidiëren van de aankoop van voertuigen. Die beslissing werd om budgettaire redenen genomen, teneinde de begrotingstekorten ten gevolge van de COVID-19-crisis op te vangen.

In tegenstelling tot China en de Verenigde Staten, die elk een sterk economisch blok vormen en massaal in energie en elektromobiliteit investeren, voert Europa een bezuinigingsbeleid. De neerwaartse trend in de verkoop van elektrische auto's moet in verband worden gebracht met de door Europa genomen beslissingen.

Wanneer verder wordt gekeken dan Brussel, ziet men een herstructurering van de sector. De Verenigde Staten hebben de productie van de Q8 e-tron naar hun grondgebied gehaald. De monopoliehouders binnen de sector schermen met de werkgelegenheid en dreigen met fabriekssluitingen als voorwendsel om maximale overheidssteun te krijgen.

2. Exposé introductif de MM. Hillal Sor, secrétaire général, MWB-FGTB/ABVV, et Pascal Debrulle, délégué FGTB/ABVV chez Audi Brussels

M. Hillal Sor (MWB-FGTB/ABVV) regrette l'absence de la direction d'Audi, bien que ce ne soit pas la première fois qu'une direction refuse de venir s'expliquer au Parlement après avoir pris des mesures aussi lourdes. La direction d'Audi semble davantage intéressée par l'argent des pouvoirs publics que par la justification de ses décisions en commission de la Chambre.

L'orateur souhaite toutefois sortir du cadre émotionnel.

M. Sor fait part du contexte global du dossier: il y a une baisse des ventes de voitures électriques en Europe en mars et en mai 2024. La tendance reste toutefois positive sur l'ensemble de l'année. En Europe, on assiste à un ralentissement de la croissance des ventes de voitures électriques mais pas à une chute des ventes. Tous les analystes tablent sur une croissance continue, bien que plus lente que prévu.

Le ralentissement des ventes en Europe est tiré par l'Allemagne. Dans ce pays, la vente de voitures électriques a baissé de près de 30 % en mars et en mai 2024, alors que l'Allemagne représente quasiment 20 % des ventes de véhicules électriques en Europe. Cette baisse est liée à un changement de politique: la nouvelle coalition en Allemagne a décidé de supprimer les aides à l'achat pour les voitures électriques qui coûtaient plus de 65.000 euros. En décembre 2023, le gouvernement a totalement arrêté les subsides aux achats de véhicules. Cette décision a été prise pour des motifs budgétaires: il s'agissait de faire face aux déficits liés au COVID-19.

Alors que les deux blocs économiques forts – la Chine et les États-Unis – investissent massivement dans les énergies et dans l'électromobilité, l'Europe mène une politique d'austérité. La baisse tendancielle de la vente de voitures électriques doit être mise en lien avec les décisions prises par l'Europe.

Au-delà de Bruxelles, on assiste à une recomposition du secteur. Les États-Unis ont attiré sur le territoire américain la production de la Q8 e-tron. Les monopoles du secteur utilisent l'emploi et les menaces de fermeture d'usine comme un prétexte pour obtenir un maximum d'aides publiques.

Er zijn geen rendabiliteitsproblemenesignaleerd die een handicap voor de fabriek in Vorst zouden kunnen vormen. De fabriek in Vorst geldt voorts als voorbeeld binnen de Volkswagen Group.

De spreker betreurt dat sommigen het dossier willen verenigen tot een loonkostenprobleem: de loonkostenkwestie staat bij Audi Brussels niet op de agenda, wat de directie trouwens tijdens de vergadering met de eerste minister heeft bevestigd.

Het bedrijf geniet aanzienlijke overheidssubsidies. De voorbije zes jaar ontving Audi in totaal 157 miljoen euro aan overheidssubsidies in een of andere vorm: verminderde socialezekerheidsbijdragen, verlaagde bedrijfsvoorheffing, opleidingskrediet, opleidingssubsidies enzovoort. Een sluiting van Audi Brussels zou een miljoen opleidingsuren tijdens welke de Audi-werknemers elektrische voertuigen hebben leren assembleren, verloren doen gaan. Net nu Europa van plan is om op elektrische auto's over te stappen, zou men zomaar een streep trekken door meer dan een miljoen gevolgde opleidingsuren ter voorbereiding van de productie van het e-tronmodel. Daarnaast moeten ook de 100.000 uren aan economische werkloosheid in rekening worden gebracht.

De heer Sor benadrukt dat zowel Volkswagen als Audi gezond zijn. In 2023 heeft Volkswagen 22 miljard euro winst geboekt. Audi is een van de meest winstgevendende takken van de VW Group. Hoewel het merk slechts 25 % van de omzet genereert, is het goed voor bijna 30 % van de groepswinst. Volkswagen heeft aangekondigd dat het streeft naar een winstverdubbeling en dat het de rendabiliteit van 3,5 % naar 6,5 % wil optrekken. Volkswagen wil die rendabiliteitsdoelstelling halen door te knippen in het personeelsbestand.

De herstructurering kan niet worden verklaard door een gebrek aan winstgevendheid van de groep of van de fabriek, maar is ingegeven door een economische keuze waarbij men in onzekere tijden hoge winstmarges tracht veilig te stellen.

Volgens de spreker ligt de economische situatie niet aan de basis van de maatregelen die Volkswagen en Audi in hun vestiging te Vorst willen nemen. De keuze voor een verhuizing van de productie naar Mexico is ingegeven door de *Inflation Reduction Act*, die men te baat wil nemen.

De werknemers van Audi Brussels zijn het slachtoffer van een economische oorlog waarin twee blokken massaal investeren om het leiderschap in de sector te kunnen claimen en om de autoproductie op hun grondgebied en op hun industrieterreinen te kunnen behouden. Het Europese continent kijkt daarbij nagenoeg passief toe. De

Aucun problème de rentabilité n'a été évoqué comme facteur handicapant pour l'usine de Forest. Cette usine constitue d'ailleurs un modèle pour le groupe Volkswagen.

L'intervenant regrette que certains veulent en faire un problème de coût salarial: cette problématique n'est pas à l'ordre du jour chez Audi Brussels, ce qui a d'ailleurs été confirmé par la direction lors de la réunion avec le premier ministre.

L'entreprise bénéficie de subsides publics importants. Sur les six dernières années, un total de 157 millions d'euros de subsides publics de diverses formes ont été octroyés à Audi: réduction de cotisations, précompte professionnel, crédits d'heures de formation, subsides à la formation, etc. Si on ferme Audi Brussels, on perd un million d'heures de formation qui ont amené les travailleurs à être compétents pour assembler les véhicules électriques. Alors que l'Europe a pour projet de passer à l'électrique, on se permettrait de liquider plus d'un million d'heures de formation acquises pour produire ce modèle e-tron. Il y a également eu 100.000 heures de chômage économique.

M. Sor souligne que tant Volkswagen qu'Audi se portent bien. Volkswagen a réalisé 22 milliards d'euros de bénéfices en 2023. Audi est une des composantes les plus rentables du groupe VW. Audi ne représente que 25 % du chiffre d'affaires mais représente quasiment 30 % des profits du groupe. Volkswagen a annoncé son intention de doubler ses profits et de passer d'une rentabilité de 3,5 % à 6,5 %. Volkswagen compte atteindre cet objectif de rentabilité en coupant dans les effectifs.

La restructuration ne s'explique pas par un manque de rentabilité du groupe ou de l'usine mais par un choix économique d'essayer de maintenir un taux de profit élevé dans une période d'incertitudes.

Pour l'orateur, on ne peut donc pas parler d'une situation économique qui pousserait Volkswagen et Audi à vouloir prendre des mesures pour son site de Forest. Le choix de déplacer la production vers le Mexique résulte de la volonté de vouloir bénéficier de l'*"Inflation Reduction Act"*.

Les travailleurs d'Audi Brussels sont victimes d'une guerre économique, dans laquelle deux blocs sont en train d'investir massivement pour prendre le leadership et maintenir sur leur sol des sites industriels de production automobile. Au milieu de cela, on a un continent européen sur lequel on ne fait quasiment rien. On

aansturing van de transitie tegen 2035 wordt overgelaten aan de monopoliehouders binnen de auto-industrie.

Audi Brussels is niet het sluitstuk van het proces dat zich in Europa voltrekt. Het vormt slechts de aanzet van een grootschalig proces ter herstructurering van de autosector.

Als Europa dermate naïef blijft in de transitie naar elektrisch transport, zal ons continent geen enkel voertuig meer produceren, maar ze louter importeren. Aanvaarding van het plan dat de Volkswagen-directie thans voorlegt, zou het einde van de auto-industrie in Europa inluiden.

Bij Volkswagen blijkt duidelijk dat de onderaannemers niet al te ver van de fabrieken gevestigd mogen zijn. Als er in Europa geen batterijen worden geproduceerd, hebben ook autofabrieken geen toekomst.

Indien men er niet in slaagt op een of andere wijze steun te verlenen om pionier te worden op het vlak van batterijen met een grotere autonomie, via massale investeringen in infrastructuur en in onderzoek en ontwikkeling, zal er op termijn geen auto-industrie in Europa meer zijn.

Dat is de reden waarom er massale steun vanuit de Europese sectorvakbonden komt. De vakbonden hebben dat aspect van het dossier goed begrepen. De heer Sor durft te hopen dat ook de politiek stilaan tot inzicht komt.

Europa heeft de verantwoordelijkheid er een duidelijk industrieel beleid inzake elektromobiliteit op na te houden. In afwachting daarvan is een echt industrieel beleid voor de auto-industrie nodig.

De heer Pascal Debrulle (ABVV/FGTB) wijst erop dat er in het begin van deze eeuw 270.000 auto's van de band rolden. In die tijd bedroegen de loonkosten 15 % van de bedrijfskosten. Vandaag is dat 7,2 %. Desondanks blijven sommigen beweren dat er een rendabiliteitsprobleem is.

Audi Brussels heeft 157 miljoen aan belastingvoordelen gekregen. Vorig jaar maakte Audi Brussels 56 miljoen euro winst. Ondanks dergelijke winsten vallen er bij Audi ontslagen.

Het beleid moet zijn verantwoordelijkheid nemen en actie ondernemen. Men mag een groep die 6 miljard euro winst maakt, niet zomaar ongemoeid laten. Dat is onaanvaardbaar.

De Audi-site is een technologisch paradepaardje en moet behouden blijven. De heer Debrulle spoort de parlementsleden aan de fabriek te bezoeken.

laisse les monopoles industriels automobiles gérer cette transition vers 2035.

Audi Brussels n'est pas la fin du processus en Europe. C'est le début d'un processus de restructuration massive du secteur automobile.

Si l'Europe reste aussi naïve dans la transition vers l'électrique, on ne produira plus aucun véhicule en Europe et on ne fera que les importer. Si on accepte le plan que la direction de Volkswagen a mis sur la table aujourd'hui, c'est le début de la fin de l'industrie automobile en Europe.

On distingue chez Volkswagen la problématique de ne pas avoir des sous-traitants à proximité des usines. Si on n'a pas de production de batteries, les usines ne seront pas implantées en Europe.

Si on ne parvient pas à soutenir d'une façon ou d'une autre – via des investissements massifs dans l'infrastructure, via des investissements massifs dans la recherche et le développement pour être les pionniers d'une batterie plus autonome –, il n'y aura plus d'industrie automobile en Europe.

C'est la raison pour laquelle il y a un soutien massif des syndicats européens de l'industrie. Les syndicats ont bien compris cet élément-là. L'intervenant ose espérer que le monde politique est en train de le comprendre.

L'Europe a la responsabilité d'élaborer une politique industrielle claire sur l'électromobilité. Dans l'intervalle, il faut une vraie politique industrielle autour de l'automobile.

M. Pascal Debrulle (FGTB/ABVV) souligne que 270.000 voitures étaient produites dans les années 2000. À l'époque, le coût salarial était à 15 %. Aujourd'hui, il est à 7,2 %. Malgré cela, certains continuent à prétendre qu'il s'agit d'un problème de rentabilité.

157 millions d'euros de cadeaux fiscaux ont été octroyés à Audi Brussels. L'année dernière, Audi Brussels a réalisé 56 millions de bénéfices. Malgré ces bénéfices, Audi licencie.

Le pouvoir politique doit prendre ses responsabilités et agir. On ne laisse pas un groupe qui gagne 6 milliards d'euros faire ce qu'il fait. Ce n'est pas acceptable.

Il convient de maintenir ce site, qui constitue un fleuron technologique. M. Debrulle invite les parlementaires à venir visiter le site.

3. Inleidende uiteenzetting van de heer Stephan De Muelenaere, bestendig secretaris, ACLVB/CGSLB

De heer Stephan De Muelenaere (ACLVB/CGSLB) betreurt dat Audi volstrekt onvoldoende informatie verschaft aan de werknemers en de vakbonden. Voor een bedrijf met werknemersparticipatie – *Mitbestimmung*, zoals de Duitsers zeggen – is zulks een zware tekortkoming. De heer De Muelenaere benadrukt dat het behoud van de werkgelegenheid de prioriteit is en vraagt daar politieke steun voor. Het personeel vraagt zich af of die steun er zal komen en of ze enige invloed zal hebben.

De spreker suggereert dat bij omvangrijk banenverlies de piste van het stelsel van de werkloosheid met bedrijfstoeslag (het voormalige brugpensioen) gevolgd kan worden, ook al valt een dergelijke optie niet overal in goede aarde.

Ook hopen de werknemers dat de fiscale regels rond de cumulatie van een inkomen en de uitbetaling van vertrekpremies bij zware herstructureringen worden herzien, omdat in het verleden is vastgesteld dat er een zeer zware fiscale druk op vertrekpremies ligt.

B. Inleidende uiteenzetting van de heer Bart Steukers, CEO, Agoria

De heer Bart Steukers (Agoria) geeft bij de aanvang van zijn uiteenzetting aan dat hij de belangen verdedigt van de technologiesector. Hij zal enkele bedenkingen over dit dossier delen met de commissies.

De spreker verwijst om te beginnen naar de 'smalende' opmerkingen van sommige commissieleden over de verklaringen van de eerste minister over het steunprogramma dat de federale regering in samenwerking met de gewestregeringen heeft voorgesteld. Hij looft de intentie van de regering om de verschillende belangen te integreren in een pakket aan steunmaatregelen ter verdediging van de Audi-fabriek en bedankt de eerste minister en de regering daarvoor.

Ondanks voornoemde inspanningen en het technologisch optimisme dat eigen is aan Agoria, kan de heer Steukers niet anders dan betreuren dat een van modernste fabrieken in België dreigt te verdwijnen. Het betreft bovendien de eerste CO₂-neutrale fabriek van de Volkswagen-groep, waar daarenboven het eerste elektrische voertuig van de groep werd geproduceerd. Verder herbergt de fabriek de eerste assemblagelijijn voor batterijen binnen de groep. Die verwezenlijkingen getuigen van het strategisch belang van deze pionierssite inzake duurzaamheid en groene transitie voor de Belgische industrie.

3. Exposé introductif de M. Stephan De Muelenaere, secrétaire permanent, CGSLB/ACLVB

M. Stephan De Muelenaere (CGSLB/ACLVB) déplore qu'Audi fournisse beaucoup trop peu d'informations aux travailleurs et aux syndicats. Pour une entreprise à participation ouvrière – une *Mitbestimmung*, comme disent les Allemands –, c'est un manquement grave. M. De Muelenaere souligne que la préservation de l'emploi est une priorité et réclame un soutien politique à cet effet. Le personnel se demande si un tel soutien sera proposé et s'il aura une influence quelconque.

L'orateur suggère que, si un grand nombre d'emplois disparaissent, on suive la piste du régime de chômage avec complément d'entreprise (l'ancienne prépension), même si cette option ne plaît pas à tout le monde.

Les travailleurs espèrent également une révision des règles fiscales liées au cumul du salaire et au paiement des primes de départ en cas de lourdes restructurations. En effet, on a constaté dans le passé que les primes de départ sont soumises à une très forte pression fiscale.

B. Exposé introductif de M. Bart Steukers, CEO, Agoria

M. Bart Steukers (Agoria) commence son exposé en indiquant qu'il défend les intérêts du secteur technologique. Il communique aux commissions une série d'observations concernant le dossier à l'examen.

L'orateur renvoie d'abord aux remarques quelque peu condescendantes formulées par certains membres des commissions à propos des déclarations du premier ministre relatives au programme de soutien proposé par le gouvernement fédéral en coopération avec les gouvernements régionaux. Il loue l'intention du gouvernement d'intégrer les différents intérêts dans un paquet de mesures de soutien visant à défendre l'usine Audi, et il souhaite remercier le premier ministre et le gouvernement pour cette initiative.

En dépit des efforts précités et de l'optimisme technologique qui caractérise Agoria, M. Steukers ne peut que déplorer la menace de disparition qui pèse sur l'une des usines les plus modernes de Belgique. Il s'agit en outre de la première usine neutre en carbone du groupe Volkswagen, dans laquelle le premier véhicule électrique du groupe a de surcroît été produit. Par ailleurs, cette usine abrite la première ligne d'assemblage de batteries du groupe. Ces réalisations témoignent de l'intérêt stratégique de ce site, qui est un pionnier de l'industrie belge dans les domaines de la durabilité et de la transition verte.

Vervolgens staat de spreker stil bij het menselijk leed dat zou ontstaan wanneer 3.000 rechtstreekse werknemers en ruim 1.000 mensen bij de onderaannemers hun baan zouden verliezen. Zij zijn vaak hoogopgeleid en hebben een lang opleidingstraject gevolgd. Hoewel een goede opleiding nooit kan worden beschouwd als een verloren inspanning, zal het een uitdaging zijn om een geschikte oplossing te vinden voor alle betrokken werknemers.

Volgens de heer Steukers is er nog steeds een toekomst voor de automobielsector in België. De berichten in de pers dat Volvo Gent de laatste overgebleven producent in de sector zou zijn, stroken niet met de werkelijkheid. Er moeten weliswaar een aantal voorwaarden worden vervuld, maar de spreker benadrukt dat er in België nog steeds een industrieel ecosysteem bestaat van 450 bedrijven die rechtstreeks of onrechtstreeks actief zijn in de automobielsector, samen goed voor 55.000 directe en indirecte jobs. Het gaat dan om de ontwikkeling en productie van allerlei onderdelen zoals variabele transmissies, geluidssystemen voor auto's, sensoren voor autonome voertuigen en monitoringssystemen, en niet enkel om de assemblage van personenwagens zoals bij Volvo Gent of Audi Brussels. Ook bij Volvo Trucks, DAF Trucks en VDL worden trouwens nog voertuigen geassembleerd. Verder mogen ook de kleinere ondernemingen die een rol spelen in de auto-industrie, waaronder heel wat startups, niet worden vergeten.

De toegevoegde waarde die de sector creëert, bleef volgens de spreker de voorbije jaren op peil en gaat er zelfs lichtjes op vooruit. In 2023 groeide de Belgische productie van voertuigen nog met 18 %. Bovendien staat België als land nog steeds op de negende plaats binnen de Europese Unie als het op autoproductie aankomt.

Deze feiten nemen niet weg dat er zorgen zijn. Zo zijn de investeringen in de automobielsector de voorbije drie à vier jaren afgenomen. De zoektocht naar de juiste omstandigheden om de industrie de kans te geven om te investeren en te floreren, is daarom een belangrijk werkpunt. De spreker ziet daar een rol weggelegd voor de wetgever.

De heer Steukers wenst niet in te gaan op de specifieke case en problematiek van Audi Brussels, al is het volgens hem evident dat de beslissing om te herstructureren niet alleen het gevolg is van de tegenvallende verkoopcijfers van de Audi Q8 e-tron, maar ook van een langdurig gebrek aan continue politieke aandacht voor de concurrentiekracht van de Belgische maakindustrie. Het gaat dan niet alleen over de loonkosten. Er moet ook rekening worden gehouden met de extreem hoge

L'orateur revient ensuite sur la souffrance humaine que représenterait la perte de 3.000 emplois directs et de plus de 1.000 emplois indirects chez les sous-traitants. Ces personnes sont souvent hautement qualifiées et ont suivi un long trajet de formation. Bien que l'on ne puisse pas considérer une longue formation comme un effort vain, trouver une solution pour l'ensemble des travailleurs concernés représentera un défi colossal.

M. Steukers estime que l'industrie automobile belge a toujours de l'avenir. Les affirmations parues dans la presse selon lesquelles l'usine Volvo de Gand serait le dernier fabricant du secteur en Belgique, ne reflètent pas la réalité. Une série de conditions doivent certes être remplies, mais l'orateur souligne qu'il existe toujours en Belgique un écosystème industriel de 450 entreprises – représentant au total 55.000 emplois directs et indirects – qui sont directement ou indirectement actives dans le secteur automobile. Ce réseau ne concerne pas uniquement l'assemblage de voitures particulières comme dans les usines Volvo à Gand et Audi à Bruxelles, mais aussi le développement et la production d'une série de pièces comme des transmissions variables, des systèmes audio pour voitures, des capteurs pour véhicules autonomes et des systèmes de contrôle. Des véhicules sont par ailleurs encore assemblés chez Volvo Trucks, DAF Trucks et VDL. Il ne faut pas non plus oublier les PME actives dans l'industrie automobile, parmi lesquelles de nombreuses start-up.

Selon l'orateur, la valeur ajoutée créée par le secteur s'est maintenue ces dernières années et elle connaît même une légère augmentation. En 2023, la production de véhicules en Belgique a encore progressé de 18 %. En ce qui concerne la production automobile, la Belgique figure toujours à la neuvième place au sein de l'Union européenne.

Malgré tous ces éléments, l'inquiétude règne. Par exemple, les investissements dans le secteur automobile ont diminué au cours des trois à quatre années écoulées. C'est la raison pour laquelle il importe de mettre en place les conditions adéquates pour permettre à cette industrie d'investir et de prospérer. L'orateur estime que le législateur a un rôle à jouer à cet égard.

M. Steukers ne souhaite pas aborder le cas spécifique ni la problématique d'Audi Brussels, mais il est selon lui évident que la décision de restructuration ne résulte pas seulement des chiffres de vente décevants de l'Audi Q8 e-tron, mais aussi d'un manque d'attention politique permanente – depuis de nombreuses années – pour la compétitivité de l'industrie manufacturière belge. L'orateur ne vise pas uniquement les coûts salariaux. Il convient également de tenir compte des exigences de

productiviteitseisen waaraan een assemblagebedrijf in België vandaag moet voldoen om te kunnen blijven concurreren met zijn Chinese of Amerikaanse tegenhangers. De fabriek in Vorst mag dan naar Belgische standaarden heel modern zijn, inzake automatisering en productiviteit beantwoordt zij nog niet aan de normen van de assemblagefabriek van de toekomst. Dat probleem van het concurrentievermogen moet men collectief durven aanpakken. Wat moet en kan er worden gedaan op het vlak van, onder meer, loonkosten, energiekosten, fiscale steunmaatregelen, kortere waardeketens en vergunningenbeleid om internationaal concurrentieel te blijven? Al die factoren illustreren hoe belangrijk het is om een industriebeleid te voeren dat naar de lange termijn kijkt en dat niet alleen in tijden van crisis aandacht krijgt.

Vandaag focust Agoria echter prioritair op het zoeken van oplossingen voor zowel de directe als de indirecte medewerkers van Audi Brussels die mogelijk hun job verliezen, bijvoorbeeld door zich te richten op andere bedrijven of via *matching platforms*. Dat deed Agoria al met succes na het faillissement van busbouwer Van Hool, door de krachten te bundelen met andere relevante actoren zoals BECI, Voka en de arbeidsbemiddelingsdiensten. Op die manier werd voor de helft van de voormalige werknemers van Van Hool reeds een oplossing gevonden. De heer Steukers benadrukt dat men op de inzet en vastberadenheid van Agoria mag rekenen om concrete acties te ondernemen.

Om op efficiënte wijze hulp te kunnen bieden, is het wel belangrijk om snel een goed beeld te krijgen van het palet aan competenties dat instroomt op de arbeidsmarkt. Daar kan volgens de spreker ook het Parlement een rol in spelen. Hij verwijst daarbij naar de wet-Renault, want hoe langer dit proces loopt, hoe moeilijker het is voor de organisaties die helpen bij de begeleiding naar een nieuwe job om de verschillende profielen volgens hun vaardigheden voor te stellen aan andere bedrijven.

De eerste vraag die de Volkswagen-groep snel zou moeten beantwoorden is of er überhaupt alternatieven zijn voor de fabriek in Vorst. Hoewel de wet-Renault een procedure oplegt aan de werkgever die collectief ontslag wil doorvoeren, verzoekt de heer Steukers de overheden om samen met Agoria de Volkswagen-groep onder druk te zetten om de mogelijkheden op tafel te leggen en te bespreken.

productivité extrêmement élevées auxquelles une usine d'assemblage doit satisfaire aujourd'hui en Belgique pour rester compétitive par rapport à ses concurrentes chinoises ou américaines. Bien que l'usine de Forest soit très moderne au regard des normes belges, cela ne suffit pas pour satisfaire aux normes en matière d'automatisation et de productivité des unités d'assemblage de demain. Il faut oser s'attaquer collectivement à cette problématique de la compétitivité. Que doit-on et que peut-on faire en matière notamment de coûts salariaux, de coût de l'énergie, de mesures de soutien, de politique d'autorisation et comment peut-on raccourcir les chaînes de valeur pour rester concurrentiel au niveau international? Tous ces facteurs illustrent l'importance de mener une politique industrielle orientée vers le long terme et à laquelle on n'est pas seulement attentif en temps de crise.

Aujourd'hui, la priorité d'Agoria est toutefois de tout mettre en œuvre pour trouver des solutions aussi bien pour les collaborateurs directs qu'indirects d'Audi Brussels dont l'emploi est menacé, par exemple auprès d'autres entreprises ou en recourant à des plateformes de mise en relation (*matching platform*). Agoria l'a déjà fait avec succès après la faillite du constructeur de bus Van Hool, en unissant ses forces à celles d'autres acteurs pertinents comme Beci, le Voka et les services de l'emploi. Ces actions conjointes ont déjà permis de trouver une solution pour la moitié des anciens travailleurs de Van Hool. M. Steukers souligne que l'on peut compter sur l'engagement et la détermination d'Agoria pour entreprendre des actions concrètes.

Pour pouvoir aider efficacement les travailleurs concernés, il est toutefois important de dresser rapidement et correctement l'éventail des compétences qui se retrouveront sur le marché du travail. L'orateur estime que le Parlement a également un rôle à jouer dans ce cadre. Il renvoie à ce propos à la loi Renault. En effet, plus ce processus d'identification des compétences prendra du temps, plus il sera compliqué pour les organisations de réinsertion professionnelle de soumettre les différents profils en fonction de leurs compétences à d'autres entreprises.

La première question à laquelle le groupe Volkswagen devra répondre dans les plus brefs délais est de savoir s'il existe réellement des alternatives à l'usine de Forest. Même si, en vertu de la loi Renault, l'employeur qui entend procéder à un licenciement collectif est tenu de respecter une procédure spécifique, M. Steukers demande aux autorités de faire pression, de front avec Agoria, sur le groupe Volkswagen pour qu'il présente les scénarios envisageables en vue de les examiner conjointement.

Als er geen voorstellen zijn of als de voorstellen ontoereikend worden geacht, moet er meteen aan een plan worden gewerkt die de site van Audi Brussels een nieuwe industriële toekomst geeft. Daarin kan het Parlement een rol spelen. Samen met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet worden onderzocht in welke omstandigheden een alternatief industrieel project kan ontstaan op de site. Agoria hoopt weliswaar in de eerste plaats dat er nog een toekomst is voor de huidige fabriek, maar mocht die er niet zijn, gelooft de organisatie alvast in het industriële potentieel van de site. Brussel heeft belang bij een echt industrieel project dat past bij het DNA van de site. Het Brussels Gewest zou de site dus niet zomaar mogen omvormen tot een zone met ondernemingen uit de dienstensector. Het behoud van industriële activiteit creëert immers niet alleen banen – een job in de industrie genereert een job in de dienstensector, terwijl het omgekeerde niet waar is – maar de aanwezigheid van industriële innovatie is ook absoluut nodig om voldoende toegevoegde waarde te creëren.

Een nieuw industrieel project heeft echter alleen maar kans op slagen als het overtuigend wordt gesteund door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daar heeft de heer Steukers zijn twijfels bij. Hij laakt het gebrek aan steun voor de Brusselse industrie vanuit de bevoegde gewestelijke overheid.

Indien er geen andere keuze zou zijn dan uit te kijken naar een nieuwe bestemming voor de Audi Brussels-site, én indien de beleidsmakers willen streven naar een stevigere verankering van de maakindustrie in België, dan moet volgens Agoria worden ingezet op drie ankerpunten voor elke industriële site of elk industrieel ecosysteem:

- het bedrijf moet concurrentiekrachtig kunnen zijn in een concurrerende omgeving. Dat hangt af van omgevingsfactoren zoals de loonkosten, het vergunningsbeleid en de mobiliteit; de verantwoordelijkheid daarvoor is collectief;

- is er voldoende talent aanwezig? Dat is bij Audi Brussels zeker het geval. Kan dat talent flexibel worden ingezet en heerst er een constructief, sereen sociaal klimaat om samen aan een project te werken?

- Is er op of dichtbij de site voldoende innovatie en onderzoek aanwezig? Uit ervaring weet Agoria dat bedrijven steviger zijn verankerd als er in de nabijheid ook een activiteit rond onderzoek en ontwikkeling is. Daaraan zou in de toekomst altijd aandacht moeten worden besteed.

Si le groupe ne formule pas d'autres scénarios ou si ceux-ci sont jugés insuffisants, il conviendra d'élaborer dans la foulée un plan pour redessiner l'avenir industriel du site d'Audi Brussels. Le Parlement aura une fois encore un rôle à jouer. Il devra examiner, en concertation avec la Région de Bruxelles-Capitale, les conditions dans lesquelles un autre projet industriel pourrait voir le jour sur le site d'Audi Brussels. Agoria espère avant tout que l'usine actuelle a encore un avenir devant elle, mais si ce n'était pas le cas, elle croit en tout cas au potentiel industriel du site. Il est dans l'intérêt de la Région de Bruxelles-Capitale de pouvoir s'appuyer sur un véritable projet industriel qui colle à l'ADN du site. Il ne serait donc pas opportun que la Région se contente de transformer celui-ci en une zone qui héberge des entreprises du secteur tertiaire. Le maintien d'une activité industrielle permettrait non seulement de créer des emplois – tout emploi créé dans l'industrie est en effet source d'emploi dans le secteur tertiaire, alors que l'inverse n'est pas vrai –, mais la présence d'un site industriel innovant est aussi absolument nécessaire pour créer suffisamment de valeur ajoutée.

Tout nouveau projet industriel ne pourra cependant aboutir que s'il est fermement soutenu par la Région de Bruxelles-Capitale. Or, M. Steukers a des doutes à ce sujet. Il dénonce le manque de soutien accordé à l'industrie bruxelloise par les autorités régionales compétentes.

Si les responsables politiques n'ont pas d'autre choix que d'envisager une nouvelle affectation pour le site d'Audi Brussels, et s'ils entendent ancrer plus solidement l'industrie manufacturière en Belgique, Agoria estime que chaque site ou écosystème industriel devrait nécessairement s'appuyer sur trois points d'ancrage:

- toute entreprise doit pouvoir asseoir sa position concurrentielle dans un environnement concurrentiel. Or, cela dépend des facteurs qui l'entourent comme les coûts salariaux, la politique en matière d'autorisation et la mobilité. Et la responsabilité est collective à cet égard.

- le site ou l'écosystème industriel peut-il compter sur suffisamment de talents? C'est certainement le cas sur le site d'Audi Brussels. Ces talents peuvent-ils être mis à profit de manière flexible et règne-t-il un climat social constructif et serein qui permette de travailler ensemble autour d'un projet?

- Y a-t-il suffisamment d'innovation et de recherche sur le site ou à proximité? Agoria sait par expérience que les entreprises sont plus solidement ancrées s'il existe également des activités de recherche et de développement à proximité. Il faudra toujours y veiller à l'avenir.

Welke stimulansen kunnen ervoor zorgen dat dergelijke activiteit aanwezig is in een industrieel ecosysteem?

Het allerbelangrijkste om ervoor te zorgen dat een bedrijf zijn activiteiten niet naar het buitenland verhuist, is tot slot de aanwezigheid van een flankerend beleid dat uitgaat van de *how can we help you?*-attitude. Hoe kan vanuit het beleid worden samengewerkt met de bedrijven om hindernissen uit de weg te ruimen? Volgens de heer Steukers kan die benadering van permanente monitoring van de behoeften van een bedrijf om succesvol te kunnen zijn, echt het verschil maken – meer nog dan het geven van subsidies. In de Verenigde Staten is die attitude meer ingeburgerd. Op Europees en Belgisch niveau kunnen op dat vlak zeker nog stappen worden gezet.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Axel Ronse (N-VA) bedankt vooreerst de vakbonden voor de serene en bedachtzame wijze waarop zij dit dossier benaderen. De vakbonden zijn terecht fier op de hoogtechnologische site van Audi Brussels, op het kader dat daarrond is geschapen, onder meer op fiscaal vlak met de gedeeltelijke vrijstelling van storting van bedrijfsvoorheffing voor ploegenarbeid, en uiteraard op het menselijk kapitaal waarop de fabriek kan bogen. De spreker stelt ook vast dat de vakbonden ambitieus zijn en volop blijven geloven in plan A, namelijk het behoud van autoassemblage te Vorst.

Tegelijk zijn de vakbonden echter, zoals ook de N-VA, diep bezorgd. Federale en regionale overheden hebben de afgelopen jaren 157 miljoen euro geïnvesteerd in Audi Brussels. De toekomst van de automobiellindustrie oogt onzeker. China heeft een dominante positie verworven in de grondstoffenwaardeketen. De Verenigde Staten zwaaien met subsidies. De EU heeft werk voor de boeg.

De hamvraag is hoe concreet invulling kan worden gegeven aan dat plan A. Het is duidelijk dat voor dat plan commissiebrede steun bestaat. Een moratorium op bedrijfssluitingen, zoals de PVDA-PTB voorstelt, is niet enkel praktisch onhaalbaar maar zou tevens funest zijn voor het investeringsklimaat en dus voor de toekomstige werkgelegenheid in ons land. Andere, creatievere oplossingen zijn nodig. Daarbij dient in de eerste plaats naar de vakbonden te worden geluisterd, die immers het meest vertrouwd zijn met de site en met de opportuniteiten ervan.

Quels sont les incitants qui pourraient garantir la présence de ces activités dans un écosystème industriel?

Enfin, l'élément le plus important pour éviter qu'une entreprise ne délocalise ses activités à l'étranger est la présence d'une politique d'encadrement qui vise à répondre aux besoins des entreprises. Comment les responsables politiques peuvent-ils collaborer avec les entreprises pour éliminer les obstacles qui se dressent sur leur chemin? Selon M. Steukers, cette stratégie qui consiste à analyser en permanence ce dont une entreprise a besoin pour être performante peut véritablement faire la différence, plus encore que l'octroi de subventions. Aux États-Unis, cette stratégie est mieux ancrée dans la société. Il reste certainement encore des progrès à faire dans ce domaine au niveau européen et belge.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

M. Axel Ronse (N-VA) remercie tout d'abord les syndicats d'avoir abordé ce dossier de manière sereine et réfléchie. Les syndicats ont toute raison d'être fiers de ce site de haute technologie qu'est Audi Brussels, de tout ce qui a été créé en la matière, notamment en ce qui concerne le cadre fiscal prévoyant une dispense partielle de versement du précompte professionnel pour travail en équipe et, bien sûr, du capital humain dont l'usine peut se targuer. L'intervenant constate également que les syndicats sont ambitieux et continuent de croire pleinement au plan A, à savoir le maintien de l'usine d'assemblage automobile à Forest.

Dans le même temps, ils sont, à l'instar de la N-VA, profondément inquiets. Les autorités fédérales et régionales ont, ces dernières années, investi 157 millions d'euros dans l'usine Audi Brussels. L'avenir de l'industrie automobile paraît incertain. La Chine a acquis une position dominante dans la chaîne de valeur des matières premières. Quant aux États-Unis, ils distribuent des subides à tout va. L'Union européenne a donc fort à faire.

La question clé est de savoir comment concrétiser le plan A. Il est évident que ce plan est largement soutenu par la commission. Imposer un moratoire sur les fermetures d'entreprises, comme le propose le PVDA-PTB, est non seulement irréaliste d'un point de vue pratique, mais nuirait également au climat d'investissement et ferait peser une menace sur l'emploi en Belgique. D'autres solutions plus créatives sont nécessaires. Pour ce faire, il faut en premier lieu écouter les syndicats, qui sont ceux qui connaissent le mieux le site et les opportunités qu'il offre.

De directie haalt administratieve en logistieke knelpunten (vergunningen, afstand tot leveranciers en afzetmarkt) aan als verklaringen voor de aangekondigde herstructurering van de fabriek in Vorst. Geloven de vertegenwoordigers van de vakbonden dit? Zo niet, wat zijn volgens hen de werkelijke redenen voor deze beslissing?

Wat zou volgens de vakbonden de directie overstag kunnen doen gaan om uitvoering te geven aan plan A? De toewijzing van een of meer andere modellen? Alles wel beschouwd biedt Audi Brussels het moederbedrijf alles waar het maar van kan dromen: een personeelsbestand met een miljoen opleidingsuren achter de kiezen, redelijke en ambitieuze vakbonden en een ligging in de hoofdstad van Europa.

Kunnen de vertegenwoordigers van de vakbonden tot slot nog aangeven wie volgens hen de voornaamste gesprekspartner moet zijn, de directie van Audi Brussels dan wel die van het moederbedrijf in Duitsland?

De heer Wouter Raskin (N-VA) is het eens met de heer Steukers dat er nood is aan een flankerend beleid. Over de partijgrenzen heen leeft het vaste voornemen om alles in het werk te stellen opdat de fabriek zou openblijven – het plan A – of, mocht dat onverhoopt niet lukken, opdat op de site een zo omvangrijk mogelijke economische activiteit kan worden ontwikkeld. De *letter of intent*, waaraan werd gerefereerd tijdens de eerdere gedachtewisseling (CRIV 56 COM 001), bevat een aantal zeer concrete engagementen vanwege de betrokken regeringen. Het weze duidelijk dat de politiek in dit verhaal meegaat. Een oplossing voor dit dossier zal in alle redelijkheid en in samenspraak met alle betrokken actoren, dus niet enkel onder politici, moeten worden gevonden.

De heer Dieter Keuten (VB) betreurt dat de directie van Audi Brussels niet is ingegaan op de uitnodiging voor deze hoorzitting. Voorts ware het volgens hem goed geweest als vertegenwoordigers van de gewestregeringen hadden deelgenomen aan deze vergadering. Hij hoopt dat zij kennis zullen nemen van het verslag van de hoorzitting.

De ontmoeting van 16 juli 2024 tussen de taskforce en de directie van Audi Brussels kwam ruim te laat. Reeds in oktober 2023 kondigde de directie aan dat ze het plan om de Q4 e-tron in Vorst te bouwen, *on hold* ging zetten. Dat was een teken aan de wand. Toch duurde het daarna nog vier maanden alvorens de taskforce werd opgezet.

La direction évoque des problèmes administratifs et logistiques (autorisations, distance par rapport aux fournisseurs et au marché de vente) pour expliquer l'annonce de la restructuration de l'usine à Forest. Les représentants syndicaux croient-ils à ces explications? Dans le cas contraire, quelles sont, selon eux, les véritables raisons qui sous-tendent cette décision?

Quels arguments pourraient, d'après les syndicats, amener la direction à revenir sur sa décision et à mettre le plan A à exécution? Se voir attribuer un ou plusieurs autres modèles? Tout bien considéré, Audi Brussels offre à la maison-mère tout ce dont elle peut rêver: un personnel aguerri qui compte un million d'heures de formation, des syndicats raisonnables et ambitieux et une implantation dans la capitale de l'Europe.

Enfin, les représentants syndicaux pourraient-ils désigner celle qu'ils considèrent comme l'interlocutrice privilégiée: la direction d'Audi Brussels ou bien la maison-mère établie en Allemagne?

M. Wouter Raskin (N-VA) rejoint M. Steukers sur la nécessité d'élaborer une politique d'encadrement. Tous partis confondus, les responsables politiques sont fermement décidés à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour que l'usine reste ouverte – le plan A – et, si ce projet devait malgré tout échouer, à veiller à ce que la plus grande activité économique possible puisse être développée sur le site. La lettre d'intention à laquelle il a été fait référence lors du précédent échange de vues (CRIV 56 COM 001) contient un certain nombre d'engagements très concrets de la part des gouvernements concernés. Il est clair que les responsables politiques s'impliquent dans ce dossier. Une solution devra être trouvée de manière raisonnable et en concertation avec tous les acteurs concernés, et pas seulement entre décideurs politiques.

M. Dieter Keuten (VB) déplore que la direction d'Audi Brussels n'ait pas répondu à l'invitation à cette audition. Il aurait également été positif, selon lui, que des représentants des gouvernements régionaux soient présents à cette réunion. Il espère que ces derniers prendront connaissance du rapport de l'audition.

La rencontre qui a eu lieu le 16 juillet 2024 entre la task force et la direction d'Audi Brussels est intervenue beaucoup trop tard. Dès le mois d'octobre 2023, la direction avait annoncé son intention de mettre sur pause le plan destiné à construire la Q4 e-tron à Forest, ce qui n'augurait rien de bon. Or, il aura fallu attendre quatre mois pour que la task force soit mise sur pied.

Rond de eeuwwisseling was de site in Vorst een performante, succesvolle fabriek. In 2006 was het einde verhaal voor de Volkswagen-fabriek. Onder meer dankzij de inspanningen van de toenmalige eerste minister, Guy Verhofstadt, die naar Ingolstadt afzakte om de directie van Audi AG te ontmoeten, heeft de fabriek in Vorst een doorstart kunnen maken. Toen in de jaren daarna Opel Antwerpen en Ford Genk aankondigden dat ze de deuren zouden sluiten, vlogen Belgische regeringsleden naar Detroit. De huidige afwezigheid van de eerste minister en de ministers-presidenten van Vlaanderen en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest staat daarmee in schril contrast.

De fabriek in Vorst heeft vele troefkaarten, waaronder de ligging aan het spoor, het water en de R0, het gebruik van milieuvriendelijke technologie (zonnepanelenpark, waterrecyclage) en natuurlijk het ervaren en goed geschoold personeel. Anderzijds heeft de site ook enkele beperkingen. Een daarvan hangt samen met de locatie in – en omsloten door – Brussel: de uitbreidingsmogelijkheden zijn daardoor haast onbestaande. Een ander nadeel is de afhankelijkheid van een enkel model, de Q8 e-tron. Met een basisprijs van nagenoeg 80.000 euro valt die wagen ruim buiten het budget van het gemiddelde gezin.

Er was, zoals de spreker al aangaf, uitzicht op een tweede model, de Q4 e-tron. De afgelopen jaren onderging de fabriek zelfs aanpassingen om dat model te kunnen ontvangen. Het was echter van meet af aan de bedoeling die Q4 in de eerste plaats in Duitsland te bouwen: de fabriek in Vorst zou enkel moeten instaan voor reservecapaciteit. Dat dit een risicofactor was, is later ten overvloede gebleken.

De politiek draagt in dit dossier een zware verantwoordelijkheid. De partijen die de afgelopen jaren beleidsverantwoordelijkheid droegen, moeten de hand in eigen boezem steken. In hun economische strategie is duurzaamheid het ordewoord. Jarenlang werden Europese autoconstructeurs verplicht te investeren in almaar zuinigere verbrandingsmotoren. Plots moest het roer om en was het al elektrificatie wat de klok sloeg. Op die manier organiseerde men het concurrentieel nadeel van de Europese auto-industrie op haar thuismarkt.

Het VB is uiteraard niet tegen duurzaamheid en CO₂-neutraliteit, maar het industrieel beleid in het algemeen en het beleid gericht op de verankering van de auto-industrie in het bijzonder misten visie en daadkracht. Bij zijn bezoek aan de fabriek in Vorst, in november 2021, liet de premier de volgende, achteraf helaas loos

Au début du siècle, l'usine implantée sur le site de Forest était performante et florissante. En 2006, c'est la déroute pour l'usine Volkswagen. Grâce notamment aux efforts de l'ancien premier ministre Guy Verhofstadt, qui s'était déplacé à Ingolstadt pour rencontrer la direction d'Audi AG, l'usine de Forest a pu être relancée. Lorsque dans les années qui ont suivi, les usines Opel Anvers et Ford Genk ont annoncé la fermeture de leurs portes, des membres du gouvernement belge se sont envolés vers Detroit. L'absence actuelle du premier ministre et des ministres-présidents de la Région flamande et de la Région de Bruxelles-Capitale contraste terriblement avec cette époque.

L'usine de Forest possède de nombreux atouts, dont sa proximité avec le réseau ferroviaire et fluvial et avec le ring (R0), l'utilisation de technologies respectueuses de l'environnement (parc de panneaux solaires, recyclage de l'eau) et, bien entendu, des collaborateurs expérimentés et hautement qualifiés. À l'inverse, le site présente aussi plusieurs inconvénients. L'un d'eux est lié à son emplacement, implanté et enclavé dans la Région bruxelloise, ce qui fait que les possibilités d'agrandissement sont pratiquement exclues. Un autre inconvénient est sa dépendance à un seul modèle, l'Audi Q8 e-tron. Avec un prix d'entrée de gamme autour de 80.000 euros, ce véhicule n'est pas à la portée d'un ménage moyen.

Comme l'intervenant l'a déjà indiqué, il était question de développer un deuxième modèle, la Q4 e-tron. Ces dernières années, l'usine a même procédé à des aménagements pour pouvoir accueillir ce modèle. Or, l'objectif était dès le départ de construire d'abord la Q4 en Allemagne, l'usine de Forest n'étant destinée qu'à fournir une capacité de réserve. La suite a largement démontré qu'il s'agissait d'un facteur de risque.

Le pouvoir politique porte une lourde responsabilité dans ce dossier. Les partis qui ont assumé la responsabilité politique ces dernières années doivent balayer devant leur porte. Dans leur stratégie économique, la durabilité est le mot d'ordre. Pendant des années, les constructeurs automobiles européens ont été obligés d'investir dans des moteurs à combustion toujours plus économes en carburant. Du jour au lendemain, il a fallu changer de cap et il n'y en avait plus que pour l'électrification. En agissant ainsi, on a mis en place le désavantage concurrentiel de l'industrie automobile européenne sur son marché intérieur.

Le VB n'est bien évidemment pas opposé à la durabilité, ni à la neutralité carbone. Mais la politique industrielle en général, et la politique visant à ancrer l'industrie automobile en particulier, manque de vision et de volonté. Lors de sa visite à l'usine de Forest en novembre 2021, le premier ministre a tenu des propos

gebleken, woorden optekenen: “In Brussel hebben we een fabriek van de toekomst (...). De jobs die hierdoor gecreëerd worden zijn jobs van de toekomst, want het gaat over de mobiliteit van de toekomst.”

De heer Keuten roept de bevoegde beleidsniveaus op het behoud van de industrie op de eerste plaats te zetten. Een fabriek die blijft bestaan, dát is een duurzame fabriek.

Op 6 juni 2024 raakte bekend dat de directie van Audi Brussels de *letter of intent* onvoldoende vond. Drie bekommelingen bleven immers onbeantwoord:

— de grote afstand van de site in Vorst ten opzichte van de toeleveranciers, wat zorgt voor hoge logistieke kosten;

— het feit dat de bevoorrading via het kanaal Brussel-Charleroi enkel 's nachts kan gebeuren;

— het maar niet rond geraken van de vergunning voor de bouw van een windmolen op de site.

In dit dossier is al veel tijd verloren. Het lid roept de beleidsverantwoordelijken op om tegen de volgende bijzondere ondernemingsraad op 22 augustus 2024 een concreet actieplan op te stellen. De tasforce moet dringend in contact treden met de directie van Audi AG in Duitsland om die aan te sporen werk te maken van plan A. In een recent artikel in *Handelsblatt* staat te lezen dat het niet uitgesloten is dat de fabriek een doorstart zou maken, met de bouw van een volledig nieuw model (de Audi Q9) dan wel alsnog, vanaf 2027, van de Q4 e-tron.

Tegelijk vraagt de heer Keuten de taskforce om op korte termijn samen met de sectororganisaties de ontwikkeling van alternatieve activiteiten in de fabriek te onderzoeken, alsook om in samenspraak met de sector en de betrokken overheden toekomstige scenario's voor de site te bedenken, voor het geval autoproductie daar onverhoopt niet meer mogelijk zou blijven.

Voorts roept de spreker de ontslagnemende en de volgende regering op een stabiel wettelijk kader te creëren en de *letter of intent* te optimaliseren.

Tot slot richt het lid zich tot de werknemers van Audi Brussels, die in het VB een trouwe bondgenoot vinden. Zij mogen de moed niet laten zakken; in Vlaanderen is er alleszins een grote vraag naar sterke en flexibele werknemers zoals hen.

De heer Kurt Moons (VB) wil van de heer Steukers vernemen of hij de analyse van de vakbonden deelt dat Audi Brussels de eerste dominosteen is en dat de

qui se sont malheureusement révélés sans fondement par la suite: “À Bruxelles, nous avons une usine du futur [...]. Les emplois qui y sont créés sont des emplois durables, car il s'agit de la mobilité de demain.”

M. Keuten appelle les niveaux de pouvoir compétents à inscrire le maintien du tissu industriel en tête de l'agenda. Une usine qui est maintenue est par définition une usine durable.

Le 6 juin 2024, on apprenait que la direction d'Audi Brussels jugeait la lettre d'intention insuffisante. Trois préoccupations demeuraient en effet sans réponses:

— la distance considérable entre le site de Forest et les fournisseurs, ce qui génère des coûts logistiques élevés;

— le fait que l'approvisionnement par le canal Bruxelles-Charleroi ne puisse se faire de nuit;

— l'impossibilité de conclure un permis pour la construction d'une éolienne sur le site.

Beaucoup de temps a déjà été perdu dans ce dossier. Le membre demande aux responsables politiques d'élaborer un plan d'action concret pour le prochain conseil d'entreprise extraordinaire du 22 août 2024. La task force doit contacter d'urgence la direction d'Audi AG en Allemagne pour l'encourager à envisager le plan A. Selon un article paru récemment dans le *Handelsblatt*, il n'est pas exclu que l'usine redémarre avec la construction d'un tout nouveau modèle (l'Audi Q9) ou encore, à partir de 2027, de la Q4 e-tron.

Dans le même temps, M. Keuten demande à la task force d'examiner à court terme, avec les organisations du secteur, le développement d'activités alternatives dans l'usine et, en concertation avec le secteur et les autorités concernées, d'imaginer de futurs scénarios pour le site, au cas où la production automobile n'y serait malheureusement plus possible.

En outre, l'intervenant appelle le gouvernement démissionnaire et le suivant à créer un cadre légal plus stable et à optimiser la lettre d'intention.

Enfin, le membre s'adresse aux travailleurs d'Audi Brussels, qui trouveront dans le VB un allié fidèle. Qu'ils ne se découragent pas: en Flandre, des travailleurs forts et flexibles comme eux sont fortement demandés.

M. Kurt Moons (VB) demande à M. Steukers s'il souscrit à l'analyse des syndicats, qui affirment qu'Audi Brussels n'est que la première pièce d'un domino et que

Europese auto-industrie massaal zal verhuizen naar de Verenigde Staten en China. Welke strategie zou de vertegenwoordiger van Agoria voorstellen voor de Europese automobielsector in zijn geheel?

Mevrouw Florence Reuter (MR) benadrukt dat de aankondiging van de herstructurering van Audi Brussels *in fine* gaat over de toekomst van de betrokken werknemers, alsook over die van het concurrentievermogen van de Belgische industriële ondernemingen. Ze stelt voor om aan dat aspect prioriteit te geven, naast de terechte vragen die kunnen worden gesteld over de strategische keuzes van de onderneming (het gebrek aan diversificatie en de focus op slechts één elektrisch model). Er moet van het momentum gebruik worden gemaakt om de regels te verduidelijken en zich te vergewissen van de richting die de markt uitgaat (keuze van het elektrische model, levensduur van de batterij enzovoort).

Mevrouw Reuter heeft begrepen dat de vertegenwoordiger van Agoria voorstelt om bovenal werk te maken van de herontwikkeling van de Audi-site in Vorst. Ze wil graag weten of die herontwikkeling op Audi zelf slaat dan wel of er een heroriëntering nodig is; ze vraagt zich ook af welke rol de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet spelen.

Hoewel volgens haar veel inspanningen zijn geleverd, inzonderheid op het vlak van flexibiliteit, dient België algemeen zijn standaarden te herzien, wil het zijn economie echt concurrerend maken en bedrijven zin geven om in België te investeren.

Het lid had daarom graag van de verschillende sprekers vernomen welke aanzetten tot een oplossing zij voorstaan om de activiteit op de site te behouden, zonder evenwel steeds naar het verleden terug te grijpen.

De heer Khalil Aouasti (PS) benadrukt het enorme cynisme dat uit de herstructureringsaankondiging spreekt, gelet op de 150 miljoen euro die het bedrijf aan steun heeft gekregen. Die steun werd verleend in de vorm van verlagingen van de socialezekerheidsbijdragen en van de bedrijfsvoorheffing op ploegenarbeid, tijdskredieten en opleidingssubsidies. Aan die lijst moeten volgens het lid nog andere voordelen worden toegevoegd: de afschaffing van de belasting op materieel en outillage, de aftrek voor investeringen waarvoor overheidssubsidies werden toegekend, alsook de overeenkomsten met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest waardoor overheidssteun afhankelijk werd gemaakt van het behoud van de activiteit ter plaatse gedurende 10 jaar. Het toeval wil dat die overeenkomst in 2015 werd ondertekend, waardoor de heer Aouasti de timing van de aankondiging des te cynischer vindt.

l'industrie automobile européenne sera massivement délocalisée aux États-Unis et en Chine. Quelle stratégie le représentant d'Agoria proposerait-il pour le secteur automobile européen dans son ensemble?

Mme Florence Reuter (MR) souligne que derrière l'annonce de restructuration d'Audi Brussels se pose la question de l'avenir des travailleurs concernés mais aussi de la compétitivité des entreprises industrielles en Belgique. Elle invite à agir en priorité sur cet aspect-là, au-delà des questions légitimes qui peuvent se poser sur les choix stratégiques de l'entreprise (absence de diversification et concentration sur un seul modèle électrique). Il s'agit d'un *momentum* pour clarifier les règles et savoir vers quoi s'oriente le marché (modèle électrique, durée des batteries etc.).

Mme Reuter entend que le représentant d'Agoria invite en priorité à valoriser le site d'Audi à Forest. Elle voudrait savoir s'il l'envisage pour Audi ou si une réorientation s'avère nécessaire; elle s'interroge aussi sur le rôle à jouer par le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'intervenante rappelle que si beaucoup d'efforts ont été consentis, notamment en termes de flexibilité, elle considère de manière générale que la Belgique doit revoir ses standards pour disposer d'une véritable économie compétitive afin de donner aux entreprises l'envie d'investir en Belgique.

Elle aimerait dès lors entendre les pistes de solution qui sont avancées par les différents intervenants, sans ressasser le passé, pour maintenir l'activité sur le site.

M. Khalil Aouasti (PS) souligne qu'il y a un cynisme énorme dans cette annonce de restructuration, malgré les 150 millions d'euros d'aides dont a bénéficié l'entreprise. Il s'agit de réductions de cotisations ONSS et du précompte professionnel sur le travail d'équipe, des crédits heures et des subsides formation. Le membre rappelle qu'il faut ajouter à cette liste la suppression de la taxe sur le matériel et l'outillage, les déductions pour investissements qui ont bénéficié de subsides publics et les accords avec la Région de Bruxelles-Capitale, qui conditionnait les aides publiques à un maintien de l'activité sur site pour une durée de 10 ans. Or, l'accord a été signé en 2015, soit une coïncidence de calendrier qu'il juge cynique.

Het lid roept het Parlement op om, naar het voorbeeld van de Verenigde Staten, wetten te maken om te voorkomen dat bedrijven naar het buitenland verhuizen en om aldus de economische activiteiten op het grondgebied via wetgeving aan voorwaarden te onderwerpen.

De spreker had graag details gekregen over het precieze tijdschema en de agenda van de vergaderingen die met de directie van Audi Brussels gepland zijn, alsook over de scenario's die op de onderhandelingsstafel liggen.

Tot slot brengt hij in herinnering dat de site van Audi Brussels tot voorbeeld strekt (inzake koolstofneutraliteit, winstgevendheid en opleidingsgraad van de werknemers). Hij vraagt zich dan ook af welke andere industriële site in Europa nog open zou kunnen blijven als zelfs de site in Vorst zou moeten sluiten.

Mevrouw Marie Meunier (PS) richt zich tot de heer Steukers, die tot een duurzame versterking van de industrie in België en Europa oproept en zijn verantwoordelijkheid wil opnemen om de werknemers van Audi Brussels en de industriële activiteiten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van een toekomst te verzekeren. Ze wil graag vernemen hoe een industriële toekomst voor de site kan worden gewaarborgd in het licht van de intrinsieke kwaliteiten ervan (koolstofneutraliteit, opleidingsgraad van de werknemers, spits technologie).

Ze zou tevens graag over de volledige lijst van onderaannemers beschikken en een duidelijk beeld van hun situatie krijgen. Hoe kan Agoria hen praktisch helpen?

De spreekster betreurt dat het management van Audi Brussels met de nakende verhuizing naar Mexico in het verschieft niet is ingegaan op de uitnodiging van het Parlement. Was er dan geen enkel voorteken?

Mevrouw Meunier verwijst naar wat de heer Steukers heeft gezegd over de moeilijkheden waarmee investeringen in de Belgische auto-industrie gepaard gaan, ondanks het feit dat die sector goed is voor 450 bedrijven en 55.000 banen. De heer Steukers vermeldde ook dat er gunstige voorwaarden voor die industrie moeten worden gecreëerd. De spreekster vraagt zich af wat onder die gunstige voorwaarden moet worden begrepen.

Tot slot lijkt het ook noodzakelijk een denkoefening te houden over de Europese industriële strategie om industriële activiteiten in Europa te houden. Het lid zou dienaangaande graag de aanbevelingen van Agoria kennen.

De heer Robin Tonniau (PVDA-PTB) dankt de sociale partners en Agoria voor hun aanwezigheid en onderstreept

Le membre invite le Parlement à légiférer pour éviter les délocalisations, à l'instar de ce qui a été fait aux États-Unis, en conditionnant par le pouvoir de la loi l'activité économique sur le territoire.

L'intervenant aimerait avoir des précisions sur le calendrier précis et l'ordre du jour des réunions planifiées avec la direction d'Audi Brussels, ainsi que les hypothèses qui sont sur la table des négociations.

Il rappelle enfin que le site d'Audi Brussels est exemplaire (zéro émission de carbone, activité rentable, travailleurs formés) et se demande quel autre site industriel pourrait rester ouvert en Europe si celui de Forest était amené à fermer.

Mme Marie Meunier (PS) s'adresse à M. Steukers, qui invite à renforcer durablement l'industrie en Belgique et en Europe et qui s'engage à prendre ses responsabilités pour assurer un avenir aux travailleurs d'Audi Brussels et aux activités industrielles dans la Région de Bruxelles-Capitale. Elle aimerait dès lors savoir comment garantir un avenir industriel sur le site au vu des qualités intrinsèques de celui-ci (zéro émission carbone, travailleurs formés, technologie de pointe).

Concernant les sous-traitants, elle souhaite pouvoir disposer d'une liste complète et avoir une vision claire de leur situation. Comment Agoria peut-elle concrètement les aider?

Elle regrette que la direction d'Audi Brussels ait décliné l'invitation du Parlement, face à une délocalisation planifiée au Mexique. N'y a-t-il eu aucun signe avant-coureur?

Elle relève que M. Steukers souligne les difficultés d'investissements dans l'industrie automobile belge, malgré l'existence de 450 entreprises et 55.000 emplois, et qu'il faut pouvoir créer de bonnes conditions pour cette industrie. Elle se demande quelles sont ces conditions favorables.

Enfin, il semble également qu'une réflexion sur la stratégie industrielle européenne soit nécessaire afin de permettre le maintien de l'activité. Elle aimerait connaître les recommandations d'Agoria à ce sujet.

M. Robin Tonniau (PVDA-PTB) remercie les partenaires sociaux et Agoria pour leur présence et souligne

dat de PVDA-PTB heeft aangedrongen om hen, als de specialisten op het terrein, uit te nodigen. Als jonge schoolverlater heeft de spreker zelf ook bij het huidige Audi Brussels (toen Volkswagen Vorst) gewerkt. Hij heeft duizenden onderdelen geïnstalleerd. Hij zag een grote strijdbaarheid bij het personeel dat de fabriek tot nog toe wist open te houden. Het stuit hem tegen de borst te zien hoe de directie met de werknemers en het Parlement omspringt. Nochtans maakt Audi Brussels winst en is het een efficiënt bedrijf.

Agoria stelt dat de juiste omstandigheden er moeten zijn om Audi Brussels open te houden. Die omstandigheden zijn er al. De loonkosten zijn een drogreden gelet op de meerwaarde van de arbeiders. In vergelijking met een Zweedse autofabriek zijn er bijvoorbeeld in België meer interimwerknemers en beschikt men over economische werkloosheid. Een gedreven industrieel beleid is nodig. Dat ontbreekt nu nog te vaak. Zo waren er plannen om de spoorlijn die Audi Brussels aansluit op het spoornet, te knippen. Dankzij het verzet van de PVDA-PTB zijn die plannen niet uitgevoerd.

De spreker vraagt ten slotte welke mogelijkheden er zijn voor alternatieve modellen voor Audi Brussels. Werd dat reeds onderzocht?

De heer Nabil Boukili (PVDA-PTB) benadrukt dat in de eerste plaats moet worden voorkomen dat de in ons land gevestigde bedrijven vertrekken.

De spreker vindt dat we onszelf de juiste vragen moeten stellen: over welk concurrentievermogen gaat het in dezen? Gaat het om een concurrentievermogen dat de samenleving ten goede komt of is het een concurrentievermogen waarvan slechts enkelen de vruchten plukken en dat al de rest het nakijken geeft?

De MR benadrukt dat België een concurrentievermogensprobleem heeft. De heer Boukili wijst erop dat de loonkosten 8 % van de bedrijfskosten bedragen. De spreker vraagt zich dan ook af wat de MR wil. Wil die partij dat de werknemers gratis werken?

De belastingen op multinationals werden door de opeenvolgende regeringen gestaag verlaagd. In plaats van een ander antwoord aan te dragen, wordt vandaag nog steeds dezelfde logica gehanteerd.

que le PVDA-PTB a insisté pour qu'ils soient invités en tant que spécialistes du terrain. Après avoir quitté l'école, l'intervenant a lui-même travaillé à Audi Brussels (qui s'appelait alors encore Volkswagen Forest). Il a installé des milliers de pièces détachées. Il a constaté une grande combativité chez le personnel qui, jusqu'à présent, a réussi à éviter la fermeture de l'usine. Il est choqué de voir comment la direction traite les travailleurs et le Parlement. Pourtant, Audi Brussels réalise des bénéfices et c'est une entreprise efficace.

Agoria affirme qu'il faut mettre en place les conditions adéquates pour qu'Audi Brussels puisse continuer à fonctionner. Ces conditions existent déjà. Les coûts salariaux sont un prétexte fallacieux, vu la valeur ajoutée des ouvriers. En comparaison avec les usines automobiles suédoises, par exemple, les usines belges emploient plus de travailleurs intérimaires et elles peuvent recourir au chômage économique. Il est nécessaire de mener une politique industrielle volontariste. C'est trop peu le cas actuellement. Par exemple, on a projeté de couper la voie ferrée reliant Audi Brussels au réseau ferroviaire. Grâce à l'opposition du PVDA-PTB, ce plan n'a pas été exécuté.

L'orateur s'enquiert enfin des possibilités de produire des modèles alternatifs à Audi Brussels. A-t-on déjà examiné cette solution?

M. Nabil Boukili (PVDA-PTB) souligne que la priorité doit être d'empêcher les entreprises établies dans notre pays de partir.

Pour l'orateur, il convient de se poser les bonnes questions: de quelle compétitivité parle-t-on? Est-ce une compétitivité au bénéfice de la société? Ou est-ce une compétitivité qui va bénéficier à quelques-uns au détriment de tous les autres?

Le MR souligne que la Belgique a un problème de compétitivité. M. Boukili rappelle que les coûts salariaux sont de 8 %. Par conséquent, l'intervenant s'interroge: que veut le MR? Que les travailleurs travaillent gratuitement?

Les gouvernements successifs n'arrêtent pas de baisser les impôts sur les multinationales. Aujourd'hui, au lieu d'apporter une réponse différente, on continue dans la même logique.

De heer Boukili heeft aandachtig naar de Agoria-vertegenwoordiger geluisterd en vraagt zich af of de heer Steukers een samenleving wil waarin men drie jobs nodig heeft om een waardig leven te leiden.

De spreker benadrukt het belang van het arbeidsrecht om werknemers fatsoenlijke arbeidsomstandigheden te garanderen.

Het dossier-Audi Brussels luidt een industriële ramp op Europees niveau in. Willen we naar een maatschappij waarin gezinnen in de werkloosheid worden gestort om een paar aandeelhouders te kunnen blijven verrijken? Willen we de sluiting van technologisch sterk ontwikkelde, moderne fabrieken? Aanvaarden we een dergelijk kapitalistisch stelsel dat mensen in armoede drijft? Of moeten bij bepaalde beslissingen vraagtekens worden geplaatst?

In dat verband vraagt de spreker welk plan België heeft om de industrie aan te zwengelen. Welke maatregelen worden genomen om banen te redden?

De spreker stelt zich daarbij de volgende vragen:

— Wat kan men als burger doen om de werknemers te steunen in hun strijd?

— Wat kan men als parlements lid concreet doen om de belangen van de werknemers van Audi Brussel te behartigen en banen te redden?

— Welk samenlevingsmodel willen we? Een samenlevingsmodel dat voldoet aan de behoeften van de werknemers of een samenleving waarin mensen als citroenen worden uitgeroost?

Mevrouw Isabelle Hansez (Les Engagés) betuigt haar solidariteit met de werknemers van Audi Brussels en heeft begrip voor de ontredde en de onzekerheid van de 3.000 rechtstreeks betrokken werknemers en de vele onderaannemers en lokale bedrijven die door deze crisis worden getroffen.

Achter elke baan die verloren gaat, schuilt voor veel gezinnen een ramp.

De huidige situatie is alarmerend en vergt een onmiddellijke en gezamenlijke reactie van alle overheidsniveaus.

De spreekster heeft nota genomen van de verschillende vooruitzichten die tijdens deze hoorzitting werden toegelicht en merkt op dat de voorkeur uitgaat naar plan A (het zoeken naar nieuwe productiemodellen). Audi beschikt over hooggekwalificeerd personeel met

M. Boukili a écouté attentivement le représentant d'Agoria et s'interroge: M. Steukers veut-il d'une société dans laquelle il faut avoir trois emplois pour vivre dignement?

L'intervenant souligne l'importance du droit du travail, qui permet de garantir aux travailleurs des conditions de travail décentes.

Le dossier Audi Brussels constitue le début d'une catastrophe industrielle au niveau européen. Est-on prêt à accepter une société dans laquelle, pour continuer à enrichir quelques actionnaires, on jette des familles dans le chômage? Est-on prêt à fermer des usines développées, modernes, technologiques? Accepte-t-on ce système capitaliste qui nous pousse dans la misère? Ou doit-on remettre en question certaines décisions?

Dans cette optique, l'intervenant s'interroge: quel est le plan d'industrialisation de la Belgique? Que met-on en place pour sauver l'emploi?

L'intervenant s'interroge:

— En tant que citoyen, que peut-on faire pour aider les travailleurs dans leur lutte?

— En tant que parlementaire, que peut-il faire concrètement pour agir dans l'intérêt des travailleurs d'Audi Brussels et pour sauver les emplois?

— Quel modèle de société veut-on? Est-ce un modèle de société qui répond aux besoins des travailleurs? Ou une société dans laquelle on presse les gens comme des citrons?

Mme Isabelle Hansez (Les Engagés) exprime sa solidarité envers les employés d'Audi Brussels et comprend la détresse et l'incertitude que traversent les 3.000 travailleurs directement concernés ainsi que les nombreux sous-traitants et les commerces locaux touchés par cette crise.

Derrière chaque perte d'emploi se cachent des catastrophes pour de nombreuses familles.

La situation actuelle est alarmante et appelle à une réaction immédiate et concertée de l'ensemble des niveaux de pouvoir.

L'intervenante a pris acte des différentes perspectives évoquées lors de cette audition et note la volonté de favoriser le plan A (recherche de nouveaux modèles de production). Le personnel d'Audi est un personnel qualifié, à haute valeur ajoutée, et aucune piste de

een hoge toegevoegde waarde. Geen enkele alternatieve oplossing voor het behoud van banen mag worden uitgesloten.

Het stemt de spreekster in dat verband tevreden dat de vertegenwoordigers van de werknemers de Kamerleden hebben kunnen inlichten over mogelijke oplossingen. Er moet grondig worden onderzocht of die oplossingen haalbaar zijn en daadwerkelijk banen kunnen redden.

De Kamerleden van Les Engagés zullen alles in het werk stellen om tot praktische oplossingen te komen.

De procedure waarin de wet-Renault voorziet, biedt een juridisch kader om de actie structuur te geven. Men zal ervoor moeten zorgen dat elke fase van die procedure strikt wordt nageleefd en dat de rechten van de werknemers volledig worden beschermd.

De spreekster benadrukt het belang van de sociale dialoog om alle mogelijke alternatieven voor de aangekondigde massale ontslagen te bestuderen.

Mevrouw Hansez roept de regering op om meer inspanningen te leveren om de site van Vorst aantrekkelijker te maken voor nieuwe investeringen.

Er mogen geen blanco cheques worden uitgeschreven en er mag niet worden afgedongen op de kwaliteit van de aangeboden banen.

Tot slot beklemtoont de spreekster andermaal haar onwrikbare engagement ten behoeve van de werknemers van Audi Brussel. Er zal moeten worden gestreden voor levensvatbare langetermijnoplossingen voor de Audi-werknemers en de vele onderaannemers.

De heer Jean-Luc Crucke (Les Engagés) wijst erop dat zijn collega, de heer Pierre Kompany, aan het Brusselse Institut des Arts et Métiers heel wat jongeren heeft opgeleid die nog steeds in de Audi-fabriek te Vorst werken. Het voortbestaan van de fabriek moet de prioriteit zijn. De spreker kondigt aan dat zijn fractie ter zake alle gepaste oplossingen zal steunen.

Hij vindt het begrijpelijk dat de vakbonden een gebrek aan vertrouwen in het management hebben. Als parlements lid vindt hij het zelf ook moeilijk om vertrouwen te hebben in een directie die de uitnodiging van het Parlement om haar standpunt te komen toelichten, naast zich neerlegt. Dat er in een democratie verschillende standpunten zijn, is normaal, maar het is wel belangrijk dat die standpunten worden geuit.

De heer Crucke vraagt de vertegenwoordigers van de werknemers of er nog andere gesprekspartners zijn die

solution alternative permettant de garder l'emploi ne doit être écartée.

À ce sujet, l'intervenante se réjouit que les représentants des travailleurs puissent éclairer les parlementaires en formulant des pistes de solution. Il faudra une analyse approfondie de leur viabilité et leur potentiel à sauvegarder l'emploi.

Les députés des Engagés mettront tout en œuvre pour trouver des solutions concrètes.

La procédure de la loi Renault offre un cadre légal pour structurer l'action. Il faudra s'assurer que chaque étape de cette procédure soit scrupuleusement respectée et que les droits des travailleurs soient pleinement protégés.

L'intervenante insiste sur l'importance du dialogue social pour explorer toutes les alternatives possibles au licenciement massif annoncé.

Mme Hansez appelle le gouvernement à intensifier ses efforts pour rendre le site de Forest plus attractif pour de nouveaux investissements.

Il ne convient pas de faire des chèques en blanc ni de brader la qualité des emplois proposés.

En conclusion, l'oratrice réitère son engagement indéfectible envers les travailleurs d'Audi Brussels. Il convient de se battre pour trouver des solutions viables et pérennes pour les travailleurs d'Audi et les nombreux sous-traitants.

M. Jean-Luc Crucke (Les Engagés) signale que son collègue, M. Pierre Kompany, a formé de nombreux jeunes à l'Institut des Arts et Métiers de Bruxelles qui travaillent encore au sein de l'usine d'Audi à Forest. La pérennité de l'usine doit être la priorité. Son groupe politique soutiendra toutes les solutions opportunes en la matière.

L'intervenant estime que l'absence de confiance des syndicats dans la direction est compréhensible. Comme parlementaire, il considère qu'il est également difficile d'avoir confiance dans une direction qui refuse l'invitation qui lui a été adressée par le Parlement pour venir exprimer son point de vue. Dans une démocratie, il est normal qu'il y ait des points de vue différents, mais il est important qu'ils soient exprimés.

M. Crucke demande aux représentants des travailleurs s'il existe d'autres interlocuteurs en qui ils pourraient avoir

ze wel zouden kunnen vertrouwen. Hij vermoedt dat het Belgische management zelf slecht geïnformeerd is. Zou het bijvoorbeeld geen goed idee zijn om rechtstreeks contact op te nemen met het Duitse management van Audi? Hoe kan een gemeenschappelijk front worden gevormd van vakbonden, burgers, de politiek en de industrie, met als doel dit industriële paradepaardje te redden?

Mevrouw Anja Vanrobaeys (Vooruit) dankt in de eerste plaats de aanwezige vakbondsafgevaardigden dat zij in deze moeilijke omstandigheden naar het Parlement zijn gekomen om informatie uit te wisselen en het debat aan te gaan. Deze hoorzitting is nuttig voor het nemen van toekomstige beslissingen. Ze drukt daarbij haar ontgoocheling uit over de keuze van de directie van Audi om geen uitleg te komen verschaffen in het Parlement over hun intenties, temeer daar de Audifabriek toch veel overheidssteun heeft gekregen.

De spreekster heeft van de vakbondsafgevaardigden begrepen dat ook zij het tot op heden moesten stellen met vage informatie en niet-ingeloste beloftes over verschillende scenario's die vóór de vakantie zouden worden voorgelegd. In plaats daarvan werd een herstructurering met eventuele sluiting aangekondigd op een ogenblik dat het personeel twee dagen met economische werkloosheid was voorafgaand aan een periode van collectief verlof. Dergelijk nieuws vernemen vlak voor hun vakantie moet verschrikkelijk zijn geweest voor de werknemers en hun gezinnen, zeker voor hen die in 2006 de terugtrekking van Volkswagen uit Vorst meemaakten en toen zware inspanningen hebben geleverd om een doorstart van de fabriek onder Audi-vlag mogelijk te maken. Zij leverden toen in en stelden zich flexibel op inzake opleidingen; zij verdienen het dus geenszins om op deze manier te worden behandeld.

Alle overheden en alle fracties willen voluit inzetten op plan A – het behoud van de autoassemblage in Vorst. De troeven van de site in Vorst werden al genoemd: een hoogtechnologische fabriek, goed opgeleid, flexibel personeel, geen loonkostenprobleem, beschikbaarheid van hernieuwbare energie enzovoort. De directie van Audi liet echter verstaan dat de locatie van de fabriek problemen geeft: er zouden onvoldoende uitbreidingsmogelijkheden zijn en de toeleveranciers bevinden zich op grote afstand. Welke oplossingen zien de vertegenwoordigers van de vakbonden voor die problemen? Zijn er alternatieven denkbaar? Een kanttekening in dat verband: in het verleden rolden er in de fabriek van Vorst een veelvoud aan auto's van de band. De logistieke beperkingen die nu worden aangehaald, bestonden toen ook. Waarom kon dat toen allemaal wel?

confiance. Il émet l'hypothèse que la direction belge soit elle-même peu informée. Ne serait-il pas judicieux, par exemple, d'entrer en contact directement avec la direction allemande d'Audi? Comment former un front commun au niveau syndical, mais aussi au niveau citoyen, politique et industriel, pour sauver ce fleuron industriel?

Mme Anja Vanrobaeys (Vooruit) souhaite tout d'abord remercier les délégués syndicaux d'être venus au Parlement dans ces circonstances difficiles pour échanger des informations et participer au débat. Cette audition sera utile pour prendre des décisions à l'avenir. À cet égard, la membre se dit déçue du choix de la direction d'Audi de ne pas venir clarifier ses intentions au Parlement, d'autant que l'usine Audi a tout de même bénéficié de très généreuses aides de l'État.

L'intervenante induit des propos des délégués syndicaux qu'eux aussi ont dû se contenter, jusqu'à présent, d'informations vagues et de promesses non tenues concernant différents scénarios qui allaient être présentés avant les vacances. Au lieu de cela, c'est une restructuration assortie d'une éventuelle fermeture qui a été annoncée à un moment où le personnel était, pendant deux jours, en chômage économique avant une période de congé collectif. Apprendre une nouvelle pareille juste avant les vacances a dû être un choc terrible pour les travailleurs et leurs familles, certainement pour ceux qui ont connu, en 2006, le retrait de Volkswagen de Forest, et qui avaient alors fourni de gros efforts pour que l'usine puisse prendre un nouveau départ sous la bannière d'Audi. Ils ont alors accepté de faire des sacrifices et se sont montrés flexibles en matière de formations; ils ne méritent donc nullement d'être traités de la sorte.

Toutes les autorités et tous les groupes politiques souhaitent miser entièrement sur le plan A – le maintien de l'assemblage automobile à Forest. Les atouts du site ont déjà été évoqués: une usine de haute technologie; un personnel flexible et très qualifié; aucun problème au niveau des coûts salariaux; la disponibilité d'énergies renouvelables, etc. La direction d'Audi a toutefois fait comprendre que la localisation de l'usine posait problème: il n'y aurait pas suffisamment de possibilités d'extension et les sous-traitants seraient trop éloignés. Quelles solutions les représentants des syndicats proposent-ils à ces problèmes? Des alternatives sont-elles possibles? L'intervenante formule une remarque à ce propos: dans le passé, l'usine de Forest produisait une énorme quantité de voitures. Les restrictions logistiques invoquées aujourd'hui existaient déjà à l'époque. Comment cela fonctionnait-il alors?

De procedure voorgeschreven door de wet-Renault zal worden gevolgd. Het is evenwel genoegzaam bekend dat die wet met enkele lacunes kampt. Wellicht is ze niet het beste instrument om het plan A te bewerkstelligen. Sturen de vertegenwoordigers van de vakbonden aan op een wetgevend ingrijpen op korte termijn, teneinde de wet-Renault beter bruikbaar te maken in dit dossier?

De gevolgen voor het personeel van de toeleveranciers van Audi Brussels zijn uiteraard ook een aandachtspunt. Onder meer aanbeveling nr. 28 van de NAR betreft de bescherming van het personeel van “medecontractanten”. Zijn de sociale partners van plan om, in het licht van de komende evaluatie van het wettelijk kader in 2026, te bekijken hoe de wettelijke bescherming kan worden uitgebreid naar het personeel van de toeleveranciers?

De heer Steukers had het over de in de Verenigde Staten gehuldigde *how can we help you?*-mentaliteit. Kan hij dat concreter maken? Dit debat valt immers niet te herleiden tot een loonkostenproblematiek, tenzij het de bedoeling zou zijn, *quod non*, om personeel in België aan Mexicaanse lonen te doen werken. Ook aan talent ontbreekt het in Vorst niet. Er is voorts sprake van 157 miljoen euro overheidssteun in de afgelopen jaren. De *letter of intent* bevat een hele reeks engagementen vanwege de bevoegde overheden. Wat kan er dan nog gebeuren? Zijn er nog mogelijkheden op het vlak van innovatie?

Er is zeker behoefte aan een Europees investeringsbeleid. De Verenigde Staten en China investeren volop. De EU dwingt de lidstaten daarentegen tot enorme besparingen. Uiteindelijk is de werkende mens daarvan de dupe.

De hoopvolle boodschap van de vakbonden is bewonderenswaardig. Samen met hen wil mevrouw Vanrobaeys druk zetten op de directie van Audi AG en Volkswagen Group, ook in het licht van de bijzondere ondernemingsraad van 22 augustus.

Mevrouw Rajae Maouane (Ecolo-Groen) betreurt de afwezigheid van de directie van Audi.

De dramatische situatie bij Audi Vorst heeft grote gevolgen voor de werknemers, hun gezinnen en de lokale economie.

Het is duidelijk dat deze context tekenend is voor de grote uitdagingen waarmee de samenleving in een steeds meer geglobaliseerde economie wordt geconfronteerd.

De spreekster vreest dat het bezuinigingsbeleid zal worden aangescherpt en is bezorgd over de bereidheid

La procédure prescrite par la loi Renault sera suivie. Cependant, tout le monde sait que cette loi présente quelques lacunes. Elle n'est sans doute pas le meilleur instrument pour réaliser le plan A. Les représentants des syndicats préconisent-ils une intervention législative à court terme, afin que la loi Renault puisse être mieux utilisée dans ce dossier?

Il convient bien sûr d'accorder également de l'attention aux conséquences pour le personnel des sous-traitants d'Audi Brussels. La recommandation n° 28 du CNT, notamment, veille à protéger le personnel des “cocontractants”. Les partenaires sociaux ont-ils l'intention, dans le cadre de la future évaluation du cadre légal en 2026, d'examiner comment la protection légale peut être étendue au personnel des sous-traitants?

M. Steukers a évoqué la mentalité visant à répondre aux besoins des entreprises (“*How can we help you?*”) qui prévaut aux États-Unis. Peut-il concrétiser ses propos? En effet, ce débat ne se résume pas à un problème de coûts salariaux – à moins que l'objectif ne soit de faire travailler du personnel en Belgique au même salaire que les Mexicains, ce qui n'est pas le cas en l'espèce. L'usine de Forest ne manque pas non plus de talents. De plus, elle a bénéficié de 157 millions d'euros d'aides d'État au cours des dernières années. La lettre d'intention énonce toute une série d'engagements de la part des autorités compétentes. Peut-être y a-t-il encore des possibilités sur le plan de l'innovation?

Nous avons certainement besoin d'une politique européenne d'investissement. Les États-Unis et la Chine investissent énormément. L'UE, pour sa part, force les États membres à réaliser d'énormes économies. En fin de compte, c'est le travailleur qui en fait les frais.

Le message d'espoir des syndicats est admirable. Avec eux, Mme Vanrobaeys souhaite faire pression sur la direction d'Audi AG et du Groupe Volkswagen, également dans la perspective du conseil d'entreprise extraordinaire du 22 août.

Mme Rajae Maouane (Ecolo-Groen) regrette l'absence de la direction d'Audi.

La situation dramatique chez Audi Forest impacte lourdement les travailleurs mais aussi leurs familles et l'économie locale.

On sait que ce contexte est révélateur des défis majeurs auxquels on est confronté dans une économie de plus en plus globalisée.

L'intervenante craint un durcissement des politiques d'austérité et se dit inquiète de la volonté de l'Europe et

van Europa en België om te investeren. Europa moet zijn rol als regulator blijven spelen.

Recente verordeningen inzake industrie, zoals de *Net-Zero Industry Act*, bieden mogelijkheden om de site van Audi Brussels om te bouwen tot een recyclagefabriek voor batterijen of tot een opleidingsacademie enzovoort.

De situatie wordt al enkele maanden gevolgd, met name door de taskforce binnen de federale regering. Toch kan men zich niet van de indruk ontdoen dat het allemaal te weinig en te laat is.

Na de aankondiging van de directie van Audi dat ze van plan is haar activiteiten te herstructureren door een Renault-procedure in te leiden, kan men zich terecht de vraag stellen welke speelruimte er nog is voor het behoud van de werkgelegenheid bij Audi Brussels. Het vertrouwen is zoek.

Mevrouw Maouane hoopt niettemin evenzeer dat een dergelijk scenario alsnog werkelijkheid kan worden. Ook wordt men geconfronteerd met feiten zoals de aankondiging van een Renault-procedure.

Het is nog te vroeg om het te hebben over een afvloeiingsplan en om na te gaan of de verschillende collectieve arbeidsovereenkomsten worden nageleefd.

Audi Brussels verbindt zich ertoe zijn wettelijke verplichtingen als werkgever na te leven. De werknemers zeggen dat ze zijn bedrogen. In dat klimaat vraagt de spreker zich af welke vooruitzichten er zijn.

Mevrouw Maouane benadrukt ter attentie van de Agoria-vertegenwoordigers dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest sinds 2015 meer dan 18 miljoen euro heeft geïnvesteerd. Bij wijze van steun werd ook de gemeentebelasting afgeschaft.

In die context is het de vraag of men mensen mag doen geloven dat het probleem een gebrek aan overheidssteun en subsidies is. Vloeit de situatie niet veeleer voort uit het cynisme van een bedrijf dat probeert zijn winst nog groter te maken door daar te produceren waar het zijn kosten kan minimaliseren?

Sectorfederatie Agoria wil haar verantwoordelijkheid nemen om een toekomst te verzekeren voor de werknemers van Audi Brussels en om de industriële activiteit in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest te laten voortbestaan. Welke concrete initiatieven denkt Agoria te nemen om de door deze beslissing getroffen werknemers te ondersteunen?

de la Belgique d'investir; l'Europe doit continuer à jouer son rôle de régulateur.

Les récents règlements en matière d'industrie – comme le règlement pour une industrie “zéro net” (*Net-Zero Industry Act*) – offrent des opportunités pour le site d'Audi Brussels et la réhabilitation pour y inclure une usine de recyclage des batteries, une académie pour la formation, ...

Depuis plusieurs mois, la situation est suivie, notamment par la *task force* au sein du gouvernement fédéral. Pourtant, on ressent une impression de trop peu et de trop tard.

Après l'annonce de la direction d'Audi de son intention de restructurer ses activités par l'entame d'une procédure Renault, on est en droit de se demander quelle est encore la marge de manœuvre en ce qui concerne le maintien de l'emploi au sein d'Audi Brussels. Il y a une perte de confiance.

Mme Maouane se joint à l'espoir que ce scénario puisse encore trouver une manière de se réaliser. On est aussi confronté à des événements tels que le fait qu'une procédure Renault a été annoncée.

Il est trop tôt pour parler de plan social et pour vérifier le respect des différentes conventions collectives de travail.

Audi Brussels s'engage à respecter ses obligations légales en tant qu'employeur. Les travailleurs disent avoir été trompés. Dans ce climat, l'intervenante s'interroge: quelles sont les perspectives?

Mme Maouane souligne, à l'adresse des représentants d'Agoria, que la Région de Bruxelles-Capitale a investi plus de 18 millions d'euros depuis 2015. Il y a également eu une suppression des taxes communales en guise de soutien.

Dans ce contexte, la question est la suivante: peut-on laisser croire que le problème est un manque d'aides et de subsidies publics ou est-ce plutôt le cynisme d'une entreprise qui cherche encore à augmenter ses marges en allant produire là où elle pourra minimiser ses coûts?

Agoria dit vouloir prendre ses responsabilités pour assurer un avenir aux travailleurs d'Audi Brussels et pour assurer une activité industrielle continue dans la Région de Bruxelles-Capitale. Quelles initiatives spécifiques Agoria compte-t-il prendre pour soutenir les travailleurs impactés par cette décision?

Mevrouw Meyrem Almaci (Ecolo-Groen) benadrukt dat de houding van Audi niet getuigt van veel maatschappelijke verantwoordelijkheidszin ten aanzien van de werknemers.

Er moet druk blijven worden uitgeoefend opdat het management van Audi uitleg komt geven aan het Parlement.

Mevrouw Almaci vraagt de werknemers of ze echt in plan A geloven en wat dat plan precies inhoudt. Banen behouden maar met een nieuw model? Hoe zien de werknemers de toekomst?

Volgens de spreekster klopt het dat het geval van Audi Brussels een domino-effect kan hebben voor andere bedrijven.

Mevrouw Almaci vindt dat er behoefte is aan een ruimere visie op de industrie. De Duitse industrie heeft een kortetermijnvisie.

Tijdens de debatten waaraan de spreekster deelneemt, vragen de vertegenwoordigers van de bedrijven vaak om een stabiele omgeving voor de bedrijven. De spreekster benadrukt dat een dergelijk verzoek evenzeer opgaat voor de werknemers: ook zij hebben een stabiele en bestendige omgeving nodig.

De spreekster wil graag vernemen wat het standpunt van Agoria over deze moeilijke kwestie is. Als de overheid er alles aan doet om een gunstig industrieel kader te bieden, rijst de vraag welke tegenprestatie van de industriële bedrijven mag worden verwacht.

De heer François De Smet (DéFI) dankt de vertegenwoordigers van de werknemers voor hun duidelijke en nauwkeurige uiteenzettingen en vindt dat hun rationele argumenten moeten worden gehoord.

Uit de tabellen met de verschillende vormen van steun die de site van Audi in Vorst heeft ontvangen, maakt de spreker op dat er sprake is van een vorm van cynisme en verbijsterende ondankbaarheid. Hij betreurt dat de overheid onvoorwaardelijk geschenken heeft uitgedeeld. Hij roept daarom op tot wetgevend optreden om te voorkomen dat een dergelijke situatie zich in de toekomst opnieuw kan voordoen. Hij is van mening dat als zoiets kan in landen als de Verenigde Staten of het Verenigd Koninkrijk, het in België evenzeer mogelijk moet zijn om op een strategische manier stimulerende en voorwaardelijke wetgeving tot stand te brengen.

Vervolgens wijst hij op de troeven van de Audi-vestiging in Vorst, met name de geografische ligging. Hij bespeurt evenwel een ambivalentie tussen de voorstanders van

Mme Meyrem Almaci (Ecolo-Groen) souligne que l'attitude d'Audi ne témoigne pas d'une responsabilité sociale importante envers le personnel.

Il convient de maintenir la pression afin de pousser la direction d'Audi à venir s'expliquer au sein du Parlement.

Mme Almaci demande aux travailleurs s'ils croient véritablement au plan A et s'interroge: quel est précisément le plan A des travailleurs? Un maintien des emplois mais avec un nouveau modèle? Comment les travailleurs voient-ils les perspectives?

Pour l'intervenante, il est exact que le cas d'Audi Brussels puisse servir de domino pour d'autres entreprises.

Mme Almaci considère qu'il convient d'avoir une vision industrielle plus large. Il y a une vision à court terme de l'industrie allemande.

Lors de débats auxquels l'intervenante participe, les représentants des entreprises réclament souvent un environnement stable pour les entreprises. L'intervenante souligne que cette demande vaut également pour les travailleurs: il convient d'avoir un environnement stable et pérenne pour les travailleurs.

L'intervenante aimerait connaître la position d'Agoria sur cette problématique. Lorsque les autorités mettent tout en œuvre pour offrir un cadre industriel, de quelle manière peut-on attendre un retour de la part des entreprises de l'industrie?

M. François De Smet (DéFI) remercie les représentants des travailleurs pour leur discours clair et précis et estime que leurs arguments rationnels doivent pouvoir être entendus.

En examinant les tableaux reprenant les diverses aides dont a bénéficié le site Audi à Forest, l'orateur constate qu'on a affaire à une forme de cynisme et à une ingratitude hallucinante. Il déplore que les pouvoirs publics aient offert des cadeaux sans conditions. Il appelle donc à légiférer afin qu'une telle situation ne se reproduise plus à l'avenir. Il considère que si des pays aussi libéraux que les États-Unis ou le Royaume-Uni sont capables de le faire, la Belgique devrait également pouvoir mettre en place une législation incitative et conditionnelle de manière stratégique.

Il se réfère ensuite aux atouts, notamment géographiques, du site d'Audi à Forest. Cependant, il constate qu'il existe une ambivalence entre ceux qui veulent

plan A, namelijk de voortzetting van de activiteiten met Audi, en de voorstanders van plan B, namelijk doorgaan zonder Audi. Hij vraagt zich af of het wel een goed idee is om gelijktijdig op die beide fronten te strijden.

Ten slotte is de heer De Smet het eens met de heer Crucke dat er een ontmoeting moet komen met het Duitse management van Audi, maar dat had volgens hem al veel eerder moeten gebeuren. Hij roept op om naar het voorbeeld van andere landen een echt beleid van economische diplomatie te voeren dat verder gaat dan prinselijke missies.

De heer Denis Ducarme (MR) herinnert aan het tienjarige engagement van Audi op basis van een reeks overheidssubsidies. Hij betreurt dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet op tijd met een tweede programma naar buiten is gekomen.

Afgezien van het cynisme vraagt hij zich af of de strategie van Audi niet heeft gefaald, los van de crisissen waarmee de bedrijven de afgelopen jaren werden geconfronteerd.

III. — ANTWOORDEN VAN DE UITGENODIGDE SPREKERS

De heer Ronny Liedts (ACV-CSC METEA) gaat in op enkele vragen. Wat de beweerde logistieke problemen betreft, is het de eerste keer dat de directie daarvan gewag maakt. Er worden nochtans al 75 jaar auto's gemaakt op de site van Audi Brussels. Er is een spoorlijn beschikbaar. Misschien zijn de logistieke problemen een gevolg van foute keuzes van Audi zelf, bijvoorbeeld het intensief gebruik van vrachtwagens in een just-in-timesysteem. De echte reden lijkt meer te zijn dat de winst in Mexico veel hoger is door de Amerikaanse *Inflation Reduction Act*.

Daarnaast kampt de automarkt in Europa ook met overcapaciteit. In de mondiale ondernemingsraad van Audi was afgesproken dat de productie in alle fabrieken verminderd zou worden om die overcapaciteit op te vangen. Tijdens die periode zouden de fabrieken kunnen worden uitgerust om elektrische wagens te produceren, zoals nodig om tegen 2035 overeenkomstig de Europese regels enkel nog elektrische wagens op de markt te brengen.

Hoe kan de politiek helpen? Er moet druk worden gezet op de Belgische en de Duitse directies, zowel van Audi als van Volkswagen, om het bedrijf een toekomst te bieden. In het bijzonder moet Audi duidelijkheid scheppen.

privilégier le plan A, consistant à maintenir l'activité avec Audi, et ceux qui envisagent déjà le plan B, consistant à poursuivre sans Audi. Il se demande s'il faut mener ces deux combats en même temps.

M. De Smet rejoint enfin l'avis de M. Crucke quant à la nécessité de rencontrer la direction allemande d'Audi. Il estime toutefois qu'on aurait dû le faire beaucoup plus tôt et appelle à mettre en place, comme d'autres pays le font, une véritable politique de diplomatie économique, allant au-delà des visites princières.

M. Denis Ducarme (MR) rappelle l'engagement sur dix ans pris par Audi sur la base d'une série d'aides publiques accordées. Il regrette que la Région de Bruxelles-Capitale n'ait pas anticipé un deuxième programme.

Au-delà du cynisme, il se demande si on a affaire à l'échec de la stratégie d'Audi, au-delà des crises des dernières années qu'ont dû affronter les entreprises.

III. — RÉPONSES DES ORATEURS INVITÉS

M. Ronny Liedts (CSC-ACV METEA) revient sur certaines questions. En ce qui concerne les problèmes de logistique évoqués, c'est la première fois que la direction en fait mention. Cela fait pourtant déjà 75 ans que des voitures sont assemblées sur le site d'Audi Brussels. Une ligne de chemin de fer est disponible. Les problèmes de logistique résultent peut-être de mauvais choix de la part d'Audi, par exemple l'utilisation intensive de camions dans un système juste-à-temps (*just-in-time*). La véritable raison semble être que les bénéfices sont nettement plus élevés au Mexique grâce à la loi américaine sur la réduction de l'inflation (*Inflation Reduction Act*).

L'Europe connaît par ailleurs une surcapacité en matière de voitures. Le conseil d'entreprise d'Audi au niveau mondial avait décidé de diminuer la production dans l'ensemble des usines pour compenser cette surcapacité. Pendant cette période, les usines devaient être aménagées pour la production de voitures électriques, afin de produire exclusivement ce type de voitures à l'horizon 2035, conformément aux règles européennes.

Que peut faire le monde politique? Il doit exercer une pression sur les directions d'Audi et de Volkswagen, en Belgique et en Allemagne, afin d'assurer un avenir à l'usine. En particulier, Audi doit clarifier ses intentions.

De hoofddoelstelling is het volledige behoud van de werkgelegenheid. De eerste fase van de wet-Renault is bedoeld voor overleg, onder andere om alternatieven te zoeken.

Aangaande de mogelijkheid om een nieuw model in Brussel te laten bouwen, zijn er talrijke mogelijkheden, gelet op de vele elektrische modellen die in de komende jaren op de markt zullen komen. Audi Brussels is bij uitstek geschikt voor nicheproducten. Andere activiteiten, zoals batterijproductie, zijn ook mogelijk. Of de directie daartoe bereid is, is een andere vraag.

De directie wordt als volstrekt onbetrouwbaar ervaren. Zo zijn talrijke afgewerkte wagens versneld weggehaald uit Brussel en gestald in Gosselies. De beveiliging van de site is verhoogd. Het is duidelijk dat de sluiting al lang minutieus voorbereid wordt. De afwezigheid van de directie op de hoorzitting is tekenend.

Afsluitend benadrukt de spreker dat Audi Brussels een van de meest performante fabrieken is. De handelwijze van Audi zaait ongerustheid, zowel in België als elders.

De heer Dominique Bray (CNE) dringt er bij de commissieleden op aan om de directie van Audi te vragen om haar beslissingen tegenover het Parlement te rechtvaardigen.

De spreker is van mening dat de strategie van het bedrijf voor de productie van elektrische modellen is mislukt. Het is onmogelijk om elektrische modellen te ontwerpen met een levensduur die vergelijkbaar is met die van auto's met een verbrandingsmotor. Het door Audi geplande model is daarom verouderd en moet worden aangepast.

De spreker is van oordeel dat er op het vlak van autoproduktie alternatieven mogelijk zijn, zoals het toekomstige A3-model. Audi gaat zwaar investeren in de moederfabriek in Duitsland, terwijl de auto meteen al in Brussel zou kunnen worden geproduceerd.

Tot slot wijst de spreker erop dat vóór 2006 de fabriek 1.300 voertuigen per dag produceerde. Een dergelijke productie vergde veel logistiek, maar ook een groot aantal arbeiders, en toch was de situatie niet zoals vandaag.

De heer Pascal Debrulle (ABVV/FGTB) benadrukt andermaal de locatie van de Audi-site en wijst erop dat de fabriek in Vorst al 75 jaar bestaat en meer dan 8 miljoen auto's heeft geproduceerd. Het argument van

L'objectif principal est la sauvegarde de l'ensemble des emplois. La première phase de la procédure Renault vise à organiser une concertation, notamment afin de chercher des alternatives à la fermeture.

En ce qui concerne l'option de faire assembler un autre modèle à Bruxelles, de nombreuses possibilités existent dès lors qu'un grand nombre de modèles électriques seront mis sur le marché dans les années à venir. Audi Brussels convient parfaitement pour la fabrication de produits de niche. D'autres activités, comme la production de batteries, sont également possibles. Reste à voir si la direction est prête à explorer ces pistes.

On ne peut absolument pas se fier à la direction. De nombreuses voitures achevées ont ainsi été retirées en toute hâte de Bruxelles pour être entreposées à Gosselies et la sécurisation du site a été renforcée. Il est évident que la fermeture est préparée minutieusement depuis longtemps. L'absence de la direction à cette audition en dit long.

L'orateur conclut en soulignant qu'Audi Brussels est l'une des usines les plus performantes. Le comportement de la direction d'Audi sème l'inquiétude, tant en Belgique qu'à l'étranger.

M. Dominique Bray (CNE) exhorte les membres de la commission à appeler la direction d'Audi à justifier leurs décisions devant le Parlement.

L'orateur estime que la stratégie de l'entreprise concernant la fabrication de modèles électriques est un échec. Il est en effet impossible de concevoir des modèles électriques avec une durée de vie comparable à celle des voitures thermiques. Le modèle prévu par l'entreprise Audi est donc vieillissant et il faudrait dès lors l'adapter.

L'orateur considère que des alternatives concernant la production de voitures sont possibles, comme le futur modèle A3. L'entreprise Audi va investir massivement dans l'usine-mère en Allemagne alors que cette voiture pourrait être immédiatement produite à Bruxelles.

Pour conclure, l'orateur rappelle que l'usine produisait 1.300 véhicules par jour avant 2006. Cette production nécessitait une grande logistique mais également une grande quantité d'ouvriers et pourtant la situation n'était pas comme celle d'aujourd'hui.

M. Pascal Debrulle (FGTB/ABVV) revient sur la localisation du site Audi et rappelle que l'usine située à Forest existe depuis 75 ans et a produit plus de 8 millions de voitures. L'argument de la localisation n'est donc pas

de locatie gaat dus niet op. Bovendien zouden bepaalde aanpassingen aan de Brusselse ring (R0) het mogelijk kunnen maken om onderdelen rechtstreeks te vervoeren. Audi heeft daartoe geen enkel verzoek ingediend.

De fabriek is altijd flexibel geweest, zowel wat de organisatie van de ploegen als de overuren betreft. Audi heeft duidelijk geen rekening gehouden met die flexibiliteit.

De ware reden is volgens de heer Debrulle het falen van het bedrijf, omdat het een enorme achterstand heeft opgelopen bij het implementeren van nieuwe software. Bijgevolg is het door de fabriek geproduceerde model te verouderd geworden. Bovendien bedraagt de basisprijs van een voertuig 92.000 euro. Wie wil er nu een dermate hoge prijs betalen voor een auto met een actieradius van 300 tot 350 km?

Zoals eerder aangestipt, kan het bedrijf dankzij zijn moderniteit en flexibiliteit ook andere voertuigen produceren. Audi heeft nog niet gereageerd op dat argument.

Het vertrouwen in het bedrijf is gebroken. De vakbondsafgevaardigden hebben een paar maanden geleden met de ceo van Audi kunnen praten. Die had beloofd om de toekomst van de fabriek te bespreken. Nadien heeft echter geen enkele verdere bespreking plaatsgevonden. De spreker stelt dat de werknemers om de tuin werden geleid en dat sprake is van opgezet spel door het management.

De heer Debrulle zou willen dat het Parlement wetgeving opstelt teneinde dergelijke door Audi toegepaste praktijken te verbieden. Het is misschien nog niet te laat om te reageren en er moet in ieder geval een duidelijk wettelijk kader komen. Als niets wordt gedaan, zal het bedrijf subsidies blijven ontvangen hoewel dat het voortbestaan van de fabriek geenszins waarborgt.

De fabriek is meermaals geprezen voor de kwaliteit van haar werk, vooral omdat er technologisch dermate complexe auto's worden gemaakt. Die kennis werd naar het buitenland verplaatst en het bedrijf heeft sommige personeelsleden van de fabriek zelfs gevraagd om in Mexico andere arbeiders op te leiden. Zulke situatie is verontrustend.

Een kamerlid benadrukte het serene karakter van de discussies en van de sfeer. De heer Debrulle antwoordt dat dit relatief is, aangezien de vakantie binnenkort voorbij zal zijn. Drieduizend gezinnen wachten op een duidelijk antwoord en zullen zich niet met een kluitje in het riet laten sturen.

valable. De plus, certains aménagements au niveau du ring de Bruxelles (R0) pourraient permettre d'acheminer directement des pièces. L'entreprise Audi n'a introduit aucune demande à cet effet.

L'usine a toujours fait preuve de flexibilité, tant au niveau de l'organisation des équipes que des heures de travail supplémentaires. Manifestement, l'entreprise Audi n'a pas pris cette flexibilité en compte.

L'orateur est d'avis qu'il s'agit d'un échec de l'entreprise car elle a pris énormément de retard à mettre en place un nouveau logiciel. Par conséquent, le modèle produit par l'usine est devenu trop désuet. De plus, le prix de base d'un véhicule démarre à 92.000 euros. Qui voudrait payer à un tel prix une voiture ayant une autonomie de 300 à 350 km?

Comme énoncé précédemment, l'entreprise, de par sa modernité et sa flexibilité, est capable de produire d'autres véhicules. L'entreprise Audi n'a pas encore donné de retour à ce sujet.

La confiance envers l'entreprise est rompue. Les représentants syndicaux ont pu échanger avec le CEO de l'entreprise Audi il y a quelques mois. Celui-ci avait promis de discuter de l'avenir de l'usine. Aucune discussion n'a eu lieu après coup. L'orateur affirme que les travailleurs ont été dupés et que les dirigeants avaient prémédité la situation.

L'orateur souhaite que le Parlement légifère et propose d'interdire le genre de pratiques adopté par l'entreprise Audi. Il n'est peut-être pas trop tard pour réagir mais dans tous les cas, il faut mettre en place un cadre légal clair. Si rien n'est entrepris, l'entreprise continuera à percevoir des subventions sans pour autant garantir la survie de l'usine.

L'usine a été plusieurs fois félicitée pour la qualité de son travail, surtout pour des voitures aussi complexes au niveau de la technologie. Ce savoir a été déplacé et l'entreprise a même demandé à certains membres du personnel de l'usine de former d'autres ouvriers au Mexique. Cette situation est effrayante.

Un membre a souligné le caractère serein des discussions et de l'atmosphère. M. Debrulle lui répond que cela est relatif car les vacances sont bientôt terminées. En effet, 3.000 familles sont dans l'attente d'une réponse claire et ne seront pas d'accord d'accepter n'importe quoi.

De spreker roept de regering op om druk uit te oefenen op Audi in Duitsland en ervoor te zorgen dat plan A een prioriteit blijft, in het belang van de fabriek en de werknemers ervan.

De heer Hillal Sor (MWB-ABVV/FGTB) is van mening dat de Audi-fabriek met dezelfde situatie wordt geconfronteerd als de hele Europese autosector.

De site van Audi Brussels heeft nochtans een enorm potentieel, want de fabriek beschikt over een onderzoeks- en ontwikkelingsafdeling, hightechapparatuur en deskundig fabriekspersoneel. Het management van het bedrijf denkt daar echter anders over.

Het gaat slecht met de industrie in Europa, wat leidt tot een daling van het bbp en tot een sociale catastrofe.

Tijdens de COVID-19-crisis zijn de werknemers van de Audi-site blijven werken omdat die fabriek als essentieel werd beschouwd. Waarom wordt dat predicaat niet langer gehanteerd? De nodige maatregelen moeten worden genomen om deze fabriek te redden. Daarenboven moet de overheid de bedrijven dwingen om af te zien van regelingen die vergelijkbaar zijn met die betreffende de Audi-fabriek te Vorst.

De Franse regering heeft bijvoorbeeld een aantal sites van de defensie-industrie gered door ze te beschermen. Waarom grijpt de Belgische regering niet naar dergelijke maatregelen?

Zoals de vorige sprekers wil de heer Sor dat plan A de prioriteit blijft.

Op 20 augustus 2024 wordt een algemene vergadering gehouden. De spreker hoopt op de steun van de overheid om de Audi-site te Vorst te redden. Dit is een belangrijk symbool en er moet een krachtig signaal worden gegeven aan het management van Audi.

De productiestrategie van de grote autoconcerns is een mislukking; die ondernemingen zijn immers niet in staat gebleken een vlotte overgang naar elektrische voertuigen uit te rollen. Het doel was om meer winst te maken met elektrische auto's dan met auto's met verbrandingsmotoren.

Tot slot wijst de heer Sor erop dat de fabriek te Vorst gespecialiseerd is in de assemblage van voertuigen, dus niet in de recyclage van batterijen. Andere fabrieken hebben meer expertise op dat vlak.

De heer Stephan De Muelenaere (ACLVB/CGSLB) spreekt, wat de vragen en opmerkingen over de taskforce

L'orateur demande au gouvernement de faire pression sur l'entreprise Audi en Allemagne et le plan A doit rester une priorité pour le bien de l'usine et du personnel.

M. Hillal Sor (MWB-FGTB/ABVV) considère que la situation à l'usine Audi est la même dans tout le secteur automobile européen.

Le site Audi Brussels a pourtant un très grand potentiel. Il y a un département "recherche et développement", un équipement de haute technologie et le personnel de l'usine a une expertise. Pourtant, les dirigeants de l'entreprise ont une autre opinion.

Le secteur de l'industrie en Europe va mal, engendrant par la même occasion une diminution du PIB et un désastre social.

Pendant la crise liée à la pandémie du COVID-19, les travailleurs ont continué de travailler à l'usine Audi car elle était considérée comme essentielle. Pourquoi n'est-elle plus considérée de la même façon? Il faut prendre les mesures nécessaires pour sauver cette usine et pousser à ce que les pouvoirs publics contraignent les entreprises à ne plus prendre des dispositions similaires à celle prise concernant l'usine Audi à Forest.

À titre d'exemple, le gouvernement français a sauvé certains sites industriels de la défense en les protégeant. Pourquoi le gouvernement belge ne met-il pas en place ce type de mesures?

Comme les orateurs précédents, M. Sor souhaite que le plan A reste la priorité.

Une assemblée générale aura lieu le 20 août prochain. L'orateur espère compter sur le soutien des pouvoirs publics dans le sauvetage du site d'Audi Brussels. Il s'agit d'un symbole important et un signal fort doit être donné à la direction d'Audi.

La stratégie de production des grands groupes automobiles est un échec car ils n'ont pas su développer une bonne transition vers l'électrique. L'objectif était de faire plus de bénéfices avec les voitures électriques que les véhicules thermiques.

En guise de conclusion, l'orateur rappelle que l'usine de Forest est spécialisée dans l'assemblage de véhicules et non dans le recyclage des batteries. D'autres usines ont une meilleure expertise dans ce domaine.

En ce qui concerne les questions et les observations relatives à la task force, *M. Stephan De Muelenaere*

betreft, de veronderstelling tegen van sommige commissieleden dat de sociale partners en de directie samen met de eerste minister rond de tafel hebben gezeten. Net zoals tijdens deze vergadering het geval is, was de directie van Audi afwezig. De enige gesprekspartners zijn tot op vandaag de eerste minister en zijn kabinetschefs.

Voorts zijn de drie representatieve vakorganisaties vragende partij om de wet-Renault te herzien teneinde de bescherming uit te breiden naar de werknemers van de toeleveranciers, want in het huidige stelsel moet de voor het sociaal drama verantwoordelijke onderneming aan die werknemers geen enkele sociale steun verlenen.

Mevrouw Clarisse Ramakers (Agoria) herinnert eraan dat Agoria zijn verantwoordelijkheid heeft opgenomen bij het faillissement van Van Hool. Met de hulp van de bevoegde overheidsinstanties werd immers al meer dan 50 % van de werknemers aan een kwaliteitsvolle baan geholpen. De spreker wijst erop dat in het geval van Audi Brussels samenwerking vereist is met de drie gewesten (42 % van de werknemers komt uit Wallonië, 42 % uit Vlaanderen en 16 % uit Brussel).

Vervolgens komt mevrouw Ramakers terug op het door de heer Sor genoemde voorbeeld, namelijk Valeo. Dat is een goede illustratie van de huidige situatie, waarin een industrie moet omschakelen van thermische naar elektrische technologie. Volgens de spreker heeft Valeo vijf jaar geleden de juiste strategische keuzes gemaakt en zijn bedrijfsmodel aangepast.

Mevrouw Ramakers benadrukt dat gunstige industriële randvoorwaarden voor de Belgische industrie van vitaal belang zijn voor de economische ontwikkeling van ons land, aangezien elke rechtstreekse baan in de industrie een indirecte job elders genereert.

De klimaattransitie is een ongeziene uitdaging en een race tegen de klok, waarbij China en de Verenigde Staten op voorsprong liggen ten opzichte van Europa. De spreker is ervan overtuigd dat er een Europees investeringsfonds voor de industrie moet komen, teneinde de sterke punten van de Belgische industrie tot uiting te doen komen.

Een gunstig industrieel klimaat wordt gekenmerkt door stabiliteit, vooral op gebieden zoals wetgeving en fiscaliteit.

De overheidsdiensten mogen zich niet beperken tot controles, maar moeten hulp en advies bieden, vooral als het gaat om vergunningsaanvragen en investeringssubsidies.

(*CGSLB/ACLVB*) dément l'hypothèse de certains membres des commissions selon laquelle une concertation a été organisée entre les partenaires sociaux, la direction et le premier ministre. Comme à la réunion de ce jour, la direction d'Audi était absente. Jusqu'à présent, les seuls partenaires de discussion ont été le premier ministre et ses chefs de cabinet.

Par ailleurs, les trois organisations syndicales sont favorables à une révision de la loi Renault en vue d'étendre la protection aux salariés des sous-traitants. En effet, le système actuel ne contraint pas l'entreprise responsable du drame social à octroyer le moindre soutien social aux travailleurs concernés.

Mme Clarisse Ramakers (Agoria) rappelle qu'Agoria a pris ses responsabilités dans le cadre de la faillite de l'entreprise Van Hool où, avec les structures publiques compétentes en la matière, plus de 50 % des travailleurs ont déjà pu retrouver un emploi de qualité, sachant qu'à Audi Brussels, il sera nécessaire de travailler avec les trois régions (42 % des travailleurs sont wallons, 42 % sont flamands et 16 % sont bruxellois).

Elle revient ensuite sur le cas de l'entreprise Valeo, évoqué par M. Sor, qui illustre bien la situation actuelle avec une industrie qui doit passer d'une production thermique à une production électrique. Elle rappelle que Valeo a opéré les bons choix stratégiques et l'adaptation de son *business model* il y a déjà cinq ans.

Sur le cadre industriel favorable aux industries belges, Mme Ramakers souligne qu'il est capital pour le développement économique en Belgique car un emploi direct créé dans l'industrie engendre la création d'un emploi indirect.

Le défi sans précédent de la transition climatique est une véritable course contre la montre, avec la Chine et les États-Unis qui ont pris une longueur d'avance par rapport à l'Europe. L'intervenante est convaincue qu'il faut mettre en place un fonds d'investissement européen pour l'industrie pour faire valoir les atouts de l'industrie en Belgique.

Un cadre industriel favorable est un cadre industriel qui est stable, notamment en termes de législation et de fiscalité.

L'administration doit être là pour aider et conseiller, et pas seulement pour contrôler, particulièrement pour les demandes de permis et les aides à l'investissement.

Voorts moeten onze sterke punten worden gekoesterd, in het bijzonder onze innovatiestrategie, zowel via fiscale stimuli als via onderzoekssubsidies, in combinatie met blijvende nauwe samenwerking met hogescholen, universiteiten, onderzoekscentra en bedrijven.

Men moet zich ook bewust zijn van de sterke punten van de Belgische industrie. Mevrouw Ramakers noemt de recyclage van batterijen en de circulaire economie als domeinen waarin België zich kan positioneren. Ze benadrukt ook het belang van economische diplomatie, met name via dialoog tussen de nationale assemblees en het Europees Parlement.

De loonhandicap blijft een ernstig knelpunt, vooral ten opzichte van Chinese concurrenten met lagere productie- en loonkosten.

Mevrouw Ramakers wijst voorts nadrukkelijk op de overdrachtskwesties en op de wenselijke snelle beschikbaarheid van de gronden in geval van stopzetting van de activiteiten, want op dat vlak verliepen bij de ontmanteling van de staalindustrie in Wallonië de zaken niet altijd even vlot.

Tot slot waarschuwt de spreekster voor protectionistische reflexen; toetredings- en uittredingsdrempels houden immers nauw verband met elkaar. Ze benadrukt de noodzaak om ook te kunnen exporteren.

IV. — REPLIEKEN EN BIJKOMENDE ANTWOORDEN

De heer Nabil Boukili (PVDA-PTB) beklemtoont dat de overheid alles heeft gedaan om Audi Brussels te helpen: subsidies, betaling van opleidingskosten, lagere loonkosten enzovoort. Voor Audi is het echter nooit genoeg.

Winstgevendheid is niet het knelpunt, want Audi is rendabel en de aandeelhouders van het bedrijf verdienen miljarden.

Sommige sprekers halen de loonkosten aan. De heer Boukili wil het daarentegen hebben over de aandeelhouderskosten, meer bepaald over het feit dat de aandeelhouders van hun bedrijven een dubbelcijferig rendement eisen. Daardoor wordt die doelstelling halen het enige ondernemingsdoel. De aandeelhouders zijn alleen geïnteresseerd in winst.

Volgens de heer Boukili vergt deze dramatische situatie een politiek antwoord.

Il faut aussi maintenir et préserver les atouts, notamment la stratégie d'innovation, que ce soit par le biais des aides fiscales et à la recherche, tout en maintenant une forte collaboration avec les hautes écoles, les universités, les centres de recherche et les entreprises.

Il faut aussi connaître les atouts de l'industrie belge: Mme Ramakers cite le recyclage de batteries et l'économie circulaire sur lesquels la Belgique peut se positionner. Elle insiste aussi sur l'importance de la diplomatie économique, notamment au niveau des échanges entre parlements nationaux et européens.

La compétitivité salariale reste un vrai sujet, notamment vis-à-vis de la concurrence chinoise, la Chine ayant des coûts de production et salariaux plus faibles.

Mme Ramakers insiste aussi sur la passation et la disponibilité rapide des terrains en cas de cessation d'activité, ce qui n'a pas toujours été le cas avec le démantèlement de la sidérurgie en Wallonie.

L'oratrice met enfin en garde contre les réflexes protectionnistes: toute barrière à l'entrée risque de générer des barrières à la sortie. Elle insiste sur la nécessité de pouvoir aussi exporter.

IV. — RÉPLIQUES ET RÉPONSES COMPLÉMENTAIRES

M. Nabil Boukili (PVDA-PTB) souligne que les autorités ont tout fait pour aider Audi Brussels: subsides, prise en charge des formations, baisse des coûts salariaux, ... Pourtant, ce n'est pas assez pour Audi.

Le problème n'est pas un manque de rentabilité: Audi est rentable et rapporte des milliards à ses actionnaires.

Certains évoquent le coût salarial. M. Boukili aimerait, *a contrario*, parler du coût actionnarial: le fait que les actionnaires exigent une rentabilité à deux chiffres à leurs entreprises. Ces dernières ont comme seul objectif de répondre à ces besoins-là. Seul le profit intéresse les actionnaires.

Pour M. Boukili, il convient d'adresser une réponse politique à cette situation dramatique.

Hij benadrukt het belang van wetgeving die de werknemers en de nationale industrie beschermt. Enkel protectionisme kan de jungle waar de Europese industrie op lijkt, in bedwang houden.

Volgens de heer Boukili heeft Europa een echt plan nodig. Er is behoefte aan een planning die alle burgers en werknemers ten goede komt.

De strijd is nog niet verloren, want de Audi-werknemers hebben ervaring met terugvechten. In 2006 wilde de groep Volkswagen de site sluiten. Dankzij de strijd van de werknemers is de fabriek opengebleven. Men mag dus niet opgeven.

De heer Boukili heeft werknemers ontmoet die blijk geven van boosheid en onbegrip, maar die bovenal vastberaden zijn hun baan te verdedigen.

De Kamerleden staan voor een keuze. Kiezen ze in deze strijd partij of blijven zij langs de zijlijn staan? Indien ze partij kiezen, kiezen ze dan de kant van de winstbeluste Audi-aandeelhouders of die van de werknemers? PVDA-PTB zal altijd aan de kant van de werknemers staan.

De strijd gaat voort en is nog lang niet gestreden, aldus de heer Boukili.

De heer Axel Ronse (N-VA) is het stellig oneens met de vorige spreker. De heer Boukili stuurt aan op een uitgesproken polarisatie tussen de werkgevers en de werknemers. Die tegenstelling is volgens de heer Ronse compleet achterhaald. Welvaart wordt samen gecreëerd. Het wantrouwen dat de vorige spreker koestert ten aanzien van werkgevers leidt tot niets. De heer Ronse looft terloops de redelijke houding waarvan de werknemersorganisaties in dit dossier blijk geven.

Het invoeren van een sluitingsverbod, al dan niet via het uitroepen van de Audi-terreinen in Vorst tot strategisch gebied, is volgens het lid geenszins afdwingbaar. Hij pleit voor haalbare, realistische oplossingen.

Mevrouw Rajae Maouane (Ecolo-Groen) betuigt nogmaals haar volle steun aan de werknemers.

De spreekster benadrukt dat de Brusselse staatssecretaris belast met Economische Transitie, mevrouw Barbara Trachte, miljoenen euro's ter beschikking heeft gesteld om de werknemers te helpen en te steunen.

Er is duidelijk een vertrouwensbreuk met het management. Mevrouw Maouane wil niet langer door het management worden misleid.

L'intervenant souligne l'importance d'une législation qui protège les travailleurs et qui protège l'industrie d'un pays. Face à la jungle industrielle en Europe, le protectionnisme est nécessaire.

Pour M. Boukili, l'Europe doit avoir un véritable plan. Il faut une planification qui bénéficie à l'ensemble des citoyens et travailleurs.

La bataille n'est pas perdue: les travailleurs d'Audi ont une expérience dans la lutte. En 2006, le groupe Volkswagen voulait fermer l'entreprise. C'est grâce à la lutte des travailleurs que le site a été maintenu. Par conséquent, il convient de ne pas jeter l'éponge.

M. Boukili a rencontré des travailleurs en colère et dans l'incompréhension mais il a surtout vu des travailleurs déterminés, prêts à défendre leur travail.

Le choix qui se pose aux parlementaires: va-t-on prendre parti dans cette lutte ou va-t-on rester spectateur? Si on prend parti, va-t-on prendre parti pour les actionnaires d'Audi et maximiser leur profit ou va-t-on prendre parti pour les travailleurs? Le PVDA-PTB sera toujours du côté des travailleurs.

Pour M. Boukili, la bataille n'est pas finie. Il faudra mener le combat.

M. Axel Ronse (N-VA) est en désaccord total avec l'intervenant précédent. M. Boukili incite à une polarisation appuyée entre les employeurs et les travailleurs. Selon M. Ronse, cette opposition est complètement désuète. C'est ensemble que l'on crée la prospérité. La défiance cultivée par l'intervenant précédent à l'égard des employeurs ne mène à rien. M. Ronse loue en passant l'attitude raisonnable affichée par les organisations syndicales dans ce dossier.

Selon le membre, la piste consistant à interdire la fermeture, éventuellement en qualifiant les terrains d'Audi à Forest de domaine stratégique, est totalement inconcevable. Il préconise des solutions réalistes et réalisables.

Mme Rajae Maouane (Ecolo-Groen) rappelle son soutien plein et entier aux travailleurs.

L'intervenante souligne que la secrétaire d'État à la Région de Bruxelles-Capitale en charge de la transition économique, Barbara Trachte, a déployé des millions pour venir en aide et soutenir les travailleurs.

La rupture de confiance avec la direction est actée. Mme Maouane ne veut plus se faire berner par la direction.

Het komt erop aan te anticiperen om niet van een kale reis thuis te komen en achteraf acute problemen te moeten oplossen. Men moet zijn lot in eigen handen houden.

Banenbehoud blijft de prioriteit.

Mevrouw Anja Vanrobaeys (Vooruit) ontwaart binnen de commissies, ondanks de ideologische verschillen tussen de fracties, een consensus om te pleiten voor het maximaal behoud van de autoassemblage op de site in Vorst. Daartoe moet druk worden uitgeoefend op de directie van Audi, zoals ook gevraagd door de vakbonden. In die optiek acht het lid het noodzakelijk dat de directie van Audi op korte termijn wordt gehoord in een gemeenschappelijke vergadering van de betrokken commissies. Tevens dient te worden aangestuurd op een bezoek van de commissieleden aan de fabriek in Vorst.

Los van de ideologische verschillen kan men er volgens de heer *Khalil Aouasti (PS)* niet omheen dat het management van de onderneming het sociaal contract heeft verbroken. De spreker wijst erop dat het personeel van de Audi-fabriek in Vorst zich aan de opeenvolgende crisissen heeft aangepast en een aantal maatregelen heeft aanvaard om het bedrijf draaiende te houden. Het lid benadrukt dat het probleem bij het management van Audi ligt, dus niet bij de werknemers. Er is dan ook behoefte aan wetgeving en er bestaan win-winmodellen waar zowel de werknemers als het management baat bij hebben.

De vakbondsafgevaardigden hebben ervoor gewaarschuwd dat het scenario van Renault Vilvorde of Ford Genk zich bij Audi Vorst zou kunnen herhalen. De werknemers willen niet alleen de werkgelegenheid vrijwaren, maar tevens de aandacht vestigen op de oorzaken van de sluiting van de site in Vorst, want die kunnen ook in andere sectoren gevolgen hebben.

Tot slot verzoekt de heer Aouasti om eind augustus 2024 opnieuw een vergadering te beleggen.

De heer *Dieter Keuten (VB)* steunt de vraag om, kort na de bijzondere ondernemingsraad van 22 augustus 2024, een nieuwe gezamenlijke commissievergadering te beleggen. Daarbij dient aangedrongen te worden op de aanwezigheid van een vertegenwoordiging van de directie van Audi Brussels. De VB-fractie stuurt er voorts op aan dat de taskforce van de regering meteen contact opneemt met de directie van Audi AG en Volkswagen Group.

De spreker dankt de heer Sor voor het delen van de cijfers met betrekking tot de overheidssteun, maar plaatst daarbij de kanttekening dat die subsidies wellicht ter

Il convient de ne pas se retrouver le bec dans l'eau et d'anticiper afin de ne pas devoir éteindre des incendies. Il convient d'être maître de son destin.

La priorité reste la sauvegarde des emplois.

Malgré les divergences idéologiques entre les groupes, *Mme Anja Vanrobaeys (Vooruit)* entrevoit au sein des commissions un consensus visant à maintenir au maximum l'assemblage automobile sur le site de Forest. À cette fin, il convient de faire pression sur la direction d'Audi, comme le réclament également les syndicats. Dans cette optique, la membre estime nécessaire d'entendre à court terme la direction d'Audi lors d'une réunion commune des commissions concernées. Il convient également de plaider pour une visite des membres à l'usine de Forest.

Outre les différences idéologiques, *M. Khalil Aouasti (PS)* estime que ce sont les dirigeants de l'entreprise qui ont rompu le contrat social. Il rappelle que les membres du personnel de l'usine Audi Brussels se sont adaptés suite aux crises successives et ont accepté une série de mesures pour que l'entreprise puisse continuer de tourner. Le membre souligne que le problème se situe au niveau de la direction d'Audi et non des travailleurs. Un cadre légal est donc nécessaire et il existe des modèles vertueux au bénéfice des travailleurs mais aussi des dirigeants.

Les représentants syndicaux ont mis en garde que le scénario vécu à Vilvorde pour l'usine Renault ou à Genk pour l'usine Ford pourrait se répéter. La préoccupation des travailleurs est de certes préserver l'emploi mais aussi d'alerter sur les causes de la fermeture du site de Forest et sur le fait que celles-ci pourraient atteindre d'autres secteurs.

L'intervenant conclut en demandant d'organiser une nouvelle réunion fin août 2024.

M. Dieter Keuten (VB) soutient lui aussi la demande de réunir une nouvelle fois les commissions concernées dans la foulée du conseil d'entreprise extraordinaire prévu le 22 août 2024. Lors de cette réunion commune, il conviendra d'insister sur la présence d'un représentant de la direction d'Audi Brussels. Le groupe VB demande en outre instamment à la *task force* mise en place au sein du gouvernement de prendre immédiatement contact avec la direction d'Audi AG et du groupe Volkswagen.

L'intervenant remercie M. Sor d'avoir communiqué les chiffres relatifs aux aides publiques, mais il fait observer que les subventions en question sont probablement

beschikking staan van alle productiebedrijven. Alleszins zal het VB de verschillende regeringen vragen stellen over de garanties die zij in het kader van de wederkerigheid bedongen hebben bij het toekennen ervan.

De maakindustrie en zeker clusters zoals de chemie- en automobieliindustrie moeten worden beschouwd als strategische industrieën die actief moeten worden beschermd, onder andere door de instandhouding van de gedeeltelijke vrijstelling van de bedrijfsvoorheffing voor onderzoek en ontwikkeling, alsook door strategische participaties door publieke investeringsfondsen.

Aangaande de handelsoorlog tussen China, de Verenigde Staten en de EU op het stuk van elektrische wagens en batterijen dient volgens de spreker het *infant industry argument* te worden gehuldigd; tijdelijke, selectieve en proportionele maatregelen zijn op hun plaats om deze jonge industriële sectoren te beschermen.

Volgens mevrouw Meyrem Almaci (Ecolo-Groen) moet alles op alles worden gezet om maximale werkgelegenheid te behouden bij Audi Vorst. Het is wrang om vast te stellen dat de directie van de site met de voeten sleept. Dit sterkt de spreekster in haar overtuiging dat dit dossier op Europees niveau moet worden aangekaart. Ook het Europees Parlement heeft hierin een rol te spelen. Welk industrieel kader moet er in Europa gelden? Hoe kan men de *race to the bottom* stoppen waarbij werknemers die het beste van zichzelf geven en zich voortdurend bijscholen, tegen elkaar worden uitgespeeld? Cynisch genoeg zal dit kwalijke dominospel uiteindelijk ontploffen in het gezicht van de moederbedrijven; de achterstand die wordt opgelopen door niet meer te investeren, zal immers gauw onoverkomelijk blijken, gezien de snelheid waarmee wordt geschakeld in de Verenigde Staten en China. Als dit proces niet snel wordt gestopt, zullen er nog veel gevallen zoals Audi Brussels volgen op ons continent.

Er zal werk moeten worden gemaakt van een industrieel kader dat stabiliteit biedt, niet alleen aan de ondernemers maar ook aan de overheden, die schaarse publieke middelen investeren in die bedrijven, alsook – uiteraard – aan de werknemers.

Men kan de werknemers van Audi Brussels allerminst verwijten dat ze doof zijn gebleven voor allerhande verwachtingen inzake flexibiliteit, scholing enzovoort. Als een overheid in een dergelijk geval machteloos zou blijken, wat vermag zij dan nog wel?

mises à la disposition de toutes les entreprises manufacturières. Quoi qu'il en soit, le groupe VB interrogera les différents gouvernements sur les garanties qu'ils ont négociées au titre de la réciprocité lors de leur octroi.

L'industrie manufacturière, et en particulier les secteurs de l'industrie chimique ou automobile, doit être considérée comme un acteur stratégique qu'il convient de protéger activement, notamment en maintenant la dispense partielle de versement du précompte professionnel dans le cadre de la recherche et du développement, ainsi qu'au travers de participations stratégiques au moyen de fonds publics d'investissement.

En ce qui concerne la guerre commerciale engagée entre la Chine, les États-Unis et l'Union européenne dans le domaine des voitures électriques et des batteries, l'intervenant appelle à invoquer l'argument de l'industrie naissante, selon lequel il est opportun de prendre des mesures temporaires, sélectives et proportionnées pour protéger ces jeunes secteurs industriels.

Mme Meyrem Almaci (Ecolo-Groen) estime que tout doit être mis en œuvre pour préserver au maximum l'emploi sur le site d'Audi Forest. On ne peut que constater avec amertume que la direction du site fait traîner les choses, ce qui renforce l'intervenante dans sa conviction qu'il faut porter ce dossier au niveau européen. Le Parlement européen a également un rôle à jouer dans ce dossier. Quel cadre industriel faut-il appliquer en Europe? Comment peut-on mettre fin à ce nivellement par le bas (*race-to-the-bottom*) qui met en concurrence des travailleurs qui donnent le meilleur d'eux-mêmes et se forment en continu? Ce jeu de dominos pernicieux finira cyniquement par exploser au visage des sociétés mères. En effet, le retard qu'elles accumulent en cessant d'investir deviendra rapidement insurmontable, compte tenu de la rapidité avec laquelle les États-Unis et la Chine rebondissent. Si ce jeu de dominos ne prend pas fin rapidement, de nombreuses usines comme celle d'Audi Brussels fermeront encore leurs portes sur notre continent.

L'objectif sera de trouver un cadre industriel qui offre de la stabilité, non seulement pour les chefs d'entreprise, mais aussi pour les autorités, qui investissent les rares fonds publics dans ces entreprises, sans oublier bien entendu les travailleurs.

On ne peut nullement reprocher aux travailleurs d'Audi Brussels d'avoir fait la sourde oreille à toutes sortes d'attentes en matière de flexibilité, de formation, etc. Si les autorités s'avèrent impuissantes en pareil cas, que pourront-elles encore obtenir?

Europa dient een voortrekkersrol op te nemen inzake maatschappelijk ondernemerschap. Ook dat is een punt waarover deze commissies zich dienen te buigen.

Mevrouw Almaci kijkt uit naar een bezoek aan de fabriek van Audi Brussels en hoopt dat de commissies spoedig opnieuw kunnen vergaderen om de directie van Audi Brussels aan de tand te kunnen voelen.

De heer Hillal Sor (MWB-ABVV/FGTB) roept de parlementsleden op om naar de werknemers te luisteren en hun kant te kiezen, in plaats van het management te steunen. Hij begrijpt dat er politieke meningsverschillen zijn, maar desondanks moet de toekomst van werknemers de prioriteit blijven.

De spreker stipt aan dat wanneer een onderneming in Frankrijk een fabriek wil sluiten, ze daartoe administratieve toestemming moet vragen aan de Franse overheid. In dergelijke gevallen is het bedrijf verplicht om alternatieven te vinden voor de werknemers of om de fabriek over te dragen aan een overnemer. Die maatregel heeft investeerders er niet van weerhouden in Frankrijk te investeren, aangezien er duidelijke wetgeving was.

Niemand is vragende partij voor een planeconomie, maar de overheid moet wel het nodige doen voor het behoud van de fabriek, gezien het strategische belang ervan voor de werknemers én voor de ecologische transitie.

De heer Bart Steukers (Agoria) benadrukt dat ook het management zijn uiterste best doet om oplossingen te vinden.

De rapporteurs,

Anja Vanrobaeys
Jean-Luc Crucke

De voorzitters,

Denis Ducarme
Roberto D'Amico

L'Europe doit jouer un rôle de pionnier dans le domaine de l'entrepreneuriat social. C'est également un point sur lequel ces commissions devront se pencher.

Mme Almaci attend avec impatience qu'une visite soit organisée à l'usine d'Audi Brussels et elle espère que les commissions pourront à nouveau se réunir prochainement pour sonder les intentions de la direction d'Audi Brussels.

M. Hillal Sor (MWB-FGTB/ABVV) invite les parlementaires à écouter les travailleurs et à prendre leur parti et non celui des dirigeants. Il comprend qu'il y ait des divergences politiques mais malgré cela, l'avenir des travailleurs doit rester la priorité.

L'orateur signale que si une entreprise souhaite fermer son usine en France, celle-ci doit demander une autorisation administrative auprès des autorités françaises. Dans ce cas de figure, l'entreprise est contrainte de trouver des alternatives pour les travailleurs ou de transmettre l'usine à un repreneur. Cette mesure n'a pas empêché d'attirer des investisseurs en France car il y avait un cadre légal clair.

La demande n'est pas de passer à une économie dirigiste mais que les autorités publiques fassent le nécessaire pour garder l'usine car elle est stratégique tant pour les travailleurs que pour la transition écologique.

M. Bart Steukers (Agoria) souligne que la direction met également tout en œuvre pour trouver des solutions.

Les rapporteurs,

Anja Vanrobaeys
Jean-Luc Crucke

Les présidents,

Denis Ducarme
Roberto D'Amico