

Gemeenschappelijke vergadering
van de commissie voor Economie,
Consumentenbescherming en
Digitale Agenda en van de
commissie voor Sociale Zaken,
Werk en Pensioenen

van

WOENSDAG 17 JULI 2024

Namiddag

Réunion commune 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

du

MERCREDI 17 JUILLET 2024

Après-midi

De openbare commissievergadering wordt geopend om 13.07 uur en voorgezeten door de heren Denis Ducarme en Roberto D'Amico.

La réunion publique de commission est ouverte à 13 h 07 et présidée par MM. Denis Ducarme et Roberto D'Amico.

01 Gedachtewisseling met de ontslagnemende vice-eersteminister en minister van Economie en Werk en de ontslagnemende vice-eersteminister en minister van Financiën, belast met de Coördinatie van de fraudebestrijding en met de Nationale Loterij over de aangekondigde herstructurering bij Audi Brussels

01 Échange de vues avec le vice-premier ministre et ministre de l'Économie et du Travail et le vice-premier ministre et ministre des Finances, chargé de la Coordination de la Lutte contre la fraude et de la Loterie nationale, démissionnaires, sur la restructuration annoncée chez Audi Brussels

Denis Ducarme, voorzitter: Collega's, conform de beslissing van de Conferentie van voorzitters van vandaag zullen de heer D'Amico en ikzelf de commissie voorzitten.

L'ensemble des fractions a reçu l'ordre des travaux de ce jour. Dans ce cadre, chers collègues, vous avez vu que nous avons essayé, tous ensemble, de condenser sur cet après-midi l'ensemble des travaux relatifs à cette situation plus que préoccupante chez Audi Forest. Donc, il a été convenu ceci: nous commencerons par l'échange de vues avec les ministres de l'Emploi et des Finances. Si je ne m'abuse, monsieur Dermagne, vous avez tous deux travaillé au sein de la task force et vous vous êtes entretenus hier avec la direction et les syndicats.

01.01 Pierre-Yves Dermagne, ministre: De manière séparée et successive, monsieur le président.

Denis Ducarme, président: Très bien.

Donc, nous allons d'abord vous écouter afin de dresser le décor. Je me permets de vous indiquer comment va se dérouler notre réunion. Il a été convenu que chaque groupe puisse s'exprimer. Parlant sous le contrôle du président PTB de la commission de l'Économie, je précise que nous avons prévu dix minutes par groupe, chacun commentant les interventions de nos deux vice-premiers ministres présents aujourd'hui.

À la suite de cet échange, nous avons aussi décidé pour 16 h 00 d'une rencontre avec les syndicats. Nous avons également convié la direction d'Audi Forest, qui a indiqué qu'elle n'était pas disponible. À l'issue de notre rencontre avec les syndicats, nous recevrons Agoria, qui dressera le tableau de la situation du secteur automobile dans notre pays.

Voilà la manière dont nous allons travailler. Nous n'avons pas prévu d'heure-limite. Par conséquent, nous avons tout le temps, si vous l'avez, chers collègues. Nous sommes disponibles durant le temps nécessaire.

Monsieur Aouasti, vous souhaitez prendre la parole?

01.02 Khalil Aouasti (PS): Monsieur le président, je vous remercie pour la parole que vous m'octroyez. Avant de commencer, j'aurais voulu demander – peut-être par motion d'ordre – s'il est possible de prévoir un ordre des travaux après les auditions des ministres, des syndicats et d'Agoria afin de voir quelle suite donner à ces auditions et aux travaux qui nous concernent.

Il y a plusieurs raisons à cela: non seulement des informations nous seront vraisemblablement communiquées durant ces auditions, mais nous savons également qu'un conseil d'entreprise est fixé au 22 août. Il importe donc que nous décidions déjà de ce que nous ferons dans la foulée de ce conseil d'entreprise, dont nous ne connaissons ni l'ordre du jour ni la teneur, afin de préparer nos agendas en vue de pouvoir travailler dans ce Parlement à l'issue de ce conseil d'entreprise, quitte à ce que nous libérions nos agendas respectifs si ce dernier ne devait rien révéler.

Je pense pour cela qu'un ordre des travaux à la fin de la séance est important.

Denis Ducarme, président: Nous verrons à la fin, justement, s'il y a les éléments suffisants pour le prévoir, vous en conviendrez. Je peux m'engager vis-à-vis de vous à ce que vous réintroduisiez votre demande à l'issue des travaux si cela se justifie au vu des éléments communiqués lors des auditions tout en vous suggérant de ne pas l'anticiper si tôt compte tenu de la teneur des échanges. Vous serez probablement encore là à la fin des travaux.

01.03 Khalil Aouasti (PS): Comme vous, monsieur le président, je pense.

Denis Ducarme, président: Je n'en doute pas, et je vous en félicite même. Je vous invite donc, vous et les autres collègues, à voir s'il est souhaitable, à l'issue des travaux, de solliciter un ordre des travaux. Cela vous convient-il?

01.04 Khalil Aouasti (PS): Je peux reformuler ma demande tout à l'heure sans aucun souci, en ayant déjà noté cet élément essentiel qu'est le conseil d'entreprise du 22 août.

Denis Ducarme, président: Très bien. Y a-t-il d'autres observations?

01.05 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Heren voorzitters, ik heb u per mail gevraagd of de aanwezigheid van de eerste minister in deze commissie bevestigd kon worden. Ik vind het immers belangrijk dat hij aanwezig zou zijn en ik vraag me af waarom hij hier niet is. U hebt mijn mail evenwel niet beantwoord.

In de commissie voor Sociale Zaken werden al een aantal discussies over dit onderwerp gevoerd. Minister Dermagne verwees toen naar de coördinerende rol van de premier in die taskforce. Heren ministers, ik stel uw aanwezigheid in deze commissievergadering op prijs, maar wij menen dat de eerste minister in zijn hoedanigheid van coördinator van die taskforce het best geplaatst is om bepaalde vragen te beantwoorden. Waarom is de eerste minister niet aanwezig, gelet op zijn coördinerende rol in die taskforce en werkgroepen?

Denis Ducarme, président: Chère collègue, je vous remercie pour votre question. J'ai évidemment appris à anticiper un peu les choses, compte tenu de l'expérience. Quand on m'a indiqué que nous présidions cette réunion, j'ai donc naturellement demandé au bureau du premier ministre s'il était disponible afin de nous rejoindre ici aujourd'hui et il m'a été indiqué qu'il ne l'était pas.

Objectivement, je pense qu'avoir le ministre de l'Emploi et de l'Économie ainsi que son collègue, le vice-premier ministre Van Peteghem, présents aujourd'hui, qui ont participé aux mêmes réunions de la task force et qui ont rencontré ensemble, avec le premier ministre – vous avez raison –, les syndicats et la direction, c'est avoir suffisamment d'expertise, d'expérience et d'information sur ce dossier que pour pouvoir – j'espère qu'il ne le prendrait pas mal – nous passer, le cas échéant, de la présence du premier ministre.

Chers collègues, je vous propose quand même de travailler et d'écouter nos vice-premiers ministres qui ont déjà beaucoup travaillé sur ce dossier mais je comprends, madame la députée, que vous souligniez cet aspect.

01.06 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, ik sluit mij aan bij de vraag van mijn collega, maar ik begrijp dat, als de eerste minister verhinderd is, hij verhinderd is. Ik ga er dan wel van uit dat zowel minister Dermagne als minister Van Peteghem kan antwoorden op de vragen over de uitlatingen van de eerste minister, namelijk dat de communicatie van Audi niet in lijn is met eerder gemaakte afspraken, en over zijn uitlatingen met betrekking tot de intentieverklaring, de investeringsaftrek enzovoort. Ik ga er dus van uit dat beide ministers ten volle zullen kunnen antwoorden op vragen daarover, alsof het de eerste minister zelf zou zijn die hier zou zitten. Die garantie wil ik hebben.

01.07 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, voor mij gaat het over dezelfde redenen, meer bepaald de uitlatingen van de eerste minister. Ik kan zijn afwezigheid dus alleen maar betreuren, maar uiteraard mag ons dat niet beletten om in zo'n belangrijk dossier vandaag verder te werken.

01.08 Nabil Boukili (PVDA-PTB): Monsieur le président, je rejoins les collègues. J'ai été également surpris de ne pas voir le premier ministre participer à cette réunion, vu la gravité et l'importance du dossier. De surcroît, il est le coordinateur de la task force.

Le ministre de l'Emploi et le ministre des Finances sont présents et je les en remercie. Mais il nous manque le chef d'équipe, surtout dans une telle situation. Nous avons besoin de la position politique unifiée du gouvernement, mais aussi des rapports des discussions qui ont eu lieu avec Audi et d'autres.

Vu la gravité de la situation, l'absence du premier ministre, avec tout le respect que j'ai pour les vice-premiers ministres présents, fait tache dans la discussion de cet après-midi.

Denis Ducarme, président: Chers collègues, je prends note, et nous prenons note, des remarques qui sont formulées. Nous avons anticipé cette demande, votre demande, que nous avons relayée. La réponse qui nous a été donnée, comme je vous l'ai indiqué, porte sur un problème d'agenda.

Si ce problème d'agenda ne s'était pas posé, le premier ministre aurait probablement participé, comme vous le dites, à ces échanges extrêmement importants. Cependant, deux vice-premiers ministres sont présents. Je sais que certains parlementaires, dont les plus anciens, ont de l'appétit par rapport à l'organisation d'un certain nombre de débats. Toutefois, les deux vice-premiers ministres présents ont participé à l'ensemble de ces échanges et pourront répondre à toutes les questions liées à la situation d'Audi Forest, compte tenu des discussions qu'ils ont pu avoir avec la direction et les syndicats, mais également, de ce qu'ils ont pu convenir au sein du gouvernement, car, vous avez raison, un gouvernement, c'est une équipe.

Je comprends vos remarques et vos demandes. Il n'a pas été possible que le premier ministre soit là. Je dirais que je le regrette, comme vous. Quoi qu'il en soit, je pense que nous pouvons, malgré tout, si aucun d'entre vous n'entend insister encore sur ce point, entamer les travaux.

Au départ, j'avais proposé que nous consacrons deux jours à ce débat important. Mais j'ai en effet tout concentré sur une journée. J'attire votre attention sur le fait que nous avons déjà, alors que les groupes doivent s'exprimer dix minutes chacun, une rencontre avec les syndicats à 16 h. Nous pouvons continuer si vous le voulez, mais je pense que cela va faire perdre du temps au débat qui me semble essentiel.

01.09 Vincent Van Quickenborne (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ook ik bedank u voor de organisatie van de werkzaamheden.

Ik heb een vraag. De directie van Audi kan of wil niet aanwezig zijn in de hoorzitting om 16 uur, terwijl ze dat gisteren wel was op het onderhoud met de eerste minister en de minister van Werk. Mag ik vragen welke reden de directie inroept? Het lijkt mij legitiem dat de directie hier aanwezig is om minstens wat uitleg te verschaffen.

Denis Ducarme, président: J'entends bien, nous avons naturellement fait une demande afin que la direction soit présente et, soyons clairs, elle a décliné celle-ci. Or, nous n'avons pas le pouvoir d'imposer cette présence de la direction d'Audi. Ces travaux sont organisés, comme la Chambre l'a souhaité à l'unanimité, par la Chambre elle-même, en l'occurrence la commission de l'Économie et la commission

des Affaires sociales, et non par le gouvernement.

Par conséquent, je regrette comme vous, monsieur le député, que la direction d'Audi a décliné l'invitation, ce qui est dommageable pour nos débats. Nous n'avons pas les pouvoirs d'une commission d'enquête et n'avons donc pas le pouvoir d'exiger sa présence dans les débats malgré ce contexte si important. Ce n'est donc pas faute d'avoir insisté, vous devez le savoir.

Je propose donc de commencer en cédant la parole au ministre de l'Emploi.

01.10 Pierre-Yves Dermagne, ministre: Merci messieurs les présidents, mesdames et messieurs les parlementaires. Avant toute chose, je voudrais, au nom du gouvernement fédéral belge en affaires courantes, vous dire que nous regrettons, voire que nous déplorons l'annonce terrible qui a été faite aux travailleurs et aux travailleuses par la direction d'Audi la semaine dernière. Je voudrais, à l'entame de cette prise de parole et de cet échange de vue, vous adresser, leur adresser, à la fois à la direction et aux travailleurs et travailleuses d'Audi Forest, un message clair, un message très clair: il faut tout faire pour garantir un avenir industriel pour le site de Forest, pour ses travailleurs et travailleuses.

Je rappelle que le site de Forest fait état de presque 75 ans d'histoire et emploie aujourd'hui encore près de 3 000 travailleurs, sans compter, bien entendu, le nombre très important de sous-traitants, qui emploient à leur tour des centaines, voire des milliers de travailleurs. Le site de Forest est un site, une usine, qui fait du bénéfice, qui est un leader de l'industrie en matière d'innovation, de formation de son personnel. C'est un site qui a été un des précurseurs de la transition vers une économie sans carbone et vers une mobilité électrique. Pour rappel – et pour exemple –, la première voiture entièrement électrique du groupe Volkswagen-Audi a été fabriquée sur le site de Audi Forest.

Ce gouvernement, notre gouvernement en affaires courantes, a toujours été en contact étroit avec Audi Bruxelles et les différents gouvernements régionaux ont toujours été associés à ces contacts. Une *letter of intent* a d'ailleurs déjà été transmise au début de notre législature – à savoir le 16 décembre 2020 – en ce qui concerne les aides régionales à la formation. L'objectif a toujours été, depuis le début de ce gouvernement, de consolider Audi Forest, Audi Bruxelles ainsi que son personnel.

Lorsque les médias ont relayé les premières informations inquiétantes concernant le site de Forest, le premier ministre a directement pris contact avec la direction locale – donc celle d'Audi Forest –, mais aussi avec le CEO d'Audi AG, monsieur Döllner, et ce contact a eu lieu le 7 février 2024.

Il a ensuite été convenu, comme vous le savez, avec la direction d'Audi AG, de créer une task force réunissant les autorités concernées et la direction afin d'analyser les défis qui se posent et d'aboutir à la rédaction et à l'envoi d'une lettre d'intention, *letter of intent* (LOI), tendant à renforcer le site de Forest et la position de ses travailleurs.

Le 12 avril, dernier, cette task force, emmenée par le premier ministre, a réuni la direction locale d'Audi Bruxelles, des représentants d'Audi AG, le département qui gère la planification de la production, ainsi que des représentants du gouvernement fédéral – le ministre des Finances et moi-même ainsi que le premier ministre – et des gouvernements flamand, wallon et bruxellois. Plusieurs réunions ont également été organisées entre les représentants des différents pouvoirs publics pour aboutir à une LOI concertée. Celle-ci a aussi fait l'objet d'une discussion avec la direction d'Audi Bruxelles, déjà en contact permanent avec celle d'Audi AG.

Le 6 juin dernier, le premier ministre a officiellement transmis cette *letter of intent* qui tenait compte de toutes les préoccupations exprimées par Audi lors de nos échanges. Elles étaient jusque-là exprimées par la direction locale d'Audi Bruxelles qui devait faire parvenir cette *letter of intent* à Audi AG. Nous avons également, et moi en particulier, plaidé dès le début pour associer les représentants des travailleurs dans les différentes discussions et les impliquer dans le processus. Ils jouent en effet un rôle crucial lorsqu'il s'agit d'ancrer durablement l'emploi dans l'usine. Mon cabinet a été en contact dès le début et une réunion a également été organisée le 11 avril dernier. Nous les avons également mis en contact avec le cabinet du premier ministre et une réunion a été, là aussi, organisée le 25 juin dernier.

De besprekingen in de taskforce, onder leiding van de eerste minister, leidden tot een letter of intent (LOI), die op 6 juni door de eerste minister werd overgemaakt. Daarin werd rekening gehouden met

alle bezorgdheden die door Audi werden geuit. Deze timing was meer dan voldoende, aangezien Audi steeds officieel had gecommuniceerd dat er geen beslissing zou worden genomen voor november 2024 en dat de eerste inzichten zouden binnenkomen tegen het einde van de zomer van 2024.

De LOI werd ook besproken met de vakbonden van Audi Brussels, op 14 juni 2024, in aanwezigheid van leden van het kabinet van de eerste minister en van mijn kabinet.

Audi AG heeft nooit officieel gereageerd op deze LOI. De federale regering werd niet vooraf op de hoogte gebracht van de geplande herstructurering. Die zou ook niet conform de wet-Renault zijn, aangezien de directie – terecht – de verplichting heeft om eerst de werknemers en de vertegenwoordigers van de werknemers op de hoogte te brengen.

De engagementen die in dat kader werden aangegaan in de LOI waren blijkbaar tot nog toe niet voldoende om de directie van Audi AG te overtuigen. Het werk moet dus voortgezet en verdiept worden, in het bijzonder door de toekomstige regering of regeringen. Zoals u weet, was een vertegenwoordiger van de formateur, de heer De Wever, gisteren aanwezig bij de verschillende vergaderingen. Alle oplossingen moeten worden overwogen.

Tijdens de besprekingen gisterenvoormiddag met de directie van Audi Brussel werden enkele punten benadrukt.

Je ne suis pas le porte-parole de la direction d'Audi, pas plus que le ministre des Finances ou le premier ministre mais je vous relate et vous transmets ici les différents points qui ont été soulevés.

Il nous a été présenté le fait que le secteur automobile européen en particulier est actuellement confronté à de fortes tensions économiques: une inflation importante ces dernières années et ces derniers mois, des taux d'intérêt plus élevés, une baisse de la demande de voitures électriques liée à l'incertitude de politiques publiques de soutien dans une série de pays européens – à l'exception de la Belgique – ainsi qu'une concurrence mondiale particulièrement agressive. Je ne dois pas vous citer quelques exemples de marques bien connues.

Dans ce contexte, les prévisions du groupe Audi ont été drastiquement revues à la baisse et la production maintenue sur le site de Forest devrait diminuer fortement pour prendre fin en 2025, toujours selon les éléments qui nous ont été transmis par la direction d'Audi Bruxelles. Cette direction d'Audi Bruxelles a également indiqué que le successeur du modèle produit aujourd'hui à Forest, le Q8 e-tron, devrait probablement être produit sur un site plus proche des marchés où la demande et les débouchés sont plus importants, sur décision du groupe Audi AG. L'implantation visée serait en l'espèce située au Mexique.

La direction explique que les difficultés du site seraient dues en particulier aux coûts de production par véhicule plus élevés par rapport à certains autres sites ou usines d'Audi, tout en précisant – je tiens à le dire ici à l'entame de cette prise de parole – que les coûts salariaux à Audi Bruxelles n'ont jamais été mis en avant comme étant un élément de difficulté ou de tension par rapport à d'autres sites. Les coûts salariaux du site d'Audi Bruxelles, notamment sur la base de différents mécanismes (le travail en équipe, certaines réductions de cotisations sociales pour le travail de nuit, etc.), font en sorte que les coûts salariaux de l'usine d'Audi et dans l'industrie automobile belge sont inférieurs à ceux des pays voisins mais se situent juste au-dessus de ceux de la zone euro. En l'espèce, l'Allemagne présente les coûts salariaux les plus élevés dans l'industrie automobile en Europe. On peut vous transmettre toute une série de statistiques et d'éléments qui attestent de ces faits.

Comme je le précisais, la direction d'Audi Bruxelles n'a donc pas mentionné spécifiquement les coûts salariaux ni énergétiques comme étant une source de difficultés pour la poursuite de l'activité sur le site de Forest. Ils ont par contre pointé les difficultés d'adaptation et d'optimisation de l'agencement du site et de l'usine rendues plus difficiles par l'enclavement de ce site entre une zone résidentielle et les voies de chemin de fer, ce qui implique des coûts logistiques plus élevés en raison de la situation géographique et de l'absence d'un réseau de fournisseurs situés à proximité immédiate de l'usine, y compris pour ce qui concerne les pièces de montage.

Par ailleurs, ils ont pointé la surproduction qui existe actuellement dans l'Union européenne et qui peut expliquer en partie la restructuration envisagée aujourd'hui par Audi. Les chiffres de la European

Automobile Manufacturers Association (ACEA) confirment d'ailleurs ce phénomène. En effet, pour 10,5 millions de nouvelles immatriculations, il y a actuellement dans l'UE plus de 12 millions de voitures produites. Même si la Belgique est, jusqu'à aujourd'hui, le troisième plus grand exportateur de véhicules automobiles dans la zone euro, elle est aussi aujourd'hui plus fortement impactée par cette surcapacité et la difficulté d'écouler les modèles produits.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, je suis convaincu que tout doit être fait afin de donner à la fois un avenir au site de Forest et des perspectives à ses travailleuses et travailleurs.

Ik ben uiteraard, net als de premier, vicepremier Van Peteghem en andere collega's in de regering in lopende zaken, bereid om samen met alle betrokken partijen alle mogelijkheden te onderzoeken om de werkgelegenheid en de activiteit op de site van Vorst te behouden en dit industriële vlaggenschip in België te houden.

We zijn meteen na de aankondiging aan de slag gegaan. Voor de volgende regeringen moeten het bovenal een prioriteit zijn om voor de site van Vorst een industriële toekomst te garanderen. Ze moeten eveneens inzetten op de vrijwaring en het behoud van zoveel mogelijk werkgelegenheid, rekening houdend met de kwalificaties van het personeel.

Je ne vais pas revenir sur les différentes mesures prises déjà au niveau européen pour soutenir le redéploiement et le développement de l'industrie lourde en Europe – et de l'industrie automobile en particulier –, même si cela a été évoqué, car je ne pense pas que ce soit le cœur du débat aujourd'hui. Je pense que nous devons examiner ces éléments dans la suite de nos travaux. Dans un premier temps, et pour limiter mon intervention et laisser la parole à mon excellent collègue Vincent Van Peteghem, je propose de m'en tenir à cette introduction. Je cède ainsi aussi la place aux échanges avec mesdames et messieurs les membres de ces commissions.

01.11 Minister **Vincent Van Peteghem**: Collega Dermagne heeft al veel toelichting over de context en de historiek gegeven, maar het is ook belangrijk dat ik vanuit mijn bevoegdheid aangeef hoe we zowel vanuit de federale, de Vlaamse en regionale overheden hebben onderzocht hoe we de fabriek van Audi in Vorst kunnen ondersteunen.

We hebben samen met de werknemers van Audi Brussel vernomen dat er een intentie tot collectief ontslag bestaat. Over die informatie beschikten we al enige tijd. We wisten dat er moeilijkheden waren met de productie van de Audi Q8 e-tron in Vorst. De verkoopcijfers van de daar geproduceerde wagen lagen immers vele malen lager dan de productiecapaciteit van de fabriek in Vorst, waar ruim 3.000 werknemers tewerkgesteld zijn. Het gaat om zeer toegewijde werknemers die veel vorming en opleiding hebben gevolgd om die productie mogelijk te maken, vaak ook met regionale overheidssteun.

Lorsque les premières communications inquiétantes furent publiées dans la presse au début de cette année, la direction d'Audi a été contactée par le gouvernement. Nous sommes restés en contact étroit avec Audi Brussels et avec les gouvernements des entités fédérées, en vue de maintenir l'activité et l'emploi sur le site de Forest.

We hebben de afgelopen maanden samen naar oplossingen gezocht voor het project waarmee de directie van Audi Brussel bij de politiek kwam. Dat project bleef voor ons weinig concreet. Er werd wel bevestigd dat er problemen waren met de huidige productie bij Audi Vorst, maar oplossingen of pistes werden door de directie niet naar voren geschoven. Toch hebben wij met de overheid, de eerste minister, de federale overheid maar ook de regionale overheden beslist om snel te schakelen. De oprichting van de taskforce was daarvan de duidelijkste uiting.

We zijn op zoek gegaan naar manieren waarop we toch een antwoord konden geven op de aangebrachte verzuchtingen van de directie van Audi. Uit de antwoorden die we hebben afgeleid uit de bekommernissen die er waren is de letter of intent opgemaakt die aan de directie van Audi werd bezorgd.

Dans le cadre de mes compétences fiscales, il existe d'autres opportunités intéressantes qui peuvent être exploitées en vue de maximiser le maintien de l'emploi et de rendre l'investissement dans notre économie belge attrayant.

Nous avons explicitement mis en évidence ces instruments fiscaux dans la lettre d'intention à Audi qui compte trois éléments.

Een eerste element betreft de loonkosten, een tweede de ondersteuning van de investeringen en een derde de rechtszekerheid via de ruling. Ik overloop die drie elementen en ga er wat dieper op in.

Wat betreft de loonkosten, ik denk dat iedereen het ermee eens is dat de belastingdruk op arbeid in ons land hoog ligt. Dat is ook een van de redenen waarom er binnen een bredere fiscale hervorming moet worden bekeken op welke manier die belasting op arbeid naar omlaag kan. Ik wil nog opmerken dat Belgische werknemers vaak heel productieve werknemers zijn en dat er binnen het fiscale domein heel relevante maatregelen bestaan om de loonkosten te ondersteunen. U kent ze allen ongetwijfeld.

La dispense partielle du versement du précompte professionnel pour le travail en équipe est une mesure importante qui avait même été élaborée autrefois spécifiquement pour l'industrie automobile. Cette mesure permet de soutenir les coûts salariaux à hauteur de 25% des coûts salariaux bruts d'un travailleur travaillant dans des équipes successives. Je tiens à vous informer que, soucieux de préserver le tissu industriel et les emplois qui y sont liés en Belgique, j'ai obtenu cette mesure *in extremis* en ajoutant, juste avant que le gouvernement ne se mette en affaires courantes, une tolérance temporaire légale à cette mesure d'aide qui, à la suite d'un arrêt de la Cour constitutionnelle, menaçait un grand nombre d'entreprises productives d'une grave hémorragie financière.

Een andere maatregel is gericht op werknemers die aan onderzoek en ontwikkeling doen. Samen met ploegenarbeid is dat ook een belangrijke taak binnen de auto-industrie. Voor die werknemers, die uiteraard de tijd nemen om onderzoeks- en ontwikkelingsactiviteiten uit te voeren, kan een vrijstelling worden bekomen van 80 % van de ingehouden bedrijfsvoorheffing op de bezoldigingen.

Bovendien is er nog een fiscale ondersteuning en een incentive voor de output van innovatieve ontwikkelingen. Die innovatieaftrek laat namelijk toe dat 85 % van de netto-inkomsten uit dergelijke innovatieve ontwikkelingen effectief is vrijgesteld van vennootschapsbelastingen.

Les entreprises qui dispensent des formations bénéficient également d'un incitant fiscal sous la forme d'une dispense de versements, mais cette aide fédérale est moins importante car elle relève davantage des compétences régionales.

Tot daar wat de loonkostenvorming betreft.

Ten tweede, vanaf 1 januari 2025 wordt de grondige hervorming van de aftrek van investeringen van toepassing. De hervorming strekt ertoe om te evolueren naar meer duurzaamheid en een klimaatvriendelijkere samenleving. Vandaar dat er voortaan een hogere aftrek van bepaalde gerichte investeringen geldt. Voor grote ondernemingen als Audi Brussel kan de aftrek lopen tot 30 % van de gedane investeringen.

L'interprétation plus concrète des investissements qui peuvent être pris en compte pour ces déductions thématiques augmentées est actuellement en cours. Il est évident qu'en tant que fonction de maintien ou de développement de l'emploi dans une grande entreprise comme Audi Brussels, elle pourrait être prise en compte lors de l'établissement des listes d'investissements éligibles.

Een derde belangrijk element, een troef die wij ook in de verf hebben gezet, is natuurlijk de aanwezigheid van een performante fiscale rulingdienst die toelaat om over belangrijke investeringen en investeringsbeslissingen voorafgaandelijk zekerheid te verkrijgen. De mogelijkheid om in te spelen op de praktijk van horizontaal toezicht kan de rechtszekerheid voor grote bedrijven ten goede komen.

De betreffende maatregelen zijn uiteraard veel breder van toepassing dan alleen bij Audi Brussels, maar het was voor ons belangrijk om die elementen bij Audi Brussels nog eens in de verf te zetten.

En effet, d'après les chiffres publics d'Audi Brussels, on ne sait pas clairement si Audi Brussels profite pleinement des mesures de soutien fiscal.

Ik laat opmerken dat de regering geen feedback ontving met betrekking tot de letter of intent die wij aan Audi verstuurden. De aankondiging vorige week dat men de bij de wet-Renault vastgelegde procedure

opstart, kwam dan ook veelal onverwacht.

Pendant nos discussions avec la direction d'Audi, celle-ci a souligné qu'aucune décision définitive n'avait été prise quant à l'avenir de l'usine, avant d'indiquer qu'elle le serait en octobre 2024. "La lettre d'intention préparée par les gouvernements fédéral et régionaux constituera un outil intéressant" a explicitement déclaré, une fois encore, la direction.

Ik wil hierbij dan ook nog eens nadrukkelijk mijn respect voor en medeleven met de werknemers van Audi Brussel betuigen die dit nieuws hebben moeten vernemen net voor een vakantieperiode en die deze zomervakantie dus ook een hele tijd in onzekerheid zullen verkeren. Voor veel werknemers roept het bovendien ook pijnlijke herinneringen op aan de sluiting van de toenmalige Volkswagenfabriek in 2006.

Au cours de la discussion qui s'est tenue hier, la direction de l'usine Audi a encore souligné sa responsabilité propre dans l'inversion du calendrier prédéterminé de fermeture progressive de l'usine actuelle, de sorte qu'une fermeture complète puisse encore être inversée.

Bij een eventuele sluiting dringt de vraag zich op of de talrijke in het verleden toegekende subsidies kunnen worden teruggevorderd. Dit valt echter niet onder mijn beleidsdomein.

Wel is het zo dat de aangeboden fiscale ondersteuning niet specifiek wordt toegekend aan Audi, maar aan bedrijven in België in het algemeen. De vrijstelling van de doorstorting van bedrijfsvoorheffing voor ploegenarbeid, waarvan Audi Brussel heeft gebruikgemaakt, is geen subsidie en kan niet worden teruggevorderd. Onderhavige vrijstelling is een algemene ondersteuningsmaatregel die definitief verworven is zodra werd voldaan aan de daaraan verbonden wettelijke voorwaarden.

Indien er voor andere beleidsdomeinen subsidies werden toegekend, maar in het kader van een vermindering of stopzetting van de activiteiten bepaalde voorwaarden niet vervuld zijn, lijkt het me logisch dat die worden teruggevorderd. De eerste minister heeft dit gisteren ook in het gesprek met de directie aangekaart.

D'après les discussions d'hier, la préférence de la direction reste de pouvoir apporter un nouveau modèle à l'usine de Forest et je continuerai de faire tout ce qui est en mon pouvoir pour contribuer à cette solution préférée, avec un maintien maximum de l'emploi dans l'usine Audi de Forest.

Het is belangrijk om dat nogmaals te onderstrepen. Wij moeten er alles aan doen, binnen mijn bevoegdheid, maar ook breder binnen de bevoegdheden van de federale regering en de regionale overheden, om ervoor te zorgen dat wij een zo maximaal mogelijke tewerkstelling in de fabriek in Vorst kunnen behouden. De regering in lopende zaken zal dit verder in de gaten houden, samen met het Parlement, maar het zal ongetwijfeld ook een opdracht van de volgende regering zijn om daarnaar te kijken.

01.12 Wouter Raskin (N-VA): Heren voorzitters, heren ministers, ik wil namens mijn fractie uitdrukkelijk stellen dat enige sereniteit gepast is. Wij staan mogelijk aan de vooravond van een sociaal drama. Meer dan 3.000 mensen en hun gezinnen worden geïmpacteerd door hetgeen vandaag gebeurt. Er zijn nog veel onzekerheden. Het is niet duidelijk hoe het een en ander zich verder zal ontwikkelen.

Ik denk dat ik mag stellen dat wij het alvast over één zaak eens zijn, als ik de signalen vanuit de regering hoor, namelijk dat wij er alles aan moeten doen om een of andere doorstart mogelijk te maken. Het gaat over heel wat werknemers, over gezinnen van die werknemers, over mensen uit de drie gewesten van dit land. Wij moeten daar allemaal onze schouders onder zetten. Voor ons is het bestcasescenario een doorstartscenario. Wij moeten er alles aan doen om op een of andere manier op die site tewerkstelling te creëren en garanderen.

Heren ministers, ik richt mijn vragen en bedenkingen tot u beiden, u kunt zelf onderling uitmaken wie waarop ingaat. Die letter of intent is er gekomen op basis van signalen die vanuit Audi werden opgevangen. De regering is daarop ingegaan. Ze is gaan luisteren om na te gaan hoe en waar er problemen zijn. De regering bekijkt waar ze haar verantwoordelijkheid zou kunnen opnemen.

Dat overleg heeft ertoe geleid dat er tot 2026-2027 geen man overboord was. De letter of intent is eigenlijk een intentieverklaring, om samen te bekijken op welke manier de doorstart na 2026-2027 kan worden gerealiseerd. Heb ik dat goed begrepen? Ging het over de periode na 2026-2027? Ging u er tot vorige week van uit dat er geen vuiltje aan de lucht was? Dat is misschien veel gezegd. Wij kenden immers allemaal de uitdagingen van de sector. U ging er echter van uit dat alles tot die periode was afgedekt. Is dat de juiste conclusie?

Mijnheer Van Peteghem, u hebt heel systematisch een aantal dingen aangestipt die het hoofd kunnen bieden aan uitdagingen waar de sector voor staat. U legt de vinger daar heel vaak op de wonde. Wij kunnen het op dat vlak over heel veel zaken eens zijn. Collega's, het moet mij echter van het hart dat Vivaldi daar cruciale tijd verloren heeft.

Mijnheer Van Peteghem, enkele punten waarvan amper werk is gemaakt in de voorbije periode zijn door u benoemd. Ik wil hier echter de polemieken niet opzoeken. Het dossier verdient immers enige sereniteit. Ik zeg niet dat een regering de sluiting van een dergelijk bedrijf in haar eentje kan voorkomen. U moet mij echter ook mijn rol laten spelen. Ik kan dus niet anders dan aangeven dat er cruciale tijd verloren is.

Er is ook gerefereerd aan het overleg van gisteren, 16 juli 2024, met de directie. Ook ik betreur de afwezigheid van die directie vandaag. Het gaat hier immers om een collectieve verantwoordelijkheid. Zijn er tijdens het overleg tussen de directie en vakbonden pistes aangereikt? Ik hoor namelijk pistes die de regering ziet, maar zijn er ook pistes aangereikt door die partners? Ik weet dat wij de vakbonden straks zullen horen. Heren, hoe hebt u dat gisteren begrepen tijdens het onderhoud? Hebben de vakbonden en de directie pistes aangeleverd?

Tot slot zou ik, voor ik het woord geef aan collega Ronse, nog willen verwijzen naar de steun die in het verleden via fiscale gunstregimes of andere hefboomen aan Audi Vorst werd bezorgd. Ik neem aan dat er voorafgaand aan die beslissing in 2016 onder de Zweedse regering overleg was tussen de regering en Audi. Hebt u, mijnheer Van Peteghem, weet van de afspraken die toen gemaakt werden?

Mijnheer de voorzitter, als u het mij toestaat, geef ik nu graag het woord aan collega Ronse.

01.13 Axel Ronse (N-VA): Ik wil u ook bedanken. Net zoals collega Raskin wil ik daarenboven mijn medeleven betuigen aan de werknemers, die een moeilijke zomer tegemoetgaan.

Ik heb hier net twee ministers gehoord die de indruk wekken dat wij allemaal wat in snelheid gepakt zijn door de directie van Audi Vorst. U had immers een letter of intent opgesteld waarin allemaal goede intenties stonden om de site een doorstart te geven, maar zoals ik u begrijp is dit nieuws vrij onverwacht gekomen.

Over de oorzaak zegt u dat men dichterbij de markt wil gaan zitten omdat leveranciers nu te ver liggen. Ze zouden dus naar Mexico verhuizen. Geheel in lijn met wat collega Raskin zei, is het de hoop van onze fractie dat er hier over partijgrenzen en regeringen heen alles aan gedaan wordt om toch nog activiteit op de site te behouden.

Stel, *worst case*, dat dit niet meer het geval zou zijn, dan komen we tot andere maatregelen. Ik wil er daarvan toch één ter sprake brengen, die vandaag door de socialistische vakbond op tafel werd gelegd in de pers. Men heeft ook verwezen naar het gesprek dat ze met u gevoerd hebben. Men vraagt namelijk om nu al SWT aan bepaalde werknemers toe te kennen. Als ik mij niet vergis, is ongeveer 15 % van de 3.000 werknemers ouder dan 60 jaar. Zij zouden dus in aanmerking kunnen komen voor SWT. Kunt u beiden hier bevestigen dat deze regering in lopende zaken geen voorafname zal nemen op die SWT-vraag? Zal deze regering dus geen SWT toekennen?

Onze fractie is er immers innig van overtuigd dat we nog veel kunnen doen met die mensen. Er is een zeer krappe arbeidsmarkt en een grote roep om mensen met hun soort vakkennis. Het zou zonde zijn om hen nu al richting de SWT-vergeetput te duwen. Ik zou dus graag van beide ministers de formele bevestiging horen dat er niet zal worden toegegeven aan de SWT-vraag van de socialistische vakbond. Die vraag wordt trouwens níét gesteld door het ACV, dat liever wil dat men volop inzet op continuïteit en op het zoeken naar oplossingen en jobbehoud op de site.

Ten tweede, het is uiteraard nog te vroeg om al een tewerkstellingscel op te starten. Dat zou immers betekenen dat we al uitgaan van jobverlies, terwijl we dat willen vermijden. Mijn vraag is of er al voorbereidende werkzaamheden zijn aangevat richting een tewerkstellingscel. Ik vermoed dat de drie regionale bemiddelingsdiensten daarbij betrokken zullen worden, aangezien de 3.000 werknemers zowel uit Wallonië als Brussel komen en ook heel wat uit Vlaanderen. Zijn er al – informele – contacten geweest met le Forem, Actiris en de VDAB met betrekking tot het opstarten van een tewerkstellingscel?

01.14 Ellen Samyn (VB): Heren voorzitters, heren ministers, sta mij toe te beginnen met onze steun te betuigen aan de duizenden werknemers van Audi Brussel en aan de werknemers van de toeleveringsbedrijven die onzekere tijden tegemoetgaan. Wij wensen heel veel sterkte toe.

We bevinden ons in een twilightzone, met veel *vivaldisten* aan de ene kant van de onderhandelingstafel van Audi en met vertegenwoordigers van de huidige formateur aan de andere kant. Minister Dermagne, u beloofde vandaag opnieuw om samen met ontslagnemend premier De Croo alles in het werk te stellen om zoveel mogelijk jobs te redden. U zei daarnaast dat alle oplossingen moeten worden overwogen en alle mogelijkheden moeten worden onderzocht. Het gevoel heerst dat er vooral achter de feiten aan wordt gehold, maar ik noteer dat de regering van lopende zaken en de volgende regering momenteel aan oplossingen werken.

Aan vakbondszijde klinken er verschillende geluiden. Het ACV en het ACLVB hopen dat de fabriek nog verder zou kunnen met de productie van onderdelen of met het binnenhalen van een nieuw Audimodel, wat het ideale scenario zou zijn. Na uw toelichting, minister Dermagne, lijkt dat echter weinig realistisch. De socialistische vakbond BBTK is minder hoopvol en pleit voor werkloosheid met bedrijfstoeslag. Wordt, uiteraard in overleg met de formateur, gedacht aan het vrijmaken van extra budget voor het SWT? In welke structurele maatregelen zal worden voorzien om zo veel mogelijk jobs te behouden?

In een artikel in *De Tijd* staat dat, op basis van cijfers van VDAB, technische beroepen doorgaans fel gegeerd zijn op de Vlaamse arbeidsmarkt, maar voor de ontslagen werknemers van Audi Vorst wordt het wellicht een stuk moeilijker om nieuw werk te vinden. In de Vlaamse rand rond Brussel zijn jobs voor technische profielen minder gemakkelijk te vinden dan in de rest van Vlaanderen. Hebt u ter zake samengezeten met de Vlaamse en Brusselse arbeidsbemiddelaars, met de VDAB en Actiris?

Morgen staat een gewone ondernemingsraad bij Audi Brussel op de agenda. Op 22 augustus is er een bijzondere ondernemingsraad gepland, waar wellicht fase 1 van de wet-Renault zal worden opgestart. Minister Dermagne, u zei daarnaast dat het nieuws ook voor de regering van lopende zaken onverwacht kwam en dat er niet conform de wet-Renault werd gehandeld. Zult u intussen nog samenzitten met de directie en bij uitbreiding ook met de vakbonden?

Indien fase 1 van de wet-Renault zal worden opgestart, zal er worden onderzocht wat er binnen de wet-Renault nog mogelijk is? Ik las dat de directie van Audi Brussel vraagt wat de overheden van dit land kunnen doen om de eventuele komst van een nieuw model, de distributie van wisselstukken of de productie van elektrische onderdelen te faciliteren. Momenteel lijkt er nog geen concrete piste te bestaan en kijkt men vooral naar het moederbedrijf in Duitsland. Werd recent nog contact met het moederbedrijf in Duitsland opgenomen of staat er een gesprek gepland? Zijn extra steunmaatregelen een mogelijke piste?

Begin vorige week maakte Audi Brussel haar intentie bekend om te herstructureren, omdat de verkoopcijfers van het enige model dat in Brussel wordt geproduceerd onder de verwachtingen liggen. Er zullen meer dan 3.000 jobs verdwijnen. Daarnaast verdwijnen er indirect ook nog 2.000 tot 3.000 jobs bij de toeleveranciers. Het nieuws kwam eerder onverwacht. Oorspronkelijk zou de productie pas in 2027 naar Mexico verhuizen. De vraag is of men deze situatie had kunnen voorkomen.

De auto-industrie richt zich in toenemende mate op schaalvergroting en standaardisering. De fabriek van Audi Brussel is relatief klein en uitbreiding is op die locatie vrijwel onmogelijk. De fabriek kreeg uiteindelijk geen tweede model toegewezen. De afhankelijkheid van één model is een tijdbom voor een autofabriek, want het succes en het voortbestaan van de fabriek is dan geheel afhankelijk van het succes van dat ene model. In 2022 leek het even dat de fabriek de middelgrote elektrische SUV zou produceren. Toen dat project afsprong, had er al overleg moeten en kunnen plaatsvinden. Waarom is dat niet gebeurd?

Als Audi Brussel verdwijnt, zal enkel Volvo Gent als grote autofabriek overblijven in België. Ooit werden in België de meeste auto's per inwoner gebouwd. Renault Vilvoorde sloot in 1997 haar deuren, Opel Antwerpen in 2010 en Ford Genk in 2014. Al 25 jaar lang, dus sinds de sluiting van Renault Vilvoorde, wordt er niet nagedacht over de toekomst van de auto-industrie in dit land. Er ligt geen visie of plan op tafel voor de auto-industrie in het bijzonder en de maakindustrie in het algemeen. Door de sluiting van die autofabrieken is ook het weefsel van toeleveranciers voor de assemblage verdwenen. Voor de resterende fabrieken moesten de onderdelen van verder weg worden aangevoerd, met hogere productiekosten en een lagere kostenefficiëntie tot gevolg.

Als het nu toch zo ver komt, hoe ziet de regering in lopende zaken en bij uitbreiding de ploeg van de formateur de reconversie van de terreinen tot een nieuw industriepark? Het zou wellicht zinvol zijn om Audi voor de reconversie mee te laten betalen, zoals gebeurde bij de sluiting van Ford Genk in 2014. Het bedrijf heeft doorheen de jaren immers miljoenen euro's aan subsidie ontvangen.

De ligging aan het spoor, het water en de Brusselse ring en het grote potentieel aan Brusselse werkzoekenden bieden mogelijkheden voor nieuwe activiteiten en jobs. Bovendien heeft de fabriek in de Brusselse regio de grootste installatie van zonnepanelen, die jaarlijks ongeveer 9.000 MWh elektriciteit opwekt.

De dooddooener in het verhaal zijn evenwel de loonkosten en de concurrentiepositie van onze bedrijven tegenover die in het buitenland. We moeten er geen doekjes om winden. Onze concurrentiepositie staat onder enorme druk. Een veelvoud aan nutteloze regels zorgt voor administratieve ballast, klimaatregelgeving en als kers op de taart torenhoge lasten. Drie dagen geleden vierden we nog *tax liberation day*, de dag waarop onze werknemers in theorie niet langer belasting betalen en dus niet langer voor de Belgische staatskas opdraaien. Van een echte feestdag is echter allerminst sprake. De belastingdruk op arbeid is in België maar liefst 53,5%, maar wat levert die de hardwerkende werknemer op? De vraag stellen, is ze allicht beantwoorden.

Van de fiscale hervorming is niets in huis gekomen. Denkt de regering in lopende zaken nog na over bijvoorbeeld de verlaging van de sociale lasten op arbeid, waardoor een werknemer op het einde van de maand netto meer zal overhouden? Minister Van Peteghem zei daarnet dat hij de belasting op arbeid naar beneden wil trekken, maar welke concrete maatregel stelt hij daarvoor voor?

Ofschoon België onmiskenbaar troeven in handen heeft als toegangspoort tot Europa, met zijn grote havens en centrale ligging, slaagt het er niet in bedrijven in de maakindustrie aan te trekken of te behouden.

Laten we eerlijk zijn, de echte problemen worden niet aangepakt: noch de hoge loon- en energiekosten, noch de administratieve lijdensweg die bedrijven moeten doorstaan om geschikte vergunningen te krijgen. Ook is er een ongelijk speelveld, waar onze bedrijven moeten concurreren met buitenlandse bedrijven die vaak niet aan dezelfde strenge arbeidsvoorwaarden en milieunormen moeten voldoen, of met bedrijven die soms zelfs gesubsidieerd worden door een buitenlandse staat. Er is ook onvoldoende geïnvesteerd in goede infrastructuur. Denk maar aan spoorweginfrastructuur.

Ik beseft dat de regering in lopende zaken veeleer een besparingsregering is, maar waarom is hier niet eerder op ingezet? Waarom heeft de vivaldiregering daar niet op ingezet, toen het nog kon? Er is dringend nood aan een industrieel beleid dat al de problemen doelgericht aanpakt. Het is problematisch dat bedrijven die strategisch belangrijk zijn, wegtrekken. De industriële sector is een cruciale motor voor welvaartscreatie. De industrie heeft een positieve invloed op de productiviteit van aanverwante bedrijven en is goed voor de helft van onze export.

De industrie- en maaksector vormen, wat het Vlaams Belang betreft, de ruggengraat van onze economie en van onze welvaart. Het is daarom niet meer dan logisch dat de maakindustrie opnieuw verankerd wordt.

Mag ik er nog even op wijzen dat nergens in de eurozone de industriële activiteit in de jongste jaren zo verslechterd is als in België? In de eerste zes maanden van 2023 is de industriële activiteit in België met maar liefst 6 % gedaald. Dat is het slechtste resultaat in Europa. In dezelfde periode nam de industriële activiteit in de eurozone toe met 4,6 %.

Zal de regering in lopende zaken nog maatregelen nemen om de industriële activiteit op te krikken, of schuift ze die door naar een volgende regering?

Collega's, tot besluit, als het tot een sluiting van Audi komt, dan betreurt mijn partij, het Vlaams Belang, dat ten eerste. Het is het zoveelste bedrijf op rij uit de maakindustrie dat herstructureert of verdwijnt. Denk maar aan Ontex, Beaulieu, Sappi en recent nog Van Hool. Er is jarenlang geen industrieel beleid gevoerd in België en daar worden nu helaas de wrange vruchten van geplukt.

Ik rond af zoals ik begonnen ben. Onze gedachten gaan uit naar alle werknemers die, rechtstreeks of onrechtstreeks, zich jarenlang hebben ingezet voor Audi en zich nu meer dan terecht in de steek gelaten voelen.

01.15 Florence Reuter (MR): Monsieur le président, je voudrais également, au nom de mon groupe, exprimer toute ma sympathie aux travailleurs d'Audi Forest qui, à la veille des vacances, se retrouvent dans l'incertitude la plus grande et l'inquiétude la plus totale.

Messieurs les ministres, vous avez chacun évoqué les signaux perçus dès la fin de l'année 2023, et la task force mise en place par le gouvernement pour tenter de chercher des solutions et d'éviter l'annonce de la semaine dernière.

Vous avez évoqué la lettre d'intention, avec plusieurs éléments. Vous dites que la direction d'Audi n'a jamais réagi à cette lettre d'intention. Y a-t-il malgré tout eu des contacts? Y a-t-il eu un retour sur de possibles solutions?

J'entendais mon collègue de la N-VA parler de l'après-2026. Cette lettre d'intention portait-elle sur cette période-là? Aujourd'hui, l'annonce évoque une fermeture éventuelle en 2025. Cela complique évidemment la donne.

Quid du suivi donné à cette lettre d'intention? Y a-t-il eu une réaction? Est-on resté dans l'attente?

Le Parlement pourrait-il obtenir une copie de cette lettre d'intention? Si nous avons eu de nombreuses informations, notamment via les médias, nous n'avons jamais eu connaissance du contenu de cette lettre. Dès lors, il serait intéressant, pour pouvoir faire avancer les travaux, que nous recevions une copie de cette lettre, et que nous voyions précisément tous les éléments qui sont sur la table.

Suite à l'annonce de la semaine dernière, une réunion s'est tenue hier, notamment avec le formateur et la direction d'Audi. J'aimerais savoir exactement ce qui est ressorti de cette réunion. Nous avons évidemment tous la volonté de préserver cette industrie en Belgique, et le site de Forest. Y a-t-il déjà des pistes de solutions? L'annonce de la direction est-elle irrévocable? Le plan Renault sera-t-il enclenché au mois d'août, ou y a-t-il encore une ouverture? Bref, pourrions-nous avoir des détails sur ce qui a été dit, sur les pistes de solutions qui sont mises sur la table? Des bribes de pistes ont aussi été évoquées dans la presse, mais certaines semblent peu crédibles. Pouvez-vous nous détailler l'importance de ce qui a été dit?

Encore une fois, je reviens sur cette fameuse lettre d'intention. Comment expliquer que, suite à cette lettre, et vraisemblablement suite à la non-réaction de la direction, nous ayons appris la semaine dernière cette annonce de fermeture, alors qu'il avait été indiqué qu'une décision serait annoncée en octobre prochain? D'après vous et d'après les contacts que vous avez pu avoir, et les réunions qui ont pu se tenir, quelles sont les raisons de cette annonce avancée?

Nous avons entendu que des groupes de travail ont été mis en place suite à la réunion d'hier. A-t-on déjà des informations sur le qui, le quoi et le comment? Sur quoi travailleront-ils? Sur des pistes de solutions? Sur quelles thématiques? Il a été question de la formation.

Ensuite, je voudrais évoquer un point qui m'a étonnée en vous entendant tous les deux. Monsieur Dermagne, vous avez dit que les coûts salariaux et les coûts énergétiques n'avaient pas été identifiés comme problématiques ou supérieurs à ce qui prévaut sur d'autres sites. Vous l'avez répété encore aujourd'hui. Vous avez notamment cité l'Allemagne. En revanche, dans les différentes causes qui expliquent l'annonce d'Audi aujourd'hui, monsieur Van Peteghem, vous annoncez le coût salarial. Il y a une contradiction entre vos deux exposés puisqu'on sait que les coûts salariaux en Belgique sont

extrêmement élevés, évidemment. On a entendu effectivement qu'il existe toute une série de déductions qui ont été faites pour aider le site et les travailleurs d'Audi Forest. Mais malgré tout, il faut quand même reconnaître que le coût salarial en Belgique reste problématique. Je m'étonne de voir que sur le volet salarial, l'un voit le site comme n'étant pas problématique et l'autre bien. Je voudrais vous entendre pour obtenir des précisions. Je pense qu'il faut, à un moment donné, voir quelles sont les pistes possibles.

Par ailleurs, vous avez beaucoup parlé, monsieur Van Peteghem, des aides et des réductions au niveau fiscal qui ont été et qui pourraient encore être accordées. On sait que les gouvernements régionaux, à travers leurs ministres, ont été associés aux discussions, notamment à la rédaction de cette note d'intention.

Vous avez parlé des aides non récupérables, comme les réductions de charge. Il y a pourtant toute une série de subsides – je ne vais évidemment pas vous demander de parler au nom des Régions, ceci dit, elles étaient avec vous lors des réunions donc vous pouvez tout de même en dire un mot – qui ont été accordés notamment par la Région bruxelloise pour venir en aide au site.

Savez-vous si ces subsides ont été accordés avec compensation ou pas? Je pense qu'il est important de savoir quels sont les engagements pris par une société privée qui reçoit des fonds publics. Nous sommes ici face à un cas particulier, puisqu'il y a une lettre d'intention, on réagit à des signaux, des réunions se tiennent et, contre toute attente, une annonce qui surprend tout le monde est faite.

Je m'interroge donc sur le suivi qui a été donné à toutes ces réunions puisqu'on tente aujourd'hui de rattraper le coup, on fait des réunions et on crée un groupe de travail pour essayer de sauver le site – il faut absolument le sauver! – et rassurer tout le monde.

J'entends qu'une des raisons serait la situation géographique et l'enclavement du site dans la ville, qui rendent difficile les possibilités d'extension. Je rappelle que le site existe malgré tout depuis 1948 si je ne me trompe et que ces difficultés ont toujours existé et que des solutions semblent avoir été proposées pour rapprocher les fournisseurs, faciliter tous les aspects logistiques de l'entreprise. Je pense qu'il y a là matière à solutions.

Il faut découvrir les véritables causes. On entend la diminution des commandes par rapport à la production. C'est un site historique. Il y a des choses à faire, par rapport à l'aspect logistique et sans doute aussi sur le coût salarial. J'ajoute que le Mexique, ce n'est pas la porte à côté et qu'il est donc aussi important de voir quel sera le sort des sous-traitants.

Ces sous-traitants sont-ils associés au groupe de travail mis en place? Avons-nous leur son de cloche, sont-ils impliqués? J'aimerais également vous entendre au sujet des discussions qui ont eu lieu hier. Y a-t-il des pistes de solutions raisonnables qui ont été mises sur la table? Peut-on espérer, d'ici octobre, avancer?

On espère évidemment qu'un nouveau gouvernement prendra cela en main, qu'il prendra vraiment le taureau par les cornes pour avancer et essayer de maintenir le site. En attendant, il faut continuer à travailler et faire en sorte de pouvoir rassurer et surtout préserver notre industrie en Belgique. Je vous remercie d'avance pour vos réponses.

Monsieur le président, je souligne également que j'ai respecté mon temps de parole.

Denis Ducarme, président: Je n'en aurais pas douté. Monsieur Handichi, vous souhaitez apporter un complément d'information?

01.16 **Youssef Handichi** (MR): Monsieur le président, ma collègue a été assez complète. Je souhaiterais exprimer toute notre sympathie aux travailleurs d'Audi Forest. Je suis assez satisfait d'entendre que, dans cette commission, tout le monde veut se battre pour trouver des solutions pour maintenir l'emploi sur le site. C'est extrêmement important.

Monsieur le ministre Dermagne, vous avez dit que la Belgique était à la pointe de l'exportation dans le secteur automobile au niveau européen. Vous avez aussi souligné le manque de politiques publiques en adéquation avec les voitures électriques, si ce n'est chez nous. Je pense que nous sommes tous

d'accord sur ce point. Comment pourrions-nous encore être véritablement à la pointe dans ce secteur?

Monsieur le ministre, une contradiction est assez frappante. Vous avez souligné que les coûts salariaux n'étaient pas identifiés comme problématiques, en prenant l'exemple de l'Allemagne. Monsieur le président, pourrions-nous avoir à disposition les tableaux qui pourraient nous l'expliquer? M. Van Peteghem a, quant à lui, dit être assez satisfait d'avoir pris des mesures *in extremis* visant le précompte professionnel du travail en équipe dans le secteur de l'automobile. Je souhaiterais avoir davantage d'explications car il me semble qu'il y a là une contradiction. Pour le reste, il me semble que ma collègue a été assez complète et nous allons tenter de respecter le temps de parole.

Denis Ducarme, président: Je vous remercie. Sinon, on va dire que je ne suis pas un bon arbitre. Faites donc attention, surtout au MR. Pour compenser, M. Dermagne souhaiterait préciser un élément si vous êtes d'accord et à condition que ce soit bref.

01.17 Pierre-Yves Dermagne, ministre: Conjointement avec mon collègue Van Peteghem, j'ajouterai que les choses sont claires: la direction d'Audi Bruxelles nous a systématiquement indiqué que la question du coût salarial et celle du coût de l'énergie n'était pas problématique. C'est en effet une usine qui consomme relativement peu d'énergie si ce n'est pour le département carrosserie et peinture. Ils ont réalisé toutes une série d'investissements ces dernières années pour réduire la consommation d'énergie. C'est d'ailleurs un modèle en matière de production zéro carbone. Ces deux questions ont donc été tout de suite évacuées par la direction d'Audi Bruxelles. Au niveau du coût salarial, même si je rejoins le ministre Van Peteghem en disant qu'on a besoin d'une grande réforme fiscale pour faire baisser la pression fiscale sur le travail et sur le revenu du travail, s'agissant de l'industrie automobile et de la politique industrielle dans ce pays toutefois, les coûts horaires sont moindres comparés à ceux de pays voisins et, notamment et singulièrement, comparés à la France, les Pays-Bas et l'Allemagne. Ces entreprises peuvent en effet bénéficier des réductions de cotisations pour travail en équipe, de toute une série de dispositifs – on l'a évoqué – en matière de recherche et développement, etc. En bénéficiant de ces mesures de soutien spécifiques liées à l'industrie et, particulièrement, à l'industrie automobile, les coûts salariaux dans l'industrie automobile et, je précise bien, dans l'industrie automobile en Belgique, sont moindres que ceux dans les usines du groupe en Allemagne ou ailleurs. Cela nous a été tout de suite indiqué par la direction d'Audi Bruxelles. Ils nous ont dit: "il y a, à travers le monde, des coûts salariaux qui sont effectivement moindres mais, en Europe, et singulièrement en comparaison avec d'autres sites de production d'Audi ou de VW, les coûts salariaux sont moindres ou identiques à ceux d'autres pays et ceux d'autres usines du groupe. Car des dispositifs de soutien et de réduction de ce coût spécifiquement liés à l'industrie et, en particulier, à l'industrie automobile, comme le ministre Van Peteghem l'a évoqué, permettent la réduction de ces coûts.

Denis Ducarme, président: Est-ce exact monsieur Van Peteghem?

01.18 Vincent Van Peteghem, ministre: Oui.

01.19 Khalil Aouasti (PS): Monsieur le président, ma collègue Sophie Thémont et moi-même partagerons notre temps de parole. Messieurs les vice-premiers ministres, permettez-moi avant tout de m'associer aux collègues pour apporter mon plein et total soutien aux travailleurs d'Audi Forest et à ceux des sous-traitants d'Audi Forest. Il est important effectivement de ne pas les oublier dans ce débat. Ils sont malheureusement parfois un peu occultés.

La première question que j'ai envie de vous poser, messieurs les vice-premiers, et que je voudrais peut-être aussi nous poser à nous, chers collègues, c'est: "ne sommes-nous pas trop gentils?" Depuis le début des interventions en effet, j'entends que tout le monde soutient les travailleurs d'Audi Forest, et que beaucoup s'interrogent sur notre éventuelle propre responsabilité quant à la fuite d'Audi Forest. Toutefois, dès lors que les motifs ne sont pas le coût du travail – cela a été rappelé –, qu'ils ne sont pas les coûts de l'énergie, quel est le motif si ce n'est le profit? C'est peut-être là le seul motif.

Nous nous retrouvons dans une situation telle qu'une direction se permet depuis plusieurs mois d'indiquer à un gouvernement qu'elle n'entend pas recourir à des licenciements et qu'elle négocie avec lui en task force, tout en lui envoyant une lettre d'intention. Cette direction rencontre le gouvernement et est invitée dans ce Parlement, mais elle se permet de ne pas répondre. Je poserai une simple question: cette même direction se permettrait-elle de ne pas honorer une invitation du Bundestag ou du Congrès américain? Poser la question, c'est y répondre. Peut-être nous incombe-t-il, dès lors, de

changer de ton à l'égard de la direction.

Comme vous l'avez dit, plusieurs initiatives ont été prises pour maintenir l'emploi à Audi: des incitants fiscaux et sociaux, des aides et des déductions sur investissement. Quand on parle des panneaux photovoltaïques, la sur-déduction a atteint 150 %, de sorte qu'Audi a pu réaliser ce *shift* et ces investissements. À présent, nous assistons à une douche froide, avec cette annonce du 9 juillet dernier, date à partir de laquelle a débuté la phase 1 de la loi Renault. Tout cela se déroule dans une période intermédiaire, prenant place entre un gouvernement sortant et un futur gouvernement, mais également juste avant le départ en vacances des travailleurs. Bref, la direction profite du cycle de vacances des travailleurs pour faire cette annonce et les suspendre jusqu'à leur retour officiel au travail le 20 août prochain. Cette démarche de la direction d'Audi Forest est tout à fait particulière et, oserais-je même dire, excusez-moi des termes, assez arrogante.

Par conséquent, nous devons être conscients que le seul enjeu est le maintien du site industriel bruxellois et de l'intégralité des emplois, que ce soit avec Audi Volkswagen ou, peut-être, une autre entreprise dans l'éventualité d'un autre plan. À cet égard, j'aurais souhaité vous demander, messieurs les vice-premiers ministres, quel est le contenu de la lettre d'intention. De plus, quelles sont les hypothèses de développement du site ou de son redéploiement sur lesquelles le gouvernement travaille? Il faut en effet rappeler que le site est exemplaire, puisqu'il est neutre en carbone, que les investissements y ont été élevés et que c'est l'un des seuls où l'on peut assembler des voitures électriques de manière aussi performante. Lorsque l'on parle des travailleurs d'Audi Forest, il faut rappeler qu'ils ont été formés et que leur formation a été financée par les pouvoirs publics, afin de leur permettre d'atteindre un très haut degré de technicité, à tel point qu'ils sont même mobilisés et envoyés dans les usines en Allemagne ou ailleurs en Europe en cas de besoins techniques pointus. Ces travailleurs ont une haute valeur ajoutée.

Lorsqu'il est question des travailleurs, il faut aussi pouvoir soutenir, comme je le disais tout à l'heure, les travailleurs des sous-traitants. Parmi ces sous-traitants, il y a des sociétés de moins de 20 travailleurs. Or, la loi Renault ne s'applique pas à ces entreprises-là. Dès lors, il faut pouvoir demander que la recommandation n° 28 du Conseil National du Travail (CNT) soit appliquée. En effet, à ma connaissance – peut-être nous direz-vous le contraire – l'annonce du 9 juillet n'a pas été faite dans le conseil d'entreprise des sous-traitants où il y a des délégations syndicales. Ne parlons même pas des sociétés où il y a moins de 20 travailleurs. Il faut faire en sorte que lorsqu'il y aura des discussions, celles-ci puissent inclure l'ensemble des travailleurs, en ce compris ceux qui ne sont pas protégés.

Enfin, j'en viens à la question de la concurrence fiscale internationale qui s'adresse plus particulièrement à vous, monsieur le ministre des Finances. Nous savons qu'indépendamment des déductions sur lesquelles ma collègue va revenir, il y a aussi des éléments internationaux. On regarde en effet beaucoup vers la Chine. J'aimerais regarder aussi vers les États-Unis, et notamment vers le *Inflation Regulation Act* des États-Unis, qui fait en sorte de prévoir une série d'incitants fiscaux et financiers à l'achat de ce type de véhicules automobiles, ce qui motive et justifie le départ d'Audi Forest vers le Mexique. Monsieur le ministre des Finances, quelles mesures peut-on prendre, soit au niveau interne, belge, soit au niveau international, pour se protéger? En effet, on l'a déjà lu dans *L'Echo* qui indique que l'ensemble de l'industrie automobile européenne pourrait suivre le modèle d'Audi et de VW Forest. Au niveau belge, mais aussi au niveau européen, quelles mesures peut-on prendre pour protéger notre industrie métallurgique de manière large, et notre industrie automobile de manière plus spécifique?

Je vais m'arrêter là et céder la parole à ma collègue Sophie Thémont.

01.20 Sophie Thémont (PS): Chers collègues, mes premières pensées vont bien-sûr aux 3 000 travailleurs du site de Forest, à leurs familles, mais aussi aux sous-traitants au sein desquels 1 000 emplois supplémentaires seraient concernés.

Messieurs les vice-premiers ministres, vous avez rencontré mardi – en compagnie du représentant du formateur – les syndicats et la direction dans le but d'évoquer des pistes concrètes pour maintenir la viabilité du site à Forest. Il est vrai que la voie royale longtemps espérée aurait été que la direction attribue à ce site un nouveau modèle à produire. La maison mère est cependant restée silencieuse sur ce point et les observateurs sont aujourd'hui pessimistes. Cela signifie-t-il que cette piste est enterrée?

Qu'en est-il des autres pistes envisagées, à savoir faire de Forest une usine tampon pour compléter la production des autres sites en cas de surchauffe; en faire un hub pour produire des pièces détachées ou assembler des batteries ou alors tout simplement la piste d'un repreneur?

Quel est donc le message de la direction étant donné qu'Audi indique au conseil d'entreprise qu'elle "explorera toutes les possibilités d'éviter les licenciements"? Quelles sont donc les pistes qui ont été explorées? Comme vous l'avez dit, Audi n'a pas répondu aux sollicitations de la task force. Qu'est-ce que cela signifie concrètement: Audi est-elle désintéressée ou n'a-t-elle tout simplement pas de plan industriel pour le site de Forest? Voilà des questions que l'on doit se poser. Ensuite, quelles sont les pistes envisagées par la task force pour maintenir l'activité industrielle sur ce site? Les représentants du formateur se sont-ils exprimés sur cette question?

Enfin, rappelons que l'usine de Forest a joué un rôle de pionnier dans la production de véhicules électriques chez Audi. À cet égard, un enjeu essentiel est, comme cela a été dit, de conserver cette expertise – à la fois une expérience humaine et technique – alors même que – nous l'avons vu avec l'exemple du Mexique – les chaînes de production peuvent être délocalisées à l'étranger. On sait aussi que l'Europe fait face à une pression très forte de pays comme la Chine sur les matières premières, les chaînes d'approvisionnement, les prix.

Comment donc faire en sorte que les chaînes de valeur restent localisées chez nous? Quels sont les éléments de politique industrielle à mobiliser pour continuer à être, à l'avenir, un acteur de premier plan? Comment faire pour que l'Europe soit aussi en capacité de se positionner stratégiquement sur le secteur de l'industrie automobile?

Ce que vous nous expliquez sur les aides massives doit aussi nous interroger sur les mesures à prendre pour conditionner celles-ci au maintien de l'emploi.

Vous êtes en affaires courantes et ces questions devront bien sûr être prises à bras le corps par le prochain gouvernement et cela sera vraiment son premier dossier. Ce premier dossier n'est pas le moindre! Ce sera un grand défi et, dans l'intervalle, les travailleurs et les travailleuses d'Audi comptent évidemment sur vous pour mettre tout en œuvre pour maintenir l'emploi et l'activité du site.

Denis Ducarme, président: Merci madame Thémont. On passe au PTB maintenant, à monsieur Boukili.

01.21 Nabil Boukili (PVDA-PTB): Merci messieurs les présidents, et je prendrai la première partie de notre temps de parole avant de laisser la parole à mon collègue et camarade Robin Tonniau.

Chers collègues, monsieur le président, tout d'abord j'aimerais exprimer ma solidarité et tout mon soutien envers les travailleurs d'Audi. J'aimerais aussi exprimer ma solidarité envers les sous-traitants qu'on oublie souvent dans ce genre de situation et exprimer mon soutien dans les moments difficiles qu'ils vivent aujourd'hui. Quand je suis allé les voir dans les différents rassemblements qui ont eu lieu, on a vu sur le terrain qu'il y avait beaucoup de colère, beaucoup d'incompréhension mais aussi beaucoup de détermination à mener la lutte pour préserver les emplois sur le site de Forest et je leur apporte ici tout mon soutien et toute ma solidarité.

Beaucoup d'incompréhension, parce qu'on est face à une situation inexplicable: nous avons ici un site faisant partie des plus modernes et avancés technologiquement. On parle de la première usine avec carbone neutre dans le groupe de VW. L'usine de Forest a d'ailleurs été qualifiée "l'usine du futur" par Agoria. C'est une usine dans laquelle il y a le plus grand parc de panneaux solaires de la Région bruxelloise, ce qui fait que les coûts énergétiques y sont moindres. C'est une usine dont le savoir-faire a été mis en avant. On parle de travailleurs, d'ingénieurs qui, avant, produisaient des automobiles thermiques. Aujourd'hui, ils produisent de l'électrique. Cela veut dire qu'ils savent tout faire à ce niveau-là. On parle d'un million d'heures de formation.

La décision est incompréhensible car, au niveau européen, la vente de voitures thermiques sera interdite à partir de 2035 et on va fermer une des usines les plus avancées dans la production de voitures électriques! Comment expliquez-vous cela aux gens? C'est quand même incompréhensible. C'est contradictoire.

C'est bien de prendre des décisions pour la transition climatique et énergétique. Mais il faut être

cohérent sur le terrain. Quelles infrastructures ont été mises en place pour accompagner l'électrification du parc automobile, en termes d'infrastructures de recharge rapide et accessible à bon marché? Cela n'existe pas. Il n'y a pas de politique là-dessus.

On décide qu'en 2035, on va arrêter la vente de voitures thermiques. Mais quel plan industriel a été mis en place pour accompagner la production de voitures électriques? Et surtout, une voiture électrique qui coûte 92 000 euros n'est pas destinée au citoyen moyen. C'est inaccessible, 92 000 euros.

Quand on prend des décisions politiques incohérentes, et qu'en même temps on laisse les décisions industrielles aux mains du privé sans aucune implication du politique, il y a un problème. Audi fait sa planification pour maximiser ses profits. Volvo fait la sienne, Mercedes fait la sienne. Mais quand on arrive sur le marché, c'est l'anarchie. Il n'y a aucune vraie politique, que cela soit au niveau belge ou au niveau européen, pour maintenir l'industrie.

Messieurs les ministres, c'est ma première question: quel est votre plan, au niveau du gouvernement, pour le maintien de l'emploi sur le site de Forest? Quelles sont vos propositions? Nous avons parlé de la task force. Quelles sont les conclusions de cette task force?

Nous avons entendu les arguments d'Audi, mais quels sont les vôtres? Quelles sont vos propositions pour le maintien de l'emploi? Quelles alternatives avez-vous proposées? Nous n'en savons pas grand-chose.

Ça, c'est pour le maintien de l'emploi. Et qu'on arrête de toujours faire payer les travailleurs à cause du manque de vision politique! L'incompréhension réside dans le fait qu'une entreprise comme Audi procède à une restructuration alors qu'elle réalise un bénéfice de six milliards, dont cinquante millions sur le site de Forest.

Allez expliquer cela aux travailleurs qui se donnent toute la journée pour produire ces voitures, faire des bénéfices, faire gagner de l'argent à leur entreprise et se voient appliquer un plan de restructuration sans explication. C'est inacceptable. Il faut maintenir ce site aujourd'hui, monsieur le ministre, et il faut surtout avoir un plan pour maintenir l'emploi.

Avec le PTB, nous sommes en faveur d'un moratoire sur la fermeture des usines modernes tant qu'il n'y a pas de plan d'industrie stratégique pour maintenir l'activité sur les sites. J'aimerais avoir la position des autres partis sur cette question, ainsi que la vôtre, monsieur le ministre.

01.22 Robin Tonniau (PVDA-PTB): Mijnheer de voorzitter, ook ik wil natuurlijk beginnen met mijn solidariteit te betuigen met alle getroffen werknemers van Audi Brussel en alle toeleveringsbedrijven, die niet weten of zij na hun vakantie nog werk zullen hebben. Die onzekerheid is verschrikkelijk.

Ik kan het weten, want ik was erbij in 2006. Ik heb dat meegemaakt in 2006 bij Volkswagen. Wij werden weggegooid als een stuk vuil, onze toegangsbadges werkten plots niet meer, terwijl onze persoonlijke spullen nog in de fabriek lagen, collega's stonden te huilen voor de poort en thuis moesten wij aan onze gezinnen vertellen dat wij geen werk meer hadden. In 2006 kregen wij te horen dat Volkswagen de fabriek wou sluiten wegens overproductie en omdat de fabriek verouderd was. Daar werkten toen 6.000 mensen, met vroege, late en nachtshiften alsook weekendwerk, als het ons werd gevraagd, het hele jaar door. Wij produceerden toen drie verschillende automodellen: de Golf 5, de Lupo en, toen al, de Audi A3. Dat waren kleine en middelgrote wagens, geproduceerd voor de massa, en die verkochten zeer goed.

Toen is er een sociale strijd uitgebroken. Wij gingen niet akkoord: onze fabriek moest openblijven. Wij hebben de fabriek toen bezet, waarbij de afgewerkte wagens die op de parking stonden ons onderpand waren in de onderhandelingen, want wij hadden ze geassembleerd. Wij hebben toen stakingen, acties en betogingen georganiseerd. Er was een grote solidariteit onder de werkende klasse in België en dankzij die steun van de werkende klasse hebben onze vakbonden, op nationaal en internationaal niveau, keihard kunnen onderhandelen en hebben wij gewonnen, in 2006. Onze fabriek bleef open. Volkswagen werd Audi. De A1 kwam binnen en nadien zelfs de allereerste elektrische wagen geproduceerd in België. De arbeiders waren superfier, alhoewel het zonder mij was.

Dat er vandaag überhaupt nog een fabriek staat die auto's produceert in Vorst, is dankzij de sociale

strijd van de arbeiders en vakbonden in 2006. Na 2006 zijn er superveel investeringen gebeurd. De fabriek is compleet veranderd. De arbeiders, techniekers en ingenieurs hebben samen meer dan 1 miljoen uren opleiding gevolgd om die elektrische wagens te kunnen bouwen. Het grootste zonnepanelenpark ligt niet op het koninklijk paleis, maar op het dak van de Audifabriek. Het is Audi Brussel dat superinnovatieve software heeft ontwikkeld die nu in alle andere Audifabrieken wordt gebruikt om de batterijen te controleren. Er is geïnvesteerd in waterrecuperatie en warmtepompen. Het is de enige CO₂-neutrale fabriek van Audi. Daar moeten wij toch fier op zijn.

Die fabriek heeft nog veel meer voordelen. Ze ligt vlak naast de ring en vlak naast de sporen, waardoor goederentreinen de fabriek gewoon binnenrijden tot op enkele meters van de productieband. Dat is uniek in België. Volvo Cars heeft dat niet.

Kortom, het is een state-of-the-artproductiesite met gespecialiseerde werknemers, goed gelegen en met groeipotentieel. Die fabriek van de toekomst mag niet gesloten worden, zeker niet nu de Europese regeringen hebben beslist dat vanaf 2035 geen enkele auto met verbrandingsmotor nog verkocht mag worden in Europa. Akkoord, maar wie zal die wagens produceren? De 3.000 arbeiders van Audi zijn eigenlijk maar het topje van de ijsberg, want er zijn veel meer jobs bij betrokken. Daarbij vernoem ik de horeca en winkeliers rond de fabriek en kleine dienstverlenende bedrijven zonder syndicaten. De gemeente Vorst zal veel inkomsten verliezen, maar ook duizenden jobs bij toeleveringsbedrijven zijn bedreigd. Tot in Gent, bij Snop Automotive, zullen er banen verdwijnen. Daar gaat het om 150 jobs, om precies te zijn.

Ik ben met de PVDA solidair met de werknemers, met mijn ex-collega's. We mogen het Audipersoneel niet laten opdraaien voor de incompetentie van deze regering en het gebrek aan vooruitziendheid van de industrie en de Audidirectie. Waar zit de Audidirectie eigenlijk? Oké, u hebt een liefdesbrief gestuurd naar Audi, maar de directie heeft niet geantwoord. U hebt de directie uitgenodigd voor een date in deze commissiezaal, maar de directieleden komen niet opdagen. Ik zou mij zorgen beginnen te maken.

Zoals Nabil Boukili gevraagd heeft, de tijd is rijp om een moratorium op te stellen tegen de sluiting van autofabrieken. Die fabrieken van de toekomst hebben we namelijk nodig als we werk willen maken van de transitie.

Aan de poorten aan de Britse Tweedelegerlaan heb ik veel strijdvaardige mensen ontmoet, maar hier in het Parlement is het helemaal anders. Ik hoor hier veel defaitisme, "we kunnen er niets aan doen". Die mensen aan de poort verwachten van de politiek veel meer, dus ik hoop dat jullie onze voorstellen ernstig onderzoeken.

Denis Ducarme, président: Nous arrivons aux Engagés. La parole est à M. Crucke.

01.23 Jean-Luc Crucke (Les Engagés): Monsieur le président, comme les collègues, je veux d'abord exprimer mon sentiment de solidarité à l'égard des travailleurs et de leur famille, mais également à l'égard des travailleurs des sous-traitants qui peuvent aujourd'hui se poser d'énormes questions par rapport à leur avenir.

Messieurs les vice-premiers ministres, je vais essayer de ne pas répéter ce qui a déjà été dit. Il faut, dans ce dossier – et c'est l'objet de la première question que je vous adresse –, tout faire pour éviter ce que j'appellerais "la jurisprudence Mittal". Mittal s'est finalement caractérisé par deux principes. D'abord, un principe subsidiant. Beaucoup d'aides publiques ont été attribuées et n'ont finalement pas concrétisé les espoirs qui avaient été mis dans l'entreprise. Ces aides, pour certaines, ne sont pas conditionnées et sont non récupérables, conformément à la loi. D'autres sont peut-être conditionnées. Il serait intéressant d'avoir une transparence à propos de ces aides, qu'elles soient fédérales ou régionales, même si cela ne relève pas de votre compétence. La clarté dans un dossier, c'est comprendre la masse budgétaire qui existe par rapport à l'objectif recherché.

Ensuite, le deuxième élément qui est peut-être plus proche de nous encore, c'est la propriété du site. Si vous regardez Mittal aujourd'hui, et à Seraing particulièrement, il faudra encore dix ans avant que cette propriété ne puisse finalement être transférée à une entité fédérée. Et puis il faudra encore dix ans sans doute pour dépolluer le site. Je crois que ce n'est pas par hasard que le site qui est cité ici par tout le monde, mais aussi par les experts, est qualifié d'exceptionnel en termes de qualité de production. Cela doit vous permettre d'en voir l'utilité future. Je peux rejoindre les collègues qui

considèrent qu'un site aussi talentueux en termes de production ne peut être demain purement et simplement fermé et abandonné. Pourquoi j'en parle? C'est Einstein qui le disait: un problème créé ne peut être résolu en réfléchissant de la même manière que celle qui l'a créé. Il y a sans doute des entreprises dans le monde, et même des entreprises automobiles, qui sont intéressées par des sites comme celui-là.

Je peux citer un exemple chinois, car nous savons qu'une entreprise cherche un site en Europe: c'est MG. Il ne faudrait pas non plus que, chez Audi, on considère que ce site ne puisse plus s'ouvrir à la concurrence. Par conséquent, je demande au gouvernement d'inscrire ce point à l'agenda, non des compensations, mais des négociations visant les aspects qui entrent en ligne de compte.

Monsieur le vice-premier et ministre de l'Emploi, j'aimerais connaître votre lecture de ce que l'on appelle la loi Renault. Vous le savez aussi bien que moi, et La Palice aurait dit la même chose: excusez du peu, mais Renault, c'était aussi et cela reste encore une marque automobile. Auparavant, il y eut Opel et Ford. Cela étant, dans les conditions présentes – et je m'inscris en faux contre ce que je viens d'entendre –, je rappelle que cette loi Renault s'applique ici à un produit d'exportation. En effet, ce que produit Audi ne vise pas le marché européen, mais essentiellement le marché américain! Ce produit n'est pas fabriqué au Mexique pour des raisons de coût, évidemment. C'est ce qu'on appelle le capitalisme. Je sais bien que certains refusent d'en comprendre les règles, mais en tout cas elles existent. Bref, comment un produit d'exportation peut-il encore prendre corps dans un pays comme le nôtre, en plein milieu de l'Europe, compte tenu des avantages et inconvénients de celle-ci?

J'en viens à ma quatrième interrogation, monsieur le vice-premier ministre. N'avons-nous pas besoin d'une diplomatie économique? J'entends bien tous les efforts qui ont été entrepris par le gouvernement et qui se poursuivront sous le prochain, notamment à travers les rencontres avec les syndicats et la direction. Or cette dernière, et je parle bien de celle d'Audi Bruxelles, est peut-être elle-même prise en otage. Sait-elle seulement ce qui est décidé par Audi Deutschland, donc par le groupe VW? Ne serait-il pas utile, par le biais de cette diplomatie économique, de se rendre en Allemagne? Et je pense que personne ne vous en fera le reproche. Si le groupe ne vient pas à vous, ne devrions-nous pas nous rendre chez eux? La vraie question est là. Que veulent-ils réellement faire de cette entreprise? Quelles sont les autres pistes éventuelles? La réponse ne viendra que du groupe allemand et, surtout, de VW.

Dans la même logique, quels sont les contacts avec les instances européennes?

On voit bien qu'on joue dans un jeu qui dépasse la Belgique. On a parlé de la Chine, des États-Unis, etc. Avec ses possibilités de financement, l'Europe tente de répondre à cela mais peut-être insuffisamment. La question ne doit-elle pas être posée d'abord au niveau européen? Oui, on veut réindustrialiser de manière correcte, c'est-à-dire de manière climatiquement correcte. On sait qu'il y a d'autres solutions que celle-là mais ce n'est pas réfléchir en regardant ce que sera l'avenir. Mais cela nécessite également des investissements et ces investissements ont eu lieu. Comment, à cet égard, l'Europe peut-elle encore avoir une stratégie et comment la Belgique peut-elle la suivre? Parmi les alternatives évoquées ou que vous avez pu entendre au sein de la task force ou des réunions récentes, y en a-t-il eu une qui vous semblait plus crédible que les autres?

Quid de ce sentiment d'une forme de stand-by que la presse relate ou en tout cas que nous avons en lisant la presse qui consiste à dire qu'on verra bien après l'été? On sait bien qu'après la pluie vient le beau temps. En été, *a priori*, ce doit être le beau temps même si, comme vous l'avez bien vu, ce n'est pas le cas sur le terrain ni météorologique ni industriel. N'est-ce pas finalement une manière d'endormir ce dossier? Tout le monde semble dire que l'annonce n'a pas été faite par hasard en termes de timing. Un moment bien précis a été choisi où on savait clairement que d'autres réagiraient peut-être un peu moins énergiquement.

Quant à la reconversion, je n'ai pas vraiment envie de m'étendre beaucoup là-dessus car il faut d'abord tout faire pour garder un outil industriel. Il faut tout faire pour donner un avenir à un site qui reste prometteur. Mais parfois se préparer à des échéances n'est pas non plus, en termes politiques, quelque chose qui peut vous être reproché. Si on parle avec les entités fédérées, on sait que 10 % des travailleurs sur le site sont bruxellois, ce qui veut dire que 90 % sont wallons et flamands. Là aussi, une forme de task force, d'union sacrée s'est-elle mise en place? L'union fait la force, dit-on généralement.

Messieurs les vice-premiers ministres, vous qui avez assisté à ces conversations et été au centre des

débats, devez-vous clairement ou avec la diplomatie du vocabulaire qui sera la vôtre dire que vous avez été trompés par un interlocuteur industriel, que la vérité n'a pas été dite et que rien ne pouvait vous permettre de voir une échéance? Cela augure-t-il à l'avenir des relations entre le monde industriel et le monde politique nouées davantage par la défiance, la méfiance plutôt que par la confiance? Personnellement, je crois qu'il faut évidemment de la confiance mais l'expérience permet parfois de tirer des leçons et c'est aussi cette leçon-là que j'aimerais entendre de votre part.

Monsieur le président. Je n'ai pas été au bout de mon temps – vous l'avez sans doute bien remarqué – mais si ma collègue Isabelle veut ajouter quelque chose, je pense qu'elle le fera avec grand plaisir.

Denis Ducarme, président: Vous complétez madame? Non, vous êtes sûre? Je donne la parole à Vooruit.

01.24 Jeroen Soete (Vooruit): Collega's, blijkbaar is het beter om iets te blijven herhalen dan om niet te worden gehoord, maar ik stel voor om dat toch niet te doen. Ik zal wel de obligate steunbetuiging en de solidariteit overbrengen van de Vooruitfractie voor de meer dan 3.000 werknemers die op straat dreigen te belanden, evenals voor de vele werknemers bij de toeleveranciers, die vaak worden vergeten, zoals de collega van PS opmerkte.

Heren ministers, de vraag welke initiatieven de federale regering in lopende zaken nog kan nemen buiten het kader van de taskforce is zeer relevant. Er spelen hier immers ook politieke belangen en niet alleen bedrijfseconomische belangen. Is er een plan om naar de deelstaatregering van Nedersaksen of de Volkswagen Group in Duitsland te trekken?

Minister Van Peteghem, ik heb een vraag in verband met de taskforce. U verwees naar de steunmaatregelen die hebt vooropgesteld op vlak van loonkosten, de ruling en de fiscaliteit. Dank voor uw inspanningen op dat vlak, maar ik heb de indruk dat de hoge logistieke kosten en de inplanting van de site meer doorwegen dan de loonkosten in die beslissing. Welke oplossingen kunnen we daarvoor bieden? We kunnen de letter of intent proberen verder uit te breiden door extra wortels voor te houden, maar *als de kat dan niet gebonden is*, gaan we richting de uitspraak van Einstein: "Waanzin is steeds opnieuw hetzelfde doen, en dan verschillende uitkomsten verwachten".

Ik en andere collega's kaderen deze beslissing in veranderde globalisering, de internationale handel en de machtsblokken. De Verenigde Staten varen met *America first* een protectionistische koers en er is nog het Chinese machtsblok. Ook is er het Europese blok. Waar is de Europese solidariteit binnen het Europese handelsblok?

Het valt immers niet te ontkennen dat de kostprijs van de aanpassing, de kostprijs van die overproductie heel eenzijdig op de schouders van de Belgische werknemers wordt gelegd. De vraag is dus in hoeverre onze gesprekken hier en de stappen die worden ondernomen een politiek antwoord vergen, niet alleen met een wortel, maar potentieel ook met een stok.

01.25 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, heren ministers, ik dank u voor uw toelichting.

Ook ik wil mijn solidariteit betuigen aan de werknemers van Audi en de toeleveranciers. Zij wisten dat er zich donkere wolken samenpakten boven hun hoofd, maar dit tart elke verbeelding. Audi had een ander traject vooropgesteld en het is schandalig dat de werknemers net voor hun vakantie zo in onzekerheid worden gestort en dat de grond hen zo van onder de voeten wordt geslagen. Veel werknemers hebben dat al eens meegemaakt in 2006. Ik vind dit er ver over.

Ik heb een aantal vragen. Ik hoor dat er bij alle fracties en ook bij u eensgezindheid bestaat over het feit dat we moeten inzetten op zoveel mogelijk behoud van tewerkstelling. Minister Dermagne, u hebt al wat verduidelijking verschaft over de loonkosten, maar ik wil benadrukken dat dit toch niet het hoofdargument van Audi is om hier te herstructureren.

Er wordt in fiscale voordelen voorzien, maar ik wil u eraan herinneren dat in 2006, toen Audi AG de Volkswagenfabriek overnam, de werknemers ook bijna 20 % hebben ingeleverd door hun arbeidsduur op te trekken en dat piekmomenten gewoon worden opgevangen zonder dat er overuren worden uitbetaald. In 2006 hebben de werknemers dus al enorme inspanningen geleverd en hebben de

vakbonden zich al heel constructief opgesteld om de tewerkstelling in die fabriek te behouden. Ik vind dat een belangrijk element dat nu moet worden meegenomen.

Ik las dat de Volkswagen Group 1,7 miljard opzijgezet zou hebben voor wereldwijde herstructureringen. Ik ben bijzonder bezorgd. Ik vraag mij af of dat is voorgelegd aan de taskforce. Is dat besproken? Als dat niet het geval is, dan moeten we vragen waarvoor dat bedrag dient. Dient dat om een site zoals Vorst een nieuw model te geven of om te vormen tot een batterijfabriek? Dat is immers ook een gerucht dat de ronde doet. Of dient dat bedrag echt om fabrieken te sluiten? Roemenië en Mexico maken wel nog winst. Waar vallen die sluitingen dan? Waarvoor dient dat geld? Is daar iets over gezegd? Als daar niets over gezegd is, kan daarnaar worden gevraagd? In welke mate kan dat geld ook worden aangewend voor het behoud van de tewerkstelling hier?

De volgende vraag die ik had, is al gesteld, namelijk de vraag over de tewerkstellingscellen. Wij gaan natuurlijk voor het behoud van de tewerkstelling. Het is echter ook goed ons voor te bereiden. Het gaat immers om werknemers in verschillende regio's, alsook om de personeelssamenstelling. Veel 55-plussers zijn meegekomen na de verandering in 2006. Tegelijkertijd heeft de middengroep toen andere jobs en oorden opgezocht. Ook veel jonge mensen zijn daar tewerkgesteld. Wordt ter zake al samengezeten met de verschillende regionale arbeidsbemiddelingsdiensten om te bekijken hoe een en ander kan worden opgevangen en welke opleidingssteun nodig is?

Er is ook specifieke aandacht nodig voor de toeleveranciers en voor het personeel bij die toeleveranciers. Het klopt dat zij net zo veel zijn getroffen en net zo veel in onzekerheid leven. In welke mate kunnen zij, hoewel zij geen ondernemingsraad hebben en hoewel zij in bedrijven werken met minder dan twintig werknemers, worden meegenomen zodat ook zij op zekerheid en in ieder geval op bescherming kunnen rekenen? Ongeacht de werkgever moet elke werknemer immers op een dergelijke bescherming kunnen rekenen.

Ik kom tot mijn besluit. Ik betreur de manier van werken die nu voorligt, zeker van Audi ten opzichte van het personeel. Zij verdienen beter, gelet ook op de inspanningen die zij in het verleden al hebben geleverd. Ik hoop uit de grond van mijn hart dat wij er alles aan kunnen doen om hen wel zekerheid en bescherming te geven en ook om voor hen alsnog een toekomst in Vorst te verzekeren.

01.26 Leentje Grillaert (cd&v): Mijnheer de voorzitter, ik zal starten en mevrouw Muylle zal aanvullen.

Heren voorzitters, heren ministers, collega's, er is al heel veel aangegeven. Ik zal misschien ook in herhaling vallen. Echter, ook de cd&v-fractie spreekt alle steun uit aan de getroffen families. Collega's, vandaag leven opnieuw 3.000 werknemers en families in onzekerheid. Het is immers duidelijk dat een ontslag voor iedereen een drama is, ook in de omgeving van zij die eventueel worden ontslagen. Laat dat duidelijk zijn.

Hoewel beide dossiers verschillend zijn, betekent Audi na Van Hool opnieuw een mokerslag voor heel wat werknemers en hun familie in ons land. De volgende federale en regionale regeringen zullen zich ook moeten buigen over de toekomst van de industrie in ons land. Zij zullen een duidelijke koers moeten uitzetten.

Omdat die koers nog onzeker is, is het in de eerste plaats belangrijk om duidelijkheid te hebben. Wij hebben al heel veel gehoord en gelezen in de pers, maar eigenlijk weten wij nog steeds niet duidelijk wat de directie van Volkswagen of Audi Brussel van plan is met de fabriek. Er is al verwezen naar de gewone ondernemingsraad van morgen en naar de bijzondere ondernemingsraad van augustus, waar misschien een nieuwe stap ondernomen zal worden in de procedure van de wet-Renault.

Ik heb in het betoog van vicepremier Van Peteghem gehoord dat er gisteren door de directie gezegd is dat de definitieve beslissing in oktober genomen zal worden. De vraag is dan welke stappen er nog kunnen worden gezet, daar de definitieve beslissing dan pas zal worden genomen. We moeten dus afwachten.

Het jaartal 2006 is hier al genoemd. Ook in een recenter verleden, namelijk in 2016, lagen er drie scenario's op tafel: een sluiting, een afslanking of een doorstart. Toen heeft de Volkswagentop beloofd om, mede door middel van een hervorming en met steun van de toenmalige regering en van toenmalig minister van Werk en Economie Kris Peeters, de Audi Q8 e-tron in Vorst te produceren.

Ik hoorde daarnet zeggen dat het nog steeds de voorkeur van de directie is om een nieuw model naar de fabriek in Vorst te halen, maar ook nu is het de Volkswagentop in Duitsland die zal beslissen of dat zal doorgaan.

Ik stel de vraag die ook door de collega's reeds gesteld is. Zult u ook met die mensen in overleg gaan om hen alsnog ervan te overtuigen dat Audi Brussel een belangrijke rol moet en kan blijven spelen? Ook voor de Belgische werknemers is dat bijzonder belangrijk.

Een andere vraag, die daarnet ook al gesteld werd, is of er op korte termijn voorbereidingen getroffen kunnen worden om de eventuele transitie naar andere tewerkstelling zo vlot mogelijk te doen verlopen, indien zo'n scenario zou voorliggen. Kan er al proactief bekeken worden met welke initiatieven de tewerkstellingscellen aan de slag kunnen gaan?

01.27 Nathalie Muylle (cd&v): Collega's, ik wil nog een aantal elementen toevoegen aan het betoog van mevrouw Grillaert. Wat hier gebeurt, is verschrikkelijk. We hopen allemaal dat er een doorstart komt en dat we maximaal jobs kunnen behouden, maar we mogen niet naïef zijn. Wij moeten voorbereid zijn op alle op alle toekomstige scenario's.

Persoonlijk heb ik het er moeilijk mee – minister Dermagne weet ongetwijfeld al wat ik te berde zal brengen – dat we de laatste jaren, ook al hadden we bij de start van de vorige regering een evaluatie door de sociale partners ter beschikking en hebben we ettelijke keren gediscussieerd over een aanpassing van de wet-Renault, onder andere naar aanleiding van de gebeurtenissen bij Decathlon, Caterpillar en Van Hool, geen werk hebben gemaakt van de duidelijke aanbevelingen die ter zake op tafel lagen.

Daarnaast betreur ik dat de toeleveranciers niet bij de discussie over de aanpassing van de wet-Renault betrokken worden, terwijl ook zij de impact van dergelijke beslissingen op hun bedrijfsvoering en de werkgelegenheid van hun werknemers en dus hun families voelen. Ik roep u op om ook hen bij de discussie te betrekken.

Collega's hebben hier de mond vol van tewerkstelling, wedertewerkstelling en sociale plannen, maar het sociaal plan is niet eens in de wet-Renault verankerd. Er is daar vandaag geen wettelijke basis voor. Zorg dus dat die wettelijke basis er komt. Ook voor opleidingsplannen is er vooralsnog geen wettelijke basis, en dat terwijl er al zo vaak op de noodzaak daarvan werd gewezen. Laten we daar dus werk van maken.

Het maximale behoud van jobs is cruciaal. Daarbij moeten we er ook rekening mee houden dat het gaat om een zeer diverse doelgroep werknemers, waarvan, zo vertellen ervaringsdeskundigen, een groot deel, gelet op de geschiedenis van het bedrijf, ouder is dan 55 jaar. Hertewerkstelling van 55-plussers is veel moeilijker: zij worden nu eenmaal op de arbeidsmarkt het meest gediscrimineerd. Laten we dus in hun belang nadenken over opleiding, want SWT is geen oplossing. Activering na SWT is geen succes. Nochtans zijn SWT'ers nog steeds beschikbaar voor de arbeidsmarkt. Ik dring er daarom op aan om in te zetten op opleiding.

Nog een obstakel in de wet-Renault voor werknemers om in te gaan op hertewerkstelling of transitietrajecten is dat werknemers vaak wachten op een akkoord in het kader van herstructureringen en het sociaal plan, want daar zijn vaak voordelen aan verbonden. Dat is vanuit menselijk standpunt te begrijpen. Laten we bijgevolg daarover afspraken maken met de sociale partners.

Vandaag liggen er heel wat denksporen met het oog op een doorstart, van opleidingen tot hertewerkstelling en transitiemogelijkheden. Laten we samenzitten met de collega's van de regio's, minister Dermagne, om te onderzoeken hoe we de getroffen werknemers kunnen activeren, zodat ze opnieuw aan de slag kunnen. Daar moeten we tijd voor nemen, want dat is belangrijk voor hun toekomst, terwijl ik zeker begrip heb voor de moeilijke situatie van de betrokken werknemers. Er zijn heel wat mogelijkheden op onze arbeidsmarkt, ook in de regio, want hun profielen zijn gegeerd. Laten we daar samen werk van maken.

Afrondend heb ik nog de volgende vraag. Kunnen we al starten met de sociale bemiddeling? De FOD WASO heeft daarin een ongelooflijke expertise. Zet die expertise vandaag al in, zodat men goed

voorbereid oplossingen kan vinden voor welk scenario ook er op ons afkomt. De werknemers verdienen vandaag enkel oplossingen.

01.28 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen): Collega's, er hangt hier een bedrukte sfeer na de steunbetuigingen, die het minimum minimorum zijn. Desondanks koesteren de werknemers van de fabriek nog de hoop dat er toch een oplossing uit de bus zal komen. Daarvoor kijken ze naar het Parlement. Die werknemers leven niet alleen in onzekerheid, ze kampen ook met onmacht. De afgelopen 20 jaar hebben zij zich immers bij herstructurering na herstructurering omgeschoold voor de bouw van de niet meest eenvoudige modellen. Zij hebben een ongelooflijke knowhow opgebouwd, ze hebben zich dubbel geplooid, ze hebben altijd oplossingen gezocht. Ze zitten ook op een schitterende site, zoals collega Crucke al heeft gezegd.

Verschillende regio's hebben elke keer inspanningen geleverd om een nieuwe toekomst te zoeken voor wat vroeger Volkswagen was en nu Audi Vorst, namelijk in 2006, in 2015, in 2019 toen het model Q4 niet werd toegewezen en nu, met deze context. Men kan enorm veel macroanalyses maken over de loonkosten, de energiekosten enzovoort. Wie het dossier heeft bekeken, weet echter dat daar het kalf niet gebonden ligt. In dit dossier is het probleem niet dat de site niet winstgevend is. De site is wel winstgevend. In de jaarrekeningen kunnen we zien dat Audi solide rekeningen kan tonen, ook in Brussel.

Daarnaast gaat het ook om een voorbeeldfabriek, de eerste koolstofneutrale fabriek ter wereld. Binnen het geheel van Audi kan de fabriek in Vorst misschien een van de duurste zijn, maar het is belangrijk om aan te geven dat dit niet aan de loonkosten is te wijten. Ik wil u daarvoor danken, mijnheer Dermagne.

We zien dat de wereldwijde automarkt in zwaar weer zit wegens de concurrentie vanuit Amerika en vanuit China. Bij Audi neemt men echter een preventieve houding aan, louter ingegeven door marktanalyses, die de werknemers, hun vertegenwoordigers, de toeleveranciers en alle getroffen personen moeilijk kunnen verteren. Het gaat niet om 3.000 mensen, maar om vele duizenden meer.

Die mensen zijn de speelbal van dat model waarop Europa nog geen antwoord heeft. Wij zien ook dat binnen Europa individuele lidstaten elkaar beginnen te beconcurreren met subsidie na subsidie. Daar moet dus een ander antwoord op komen, een ander industrieel kader.

De preventieve houding van Audi moet ons ook nopen tot een andere houding. Tot nu toe heeft ons land – ook de regionale overheden – altijd alle mogelijke maatregelen uit zijn mouw geschud om Audi te helpen. Dat is ook terecht, want elk van de werknemers verdient jobbehoud en daar moeten wij vandaag voor vechten, maar *no more mister nice guy*. De regering wil een LOI afspreken voor wat er na 2026 gaat gebeuren, maar ik stel mij de vraag hoeveel steun Audi Vorst de afgelopen tien jaar al heeft gekregen. Wat stond daartegenover? Zijn er clawbackclausules? Ik stel de vraag aan u beiden, heren ministers. De vraag gaat over de totaliteit, de regio's en de federale overheid samen. Het is immers niet zo dat de politiek – of het nu over de regio's, met een andere samenstelling, of over het federale Parlement gaat – niet haar uiterste best heeft gedaan om de site een toekomst te bieden. Vandaar mijn vraag wat wij er tot nu toe allemaal al in hebben gestoken. Wat waren de garanties die afgesproken waren? Waar staan wij? In de verdere onderhandelingen zal dat immers ongelofelijk belangrijk zijn.

Ik heb daarbij nog een aanvullende vraag. Zijn de regio's betrokken bij de gesprekken van de taskforce, ook wat betreft aspecten van opleiding enzovoort, waar mijn collega daarnet naar verwees?

Is er in de taskforce gesproken over de diversificatie van de activiteiten? Wij weten immers dat een fabriek die inzet op één model en die in 2019 geen nieuw model in het vooruitzicht kreeg, twee jaar nodig heeft om heel haar assemblage en productie aan te passen. Ligt er zoiets op tafel? Wij horen geruchten over batterijen enzovoort of het eventueel overnemen van de bouw van bepaalde modellen als er elders niet voldoende capaciteit is. Wat klopt daarvan? Is er daaromtrent enige beweging? Weten wij daar iets over? Is daar transparantie over? Kunt u daar iets over zeggen, want ik kan mij voorstellen dat wij in een delicate fase zitten?

Hoe constructief zijn de gesprekken eigenlijk, of is het gewoon hengelen naar een beetje informatie? Met die concrete vraag zit ik wel. De federale taskforce bekijkt dat dossier namelijk al enkele maanden.

Ik heb ook gezien dat de premier verklaard heeft dat de herstructurering niet in lijn ligt van eerdere afspraken. Dat vind ik wel een bijzondere en zwaarwichtige uitspraak. Als een premier zegt dat hij bij de top van een bedrijf is langsgegaan en dat het bedrijf nu afwijkt van eerdere afspraken, dan kunnen we ons ook afvragen hoe consequent men binnen Audi nog is. Weet men het zelf nog wel? En vooral, moeten de werknemers daar dan het slachtoffer van worden? Verwijst de eerste minister met zijn uitspraak naar de letter of intent, die vanaf 2026 van kracht zou zijn, of ook naar de periode daaraan voorafgaand?

We spreken hier over de toekomst van duizenden mensen, die overigens al twee decennia heel veel onzekerheid hebben moeten meemaken. Het gaat over de toekomst van al die gezinnen. Kinderen in de tienerleeftijd hebben hun ouders hun hele leven in onzekerheid zien zitten. Dat doet wat met een mens. Naast de toekomst van werknemers gaat het ook over die site, die exceptioneel is qua knowhow, koolstofneutraliteit, ontsluiting et cetera, kortom, daar is heel wat gegeven. Dat noopt ons om nu keihard te zijn, vind ik, want we zitten tegenover een partner die weinig transparantie geeft en blijkbaar ook op gemaakte afspraken is teruggekomen, als ik de premier goed begrepen heb. Dat bedrijf heeft de derde redding in twintig jaar gekregen, maar op dit moment biedt het heel weinig duidelijkheid.

De Renaultprocedure werd ook opgestart. Laten we een kat een kat noemen, de mogelijke hervorming van de Renaultwet is uitgebleven. Mevrouw Muylle heeft er daarnet al op gewezen. Het is ongelooflijk jammer dat het wetsvoorstel van mevrouw Muylle tot hervorming van de Renaultwet in de vorige zittingsperiode niet is goedgekeurd, want die hervorming had enkele beschermende elementen mogelijk kunnen maken, vooral aangaande de onderaannemers, die nu heel kwetsbaar achterblijven. Het lijkt erop dat het wetsvoorstel is ingetrokken. Wat is de situatie dienaangaande, mijnheer de minister? We weten dat de NAR de beroemde aanbeveling 28 in 2026 zal evalueren, maar dat is pas over anderhalf jaar. Waar staan we nu betreffende dat punt? Die vraag zal ik straks natuurlijk ook stellen aan de sociale partners, wier rol daarin wij absoluut moeten respecteren.

Is er nog speelruimte voor de hervorming van die wet-Renault? Het gaat dan over de opleidings- en integratiemaatregelen die in het sociaal plan moeten worden opgenomen, maar ook over het informeren van de onderaannemers enzovoort. Dat is toch belangrijk.

Wij weten dat de situatie moeilijk is, maar ik zou graag willen weten wat de strategische houding van de federale regering is.

01.29 Rajae Maouane (Ecolo-Groen): Merci aux ministres pour leurs interventions. Je voudrais compléter le propos de ma collègue sans répéter ce qu'elle a dit. Nous sommes confrontés à une situation délicate pour les milliers de travailleurs d'Audi et de leurs sous-traitants. Permettez-moi donc de m'associer aux témoignages de solidarité présentés par les collègues.

Je ne vais pas répéter les questions soulevées par mon excellente collègue. On sait qu'Audi présente des comptes très solides, comme cela a été rappelé à l'instant. Cette posture préventive d'Audi est aujourd'hui particulièrement difficile à expliquer et à accepter par les nombreux travailleurs et leurs représentants, qui pensent que toutes les pistes n'ont pas été envisagées en vue d'éviter la fermeture de l'usine, que ce soit en termes de diversification, de réorientation ou d'alternatives.

Existe-t-il aujourd'hui des alternatives crédibles? Nous savons que cette situation chez Audi est suivie depuis de nombreux mois, notamment par la task force fédérale. J'ai quelques questions à ce sujet. Pourquoi les représentants de la Région n'ont-ils pas été autant inclus dans les discussions récentes? Comment peut-on améliorer cette coopération à l'avenir pour garantir une gestion plus inclusive, plus transversale et plus efficace de ce type de crise? On sait que les cas récents de Delhaize et Makro nous ont appris que la marge de manœuvre politique est assez étroite. Lorsqu'il est question de restructuration, comment imposer des leviers? Quels leviers politiques peut-on activer dans le contexte décrit ici? Quelles sont les réelles marges de manœuvre?

Pour conclure, pour faire face à ces situations critiques, on sait qu'une coopération transparente et une action concertée de la part de toutes les instances gouvernementales sont essentielles. Aujourd'hui, l'objectif – on l'a dit et répété – doit être la préservation de l'emploi, et de sa qualité, et de l'activité économique à Audi Forest. Je vous remercie et vous prie de m'excuser pour le dépassement du temps de parole.

01.30 Vincent Van Quickenborne (Open Vld): Heren voorzitters, collega's, het verwondert mij vooreerst dat het federale Parlement als enige in het land dit soort hoorzittingen organiseert. Wat zal het Brussels Parlement doen? De site ligt immers op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ik hoop dat het een industrieel beleid ontwikkelt om een doorstart mogelijk te maken of om de site een toekomst te geven.

De timing van dat alles is ook bijzonder cynisch. Men had gezegd dat er in november 2024 een beslissing zou vallen, maar men confronteert de werknemers net voor de zomer met de beslissing, als een dief in de nacht. De meesten van ons trekken straks op vakantie, maar die werknemers gaan met zeer veel onzekerheid de vakantie in. Zij moeten tot 20 augustus wachten om te weten wat er met hun job zal gebeuren. Ik vind het cynisch en betreurenswaardig dat een bedrijf als Audi niet het lef heeft dat hier te komen uitleggen. Laten we eerlijk zijn, collega's, we organiseren een hoorzitting wanneer een grote ontslagronde dreigt. Denk echter ook eens aan de vele ontslagen bij kmo's, die in alle anonimiteit gebeuren en waarvoor geen hoorzitting wordt georganiseerd. Ook die werknemers wil ik moed inspreken.

Eerst en vooral moeten we de vraag stellen of de mogelijke sluiting het gevolg is van falend overheidsbeleid. Ik denk dat de antwoorden van beide ministers zeer duidelijk waren. Het is geen probleem van loonkosten of energiekosten, twee belangrijke factoren. Vorige regeringen hebben zeer vaak, ook op vraag van de auto-industrie, maatregelen genomen om die sector in België competitief te houden. Een van de maatregelen was de korting op de bedrijfsvoorheffing voor ploegen- en nachtarbeid. Ik pleit ervoor die te behouden. Ik heb echter gelezen dat Vooruit, een eventuele regeringspartner, de loonkosten wil verhogen met 5,3 %. Het heeft daarvoor een plan ingediend bij het Planbureau. Ik denk echter dat die verhoging een zeer gevaarlijk pad is en ik hoop dat de andere partijen in de te vormen regering dat plan niet zullen steunen.

Wat de regering moet doen, is een kader creëren. Het is dan aan het bedrijf zelf om dat kader in te vullen. Collega Boukili, ik zou dus geen moratoria afkondigen of zelf voor autofabrikant spelen. De Lada en Volga waren destijds niet de beste wagens die werden geproduceerd.

Ten tweede moet men alles in het werk stellen om een doorstart mogelijk te maken. Heren ministers, wordt er binnenkort contact opgenomen met de Duitse bondkanselier en met de ministers-presidenten van de deelstaatregeringen? Ik hoor immers dat die contacten niet zo vlot verlopen.

Ten derde, het is inderdaad bijzonder zwaar om te dragen voor de werknemers. Ik was minister van Economie in 2010, toen Opel Antwerpen moest sluiten. Welnu, ook al hopen we op een doorstart, als het tot een sluiting komt, hoeft reconversie niet negatief te zijn. Denk maar aan de reconversie na de sluiting van Ford Genk, waarover collega Coenegrachts straks iets zal zeggen. Ik verwijs naar hetgeen gebeurd is met de werknemers van Opel Antwerpen. Zij hebben intussen werk gevonden bij Umicore of in de haven van Antwerpen, bij BASF bijvoorbeeld. Er zijn dus wel mogelijkheden. Kijk naar Van Hool, na drie maanden is reeds de helft van de werknemers opnieuw aan de slag bij een nieuwe werkgever. Dat toont aan dat onze economie in staat is om jobs te creëren en om jobs in te vullen. Mijnheer de minister van Werk, welke initiatieven zult u nemen?

Diverse collega's stelden een vraag over het SWT. Collega's, dat stelsel werd afgebouwd, van 100.000 mensen in SWT zijn wij gegaan naar 6.000. Dat bewijst dat een politiek van activeren meer nut heeft dan deactiveren.

Het volgende punt gaat over de *fair share*. Het is goed dat wij terugvragen wat wij ten onrechte hebben betaald aan Audi. In de eerste plaats gaat het over de opleidingssteun door de gewesten tot en met 2026 voor het model dat nu verdwijnt. Die moet worden teruggevorderd. Mijnheer de minister van Financiën, kunnen we nog andere bedragen terugvorderen?

Collega's, het gaat een beetje tegen de tijdsgeest in, maar hetgeen wij hier zien, is een gevolg van economisch nationalisme en protectionisme, dat alsmaar vaker de kop opsteekt. Audi Duitsland haalt het boven Audi Brussel, terwijl onze loonkosten competitiever zijn. Mexico haalt de opvolger van de Q8 e-tron binnen, zodat men op subsidies en vrijstelling van heffingen kan rekenen in de Verenigde Staten. Men maakt een Q8 lokaal in China, die dan weer beschermd is tegen de dreigende tarievenoorlog tussen Peking en anderzijds de VS en Europa. Collega's, protectionisme creëert nooit welvaart, protectionisme vernietigt waarde. Dat zijn niet mijn woorden, maar die van de heer Charles Beauduin,

de CEO van Barco, die daarover onlangs een heel zinnig interview gaf in *De Standaard*. De lokroep van meer protectionisme hoort men overal, maar dat zal nefast leiden tot geopolitieke spanningen. En meer en meer werknemers zullen daarvan de dupe zijn. Collega's, vergeet dat niet.

01.31 Steven Coenegrachts (Open Vld): Heren voorzitters, collega's, ik hoorde een lid verklaren dat er de kant van de regering is en de andere kant, zijnde de kant van de formateur. Ik heb hier in de commissie gelukkig gevoeld dat er maar één kant is. Er zijn geen kanten. Er is echter één strijd, namelijk optie A, zijnde de doorstart van de fabriek en een toekomst voor Audi in Vorst en voor de maakindustrie in ons land. Dat is de enige kant, die wij allemaal hebben en verdedigen en waar wij allemaal achter staan. Het is belangrijk dat wij daarvoor aan één zeel blijven trekken, niet alleen hier in de commissie en niet alleen in de regering. Alle overheden samen moeten ter zake eensgezind samenwerken.

De heer Van Quickenborne heeft ernaar verwezen: dat was immers het geheim van de reconversie na Ford Genk en de sluiting ervan. Wij hebben toen alle overheden op één lijn gekregen en niet alleen de overheden. Wij hebben ook naar de universiteiten en de hogescholen gekeken. Wij hebben werkgevers en werknemers betrokken. Wij hebben ons niet beperkt tot één site. Wij hebben de hele regio bekeken. Wij hebben rond de sterktes en de zwaktes, de opportuniteiten en de bedreigingen van een hele regio op korte en lange termijn een strategie en visie ontwikkeld en consequent uitgevoerd. Dat heeft gewerkt.

Een van de belangrijkste maatregelen in dat pakket en arsenaal was de erkenning als steunzone. Mijnheer Van Peteghem, u kent die maatregel. U hebt immers recent nog een dergelijke erkenning toegekend in de regio rond Lanaken. Wordt behalve de tewerkstellingscellen ook rekening gehouden met een opbouw naar een arsenaal aan maatregelen dat verder gaat dan die ene site en dat ook naar de hele regio kijkt? Is een erkenning als steunzone ter zake een piste die u mee zult onderzoeken?

Collega's, die eensgezindheid hebben wij ook op een ander niveau nodig. Ook het Europese niveau toont op dit moment een gebrek aan eensgezindheid. De heer Dermagne heeft verwezen naar de Europese context. Wij zitten vandaag echter in een verhaal waarin de lidstaten te vrij worden gelaten op het vlak van staatssteun. De versoepeling van de regels ter zake leidt tot interne concurrentie. Wij beconcurreren elkaar met het geld van onze eigen belastingbetaler. Wij verdelen ons binnen de Europese Unie in een nationalistisch protectionisme, zoals de heer Van Quickenborne dat heeft genoemd. Net die eengemaakte markt was echter de absolute kracht van de Europese Unie.

Die interne verdeeldheid levert een winnaar op. In dit geval is dat Mexico. De winnaars zitten niet in Europa. De interne verdeeldheid leidt tot winnaars buiten de Europese Unie, buiten de eurozone.

Ik meen dat wij erop moeten aandringen dat de Green Deal, die onder het Europese voorzitterschap van onze eerste minister tot stand gekomen is, en die wij goed kennen, door de nieuwe Europese Commissie vertaald wordt naar een Industrial Deal die een toekomst geeft aan de industrie in Europa zonder dat de lidstaten elkaar zwakker en armer maken. Eensgezindheid is dus het ordewoord voor de komende maanden en jaren.

01.32 François De Smet (DéFI): Messieurs les présidents, messieurs les ministres, comme chacun ici, je voudrais m'associer aux pensées pour les familles concernées de ces travailleurs. Cela a été assez peu dit: c'est un drame qui touche nos trois Régions. Le collègue M. Crucke notamment y a fait allusion, mais sinon, ce n'est pas une donnée qui a fait énormément débat ici. C'est un drame national par son ampleur. Ce n'est pas le premier. Il nous arrive après Volvo, VW, Ford, Renault.

Je crois qu'il faut voir les choses en face. L'intention des dirigeants d'Audi est bel et bien de mettre fin aux activités. Même si je ne doute pas de la bonne foi du gouvernement sortant, des ministres, de la task force, du premier ministre, il faut admettre que les dirigeants d'Audi nous baladent. Ils baladent le gouvernement sortant. Ils baladent sans doute le formateur. Ils nous auraient baladés si nous avions réussi à les amener ici, et je regrette qu'ils ne soient pas présents. Ils baladent les travailleurs et la représentation syndicale.

Cette volonté de fermeture peut légitimement être ressentie comme une trahison au regard des nombreux investissements que les pouvoirs publics ont réalisés en la matière. Elle semble *a priori* injustifiable avec des arguments comme les coûts salariaux et l'énergie. Elle trahit aussi l'effort considérable d'adaptation consenti par cette usine pour le passage à une économie décarbonée.

Il faut agir sur plusieurs plans. À court terme, il faut sauver ce qui peut l'être, et de manière assez forte mettre les dirigeants d'Audi face à leurs responsabilités. À moyen terme, les pouvoirs publics – le fédéral et les Régions – doivent soutenir les travailleurs. Je dis cela parce que dans le redéploiement, vu le type de compétences qui sont visées, il y a des compétences en pénurie qui pourraient, le cas échéant, être fortement demandées sur le marché.

Sur le long terme, et je vais consacrer le reste de mon temps de parole là-dessus, il faut s'interroger sur notre stratégie industrielle. Comment rester compétitifs? Comment même vouloir prendre des nouvelles parts de marché dans les industries actuelles nouvelles en devant encaisser un coup pareil?

Ce qui me paraît le plus cruel, et le plus remarquable dans ce dossier, et c'est ce qui le rend à mon sens différent des fermetures précédentes, c'est que cette fermeture probable est complètement à contre-courant du récit méritocratique qui, dans une mondialisation trop débridée, tendrait pourtant à dire que même dans un secteur compétitif, les efforts seraient récompensés. Et ici, non, les efforts ne sont pas récompensés. Les efforts d'adaptation ne sont pas récompensés. Les efforts en termes de coûts salariaux ne sont pas récompensés. Même les efforts en termes d'énergie verte ne sont pas récompensés.

Nous avons donc une décision non seulement dure, mais, pour les pouvoirs publics, pour les politiques, déconcertante, parce qu'elle nous prive d'un certain nombre de repères. Elle pose la question de notre pays dans la course industrielle. Comment prétendre rester un pays d'industrie alors que les grands groupes donnent le sentiment de ne pas être loyaux et de changer les règles en cours de partie?

Si oui, comment y parvenir et comment s'en donner les moyens? Il reviendra au prochain gouvernement de décider si notre pays veut toujours d'un avenir industriel et – ce sera d'ailleurs ma seule et unique question à nos deux ministres –: l'équilibre entre cadeaux fiscaux et retours sur investissements en vaut-il la chandelle? Je me permets de vous poser platement la question car, en ces temps d'affaires courantes, il y a souvent une liberté de ton, peut-être une occasion de dire – étant déjà à moitié "hors du job" – si oui ou non l'investissement des pouvoirs publics par rapport à ce que l'on en fait en vaut vraiment la peine?

Je pense que si l'on veut un avenir industriel, une fois la phase commune d'indignation et de sauvetage passée – nous serons assez d'accord sur le constat –, il va falloir s'unir, collaborer entre Régions et fédéral pour faire davantage coïncider le bassin de l'emploi, nos industries, l'enseignement et puis prendre place dans une politique industrielle européenne que nous ne subirons plus mais en s'impliquant nous-mêmes dans la mise en place des conditions.

Denis Ducarme, président: Merci chers collègues pour vos questions. J'ai pour ma part une question technique pour les deux vice-premiers ministres.

Nous savons que cette task force a été constituée en avril. C'est bien cela? À présent, vous faites partie d'un gouvernement en affaires courantes. Gérer celles-ci suppose quand même que vous preniez des initiatives sur la base du travail qui a été commencé en avril. Je ne peux pas croire une seconde qu'un gouvernement en affaires courantes se trouverait impuissant devant la situation présente. C'est à partir de votre marge de manœuvre qu'il me semble intéressant que vous puissiez éclairer le Parlement. Je vous remercie.

01.33 Pierre-Yves Dermagne, ministre: Merci, monsieur le président. Votre première et dernière remarque à l'ordre du jour de cette réunion de commission renvoie à la question posée par M. De Smet, à laquelle je souhaitais répondre en premier lieu.

À titre personnel, mais en parlant également au nom de mon estimé collègue Vincent Van Peteghem – bien que nos avenir politiques s'écarteront sans doute dans les prochaines semaines ou les prochains mois –, j'ai toujours considéré que les vice-premiers ministres et ministres d'un gouvernement en affaires courantes avaient l'obligation de travailler jusqu'à la dernière seconde de celui-ci. C'est à cette fin que nous sommes payés et que nous devons assumer nos responsabilités, en particulier dans un cas comme celui qui nous occupe. Jusqu'à la dernière seconde de ce gouvernement, je travaillerai avec détermination, et avec tous mes collègues, pour faire prévaloir le plan A.

Je tiens sincèrement à le dire ici – même si, comme le rappelle l'adage, *hope for the best, prepare for*

the worst – : il faut tout faire pour que le scénario A soit privilégié. Il importe en effet d'assurer un avenir industriel à cette usine de Forest et à ses travailleurs qui ont – et vous avez été plusieurs à le rappeler – consenti à beaucoup de sacrifices et d'efforts ces dernières années, voire ces dernières décennies, en étant confrontés à plusieurs restructurations et évolutions dans le monde de l'automobile et de l'industrie. Chaque fois, ils se sont montrés à la hauteur et ont été au rendez-vous. Ces sacrifices et ces efforts nous obligent collectivement à tout mettre en œuvre dans une forme d'union sacrée qui, jusqu'à présent, a toujours prévalu. Et je tiens à le dire ici. La Belgique est un État complexe, où les répartitions de compétences sont le fruit de l'Histoire et des rapports de force. Néanmoins, convenons que, dans le dossier Volkswagen et Audi Forest, les différents gouvernements ont été au rendez-vous et se sont montrés à la hauteur des attentes des travailleurs. J'appelle de tous mes vœux que l'on continue à l'être dans les heures, les jours, les semaines et les mois qui viennent pour garantir un avenir industriel au site et aux travailleurs d'Audi Forest, de préférence et en priorité avec le groupe Volkswagen et Audi.

Mais je tiens à répondre à la question franche, posée sur un ton qui lui est habituel, de M. Crucke. A-t-on le sentiment d'avoir été trompés? Mme Almaci a aussi rappelé les propos assez clairs, cash et durs du premier ministre. Effectivement, nous avons le sentiment d'avoir été trompés, en tous cas sur le timing. Systématiquement, à toutes les rencontres, lors de tous les échanges avec la direction d'Audi Bruxelles, et d'Audi AG pour certains, il nous a été dit que la décision interviendrait au plus tôt fin octobre, début novembre, dans le cadre d'un processus qui est cyclique au sein du groupe VW Audi, comme dans d'autres groupes automobiles. L'affectation des futurs modèles aux différents sites et aux différentes implantations à travers le monde et en Europe devait intervenir fin octobre, début novembre. Cela nous a été confirmé à plusieurs reprises et effectivement, l'annonce de la semaine dernière nous a surpris et choqués. Nous la déplorons puisqu'elle n'est pas conforme aux propos, aux engagements et au timing qui nous avaient été présentés par la direction d'Audi Bruxelles. À nouveau, je ne me fais pas son porte-parole mais je vous relate ce qui nous a été dit. On les croit ou on ne les croit pas, c'est selon. La direction d'Audi Bruxelles nous a affirmé avoir été elle aussi surprise par l'accélération du timing et la décision prise par Audi AG. À nouveau, je relate ce qui nous a été dit. Elle se fonde sur des chiffres de prévisions de ventes du modèle Q8 e-tron qui sont en chute libre. On parle de moins 60, voire 70 % pour 2024 et 2025 par rapport aux prévisions qui prévalaient il y a encore quelques mois et qui nous avaient été données.

L'union sacrée est nécessaire comme elle l'a été ces dernières décennies, en 2015-2016, lors d'une LOI envoyée par les trois gouvernements régionaux de ce pays, avec des engagements notamment par rapport à la formation du personnel, par rapport à la requalification du personnel. M. Boukili a rappelé à juste titre qu'il s'agit de plus d'un million d'heures de formation qui ont été suivies par les travailleurs d'Audi Forest ces dernières années pour être au rendez-vous de l'électrification, pour être au rendez-vous du zéro carbone, à celui de l'avenir et du futur, et des engagements pris par différents niveaux de pouvoir.

En effet, monsieur Boukili, vous affirmez que les politiques publiques n'ont pas été cohérentes. Je répondrai qu'en Belgique, pour une fois – c'est peut-être la liberté de ton dont je fais usage en affaires courantes et qu'évoquait à l'instant M. De Smet –, nous avons justement en la matière été précurseurs et que les différents gouvernements – fédéral, régionaux, communautaires – ont accompagné le mouvement pour avoir une politique qui soit cohérente.

Nous l'avons fait avec le verdissement du parc de voitures de société dans le pays. On peut aimer ou non ce système – c'est un débat que l'on pourrait avoir dans les prochains mois – mais en Belgique, au moins, l'achat et l'immatriculation de voitures électriques est en croissance contrairement à d'autres pays de l'Union européenne. La direction d'Audi Bruxelles nous a d'ailleurs dit hier que si les autres pays de l'UE disposaient d'une telle politique de soutien à l'électrification et ne revenaient pas...

01.34 Vincent Van Quickenborne (Open Vld): (...)

01.35 Pierre-Yves Dermagne, ministre: C'est effectivement un des mécanismes qui a permis l'accélération de l'électrification du parc automobile en Belgique. Quoi qu'on pense du système, les décisions prises par le gouvernement sortant ont été de nature à favoriser cette électrification, de même que des mesures de soutien décidées par des gouvernements régionaux, contrairement à des changements de cap intervenus dans d'autres pays. Ces changements ont parfois été contraints et forcés; je pense à l'arrêt de la Cour constitutionnelle de Karlsruhe en Allemagne, qui a fait en sorte que

le gouvernement allemand a dû revoir ses dispositifs de soutien et d'aide à l'achat aux voitures électriques. Il y a donc clairement une forme d'incertitude au niveau des consommateurs, au niveau du marché, liée à des politiques qui ont varié, ces dernières années, en termes de soutien à l'électrification du parc.

Tout est-il parfait en Belgique? Non, et je vous rejoins, monsieur Boukili, sur la question du développement et du déploiement des bornes de rechargement. Des efforts sont clairement nécessaires dans ce domaine. Mais reconnaissons qu'en Belgique nous avons accompagné, nous avons soutenu, nous avons modifié nos dispositifs pour faire en sorte de soutenir l'électrification du parc. La direction d'Audi Bruxelles nous a d'ailleurs dit que si tous les autres pays de l'Union européenne avaient fait de même, la situation serait sans doute différente.

Nous devons continuer à le faire, comme nous l'avons fait – je le répète et je tiens à souligner le travail de l'ensemble des gouvernements de ce pays. Le travail des gouvernements des Régions et du gouvernement fédéral a abouti à une lettre d'intention. En l'occurrence, nous devons bien reconnaître – contrairement à ce que certains ou certaines ont dit en prétendant que nous avions couru derrière Audi – que nous avons été proactifs. Nous sommes venus avec des engagements et des propositions pour maintenir les dispositifs, que ce soit en matière de chômage temporaire, de déductions pour investissement ou de réduction de cotisations patronales pour le travail en équipe et le travail de nuit; des dispositifs généraux pour l'industrie, des dispositifs plus spécifiques pour l'industrie automobile et certains dispositifs sur mesure – comme l'a rappelé Mme Vanrobaeys – pour Audi Forest. Tous ces dispositifs, nous avons pris l'engagement de les maintenir. Celles et ceux qui seront à la manœuvre dans les prochains gouvernements devront aussi confirmer ces engagements si le besoin se fait sentir.

Comme je le disais, nous avons été force de proposition. En effet, dans cette lettre d'intention, nous, les différents gouvernements de ce pays, sommes venus avec des propositions parfois face à des propos et des demandes assez vagues de la part de la direction d'Audi, qui disait que tel ou tel point posait question ou posait des difficultés en termes de logistique, de gestion ou d'accès au site.

Nous avons mis l'ensemble des interlocuteurs autour de la table, en ce compris Infrabel et la SNCB, les Régions et les différentes agences de développement économique, pour identifier et réaliser un premier *screening* des terrains dans les trois Régions – vu la situation bruxelloise particulière, plus en Wallonie et plus en Flandre qu'à Bruxelles – pour éventuellement relocaliser ou permettre la relocalisation plus proche de l'usine d'éventuels fournisseurs et sous-traitants.

Nous avons proposé de mettre en place avec les Régions des mécanismes sur-mesure, en matière de formation par exemple. À chaque fois, nous avons fait acte de candidature, offre de services à Audi pour travailler ensemble, avec les différents gouvernements de ce pays, afin de proposer éventuellement d'aller encore plus loin, "*extra wortels om zoveel mogelijk jobs op de site van Vorst te kunnen redder*". La lettre d'intention se concluait aussi par une clause de rendez-vous selon laquelle une fois qu'Audi aurait identifié ses besoins plus précis, les différents gouvernements de ce pays étaient et seraient disponibles.

Denis Ducarme, président: Cette lettre d'intention est-elle disponible pour le Parlement? La demande a été formulée.

01.36 Pierre-Yves Dermagne, ministre: Selon le collègue Van Peteghem et moi-même, il n'y a pas d'objection à vous la transmettre.

Denis Ducarme, président: Après une dernière vérification, je vous propose peut-être de la mettre à la disposition des deux commissions afin que nous puissions le cas échéant la transmettre au Parlement.

01.37 Pierre-Yves Dermagne, ministre: Donc, comme je le disais, union sacrée, propositions, force de proposition des différents gouvernements, Nous l'avons été par le passé ou ils l'ont été par le passé. C'est un "nous" collectif. Nous le sommes encore aujourd'hui et nous le serons encore demain, en tout cas pour celles et ceux qui seront à la manœuvre.

La politique industrielle est effectivement essentielle, principalement au niveau européen. Le ministre Van Peteghem a évoqué toutes les mesures de soutien, fiscales, parafiscales ainsi qu'en matière de travail avec le chômage, le chômage temporaire et toute une série de dispositifs qui sont

des mesures de soutien au maintien et au développement de la politique industrielle dans notre pays. Mais, comme vous l'avez évoqué dans vos différentes prises de parole, la question est clairement mondiale. Elle est donc européenne et, là aussi, nous n'avons pas attendu.

Nous avons profité de la présidence belge du Conseil de l'Union européenne pour mettre ces thématiques en haut de l'agenda, avec des conclusions adoptées par le Conseil européen, que ça soit dans la filière "industrie et compétitivité" ou que ça soit encore dans la filière "marché unique". C'est aussi dans cette optique-là que nous avons fait désigner Enrico Letta, ancien président du Conseil italien, pour réfléchir et rédiger un rapport sur l'avenir du marché unique et du marché intérieur. Je rejoins en effet M. Van Quickenborne: il n'est pas question de protectionnisme mais il est effectivement essentiel d'avoir du réalisme et de la lucidité économique et on ne peut pas faire comme si en Chine, aux États-Unis et dans d'autres régions du monde, il n'y avait pas de politiques massives de protectionnisme et d'attrait aussi des investissements et donc de l'activité industrielle.

Je pense singulièrement – et cela a été évoqué par M. Aouasti – à l'*Inflation Regulation Act* qui appelle des réponses au niveau européen qui sont significativement plus ambitieuses qu'elles ne l'ont été jusqu'à présent, parce qu'effectivement, jusqu'à présent, ce qui a surtout été mis sur la table par les États membres, c'est un assouplissement des règles concernant les aides d'État. Et ce n'est pas une réponse. Ce n'est pas une réponse parce que c'est une réponse individuelle, État par État. Ce n'est pas une réponse parce que c'est un enjeu collectif, c'est un enjeu mondial, c'est un enjeu de continent avec nos valeurs et dans le respect de nos valeurs européennes. Monsieur Crucke, vous l'avez évoqué, on doit effectivement faire en sorte que nos standards environnementaux, nos standards en matière de droit du travail, nos standards en matière sociale, soient effectivement respectés et fixent finalement la barre le plus haut possible, mais de manière lucide et de manière réaliste. Cela appelle donc une réponse européenne qui soit plus forte, plus vigoureuse, plus ambitieuse que ce qu'elle a été jusqu'à présent, même s'il faut reconnaître qu'il y a une série d'initiatives qui ont été prises ces dernières années et ces derniers mois: *The Net-Zero Industry Act*, les différents projets *IPCEI* avec des participations significatives de la Belgique à travers nos trois Régions pour des projets de développement d'industrie de batteries, notamment pour l'industrie automobile. On doit continuer de cette manière-là, mais on doit changer de braquet – pour utiliser une métaphore cycliste qui est d'actualité pendant le Tour de France –, passer à la vitesse supérieure en matière de politique industrielle au niveau européen. Selon moi, la seule planche de salut pour l'industrie belge, flamande, wallonne et bruxelloise, est de s'inscrire dans une politique européenne qui soit plus volontariste et qui soit aussi peut être "moins gentille", pour reprendre les propos de monsieur Aouasti.

Je pense effectivement que nous devons durcir le ton et qu'il faut, à côté des *extra wortels*, aussi peut-être un *stok achter de deur voor de multinationals die zo cynisch te werk gaan*.

Ik deel het standpunt van de heer Van Quickenborne. Ik vind het ook zeer cynisch dat zo'n belangrijke aankondiging in het midden van de zomer wordt gedaan. Dat is voor mij onaanvaardbaar. Dat toont weinig respect voor het personeel en de arbeiders van Audi Vorst.

Mais bon, soit. Je pense que, comme on l'a dit, nous devons faire en sorte de donner un avenir industriel à ce site et à ces travailleurs, faire en sorte que ce soit le plan A qui soit privilégié. D'autres pistes ont en effet été évoquées, faute de l'obtention de la production d'un modèle complet, la gestion des surcapacités ou des besoins de production d'autres modèles qui seraient majoritairement produits sur d'autres sites. Quant au scénario C, c'est la reconversion éventuelle du site dans les batteries, dans le reconditionnement de certains véhicules. Pour moi, à l'heure actuelle, ce ne sont pas des options. Nous devons tout faire pour que l'option A soit privilégiée.

Je voudrais terminer par quelques précisions. Comme je l'ai évoqué, la *letter of intent* n'a pas encore reçu à ce jour de réponse ou de réaction de la part d'Audi AG, la maison-mère d'Audi Bruxelles. Par contre, hier, la direction d'Audi Bruxelles nous a confirmé que c'était un élément important, qui pesait dans la défense du site de Forest.

Pour cette raison, j'ai évoqué avec le premier ministre hier la possibilité pour le formateur ou les formateurs des différents gouvernements, ou pour ceux qui ont d'ores et déjà été mis en place du côté francophone, de confirmer les intentions que nous avons adressées à Audi avec les différents gouvernements sortants.

Il est important que ceux qui sont à la manœuvre aujourd'hui dans les négociations, et qui seront sans doute à la manœuvre demain à la tête des différents gouvernements, puissent reprendre à leur compte les engagements que nous avons pris collectivement avant les élections du 9 juin dernier.

La direction d'Audi nous a confirmé hier qu'aucune décision n'avait encore été prise concernant le site d'Audi Forest, et qu'ils allaient continuer à se battre. Je pense que pour cela, ils doivent aussi clairement se concerter avec les syndicats, avec les organisations représentatives des travailleurs pour mettre en avant les atouts de ce site et les atouts exceptionnels du personnel, la qualification, l'excellence dans le travail au quotidien des hommes et des femmes d'Audi Forest.

Néanmoins, il faudra quand même, comme Mme Muylle, Mme Almaci et M. Aouasti l'ont évoqué, enfin être conscients des limites de la loi Renault, qui a été un élément essentiel dans la vie sociale et économique de notre pays ces dernières années. Elle a été construite suite à un traumatisme, celui de la fermeture de Renault Vilvorde, fermeture encore plus brutale que ce qui a été annoncé la semaine dernière pour Audi Forest.

Il faut effectivement constater les limites, les imprécisions, les manquements, la manière dont cette loi Renault a, au fil des années et des décennies, été contournée – surtout ces derniers mois et ces dernières années.

Il est donc urgent de se mettre tous autour de la table. La période d'affaires courantes est propice à ce type d'avancées. C'est en tout cas l'espoir que je caresse pour pouvoir apporter des réponses et des solutions, que ce soit en matière de plan social ou de plan de formation. Je pense que c'est également une chose qui doit être réfléchie avec les Régions, puisque les questions des cellules de reconversion, de la formation du personnel, de l'accompagnement, de l'activation sont du ressort des Régions. Nous devons nous mettre tous autour de la table et, peut-être, utiliser cette période d'affaires courantes, d'entre deux, et ce nouveau choc que constitue l'annonce d'Audi AG et Audi Bruxelles pour améliorer cette loi Renault pour la faire correspondre aux besoins des travailleurs, pour la faire correspondre aux attentes des représentants du personnel.

Certains nous ont appelé à veiller au respect scrupuleux de la procédure Renault mais certains syndicats nous ont dit: "C'est notre job, on la connaît par cœur puisqu'au fil des décennies, nous avons malheureusement été confrontés à des fermetures et licenciements collectifs. Le job des pouvoirs publics, c'est de mettre tout sur la table pour garantir un avenir industriel radieux au site d'Audi Forest et à ses travailleurs."

Je vous remercie.

01.38 **Minister Vincent Van Peteghem:** Bedankt, collega's, voor uw vele vragen. Op heel veel van de bezorgdheden die vandaag zijn uitgesproken, heeft mijn goede collega Dermagne al geantwoord. Ik wil wel graag nog een aantal punten toevoegen.

In uw tussenkomsten van vandaag kwamen twee grote bezorgdheden naar voren: de case van Audi op zich en de vragen over hoe we in de toekomst met de competitiviteit, de concurrentiepositie en de maakindustrie van ons land zullen omgaan.

Wat Audi betreft, is het doel, namelijk het openhouden van de site en de tewerkstelling hier houden, voor iedereen duidelijk. Iedereen heeft dat ook uitgesproken. De oprichting van de taskforce in april heeft ook duidelijk gemaakt dat dat onze doelstelling is. Het was immers gemakkelijker geweest om dat toen nog niet te doen, maar pas op het ogenblik dat de problemen naar boven kwamen en er zou worden gesproken over een sluiting. De federale regering heeft samen met de regionale regeringen die taskforce echter meteen opgericht, omdat we wisten dat het belangrijk was om te bekijken welke ondersteuning en welke maatregelen noodzakelijk waren om een antwoord te bieden op de bezorgdheden van Audi.

Het is daarbij ook belangrijk – en dat is zowel uit de inleiding van de heer Dermagne als uit die van mezelf naar voren gekomen – dat het in de gesprekken met de directie van Audi bijzonder onduidelijk was in welke richting we zouden evolueren. Er lagen duidelijk verschillende scenario's op tafel. Ik heb mijn eigen notities van dat gesprek nog eens bekeken en het viel mij vooral op dat er totaal geen zekerheid of duidelijkheid was over de richting waarin men zou evolueren. Dat maakt het natuurlijk ook

voor ons als regering niet eenvoudig om daarop een pasklaar antwoord te geven. Er is immers een verschil tussen een reconversie van de site of een doorstart of nog andere mogelijkheden. Wij hebben uiteraard met alle verschillende scenario's en elementen rekening gehouden en op een proactieve manier gekeken naar de bezorgdheden waarop men bij Audi een antwoord wilde.

Het werd hier reeds verscheidene keren aangehaald dat het in deze specifieke casus niet over de loonkosten of de energiekosten ging, maar wel over logistieke kwesties, vergunningen en de beschikbaarheid van industriële terreinen in de omgeving voor de vestiging van *suppliers*. Het ging, bijvoorbeeld, over de nood aan voldoende vroeg rijdende treinen zodat de arbeiders op tijd konden zijn voor hun shift. Dat waren de bezorgdheden waarmee we effectief aan de slag zijn gegaan.

Vanuit de bevoegdheid financiën hebben we een aantal fiscale maatregelen opnieuw onderstreept. Het was belangrijk om die nogmaals in de verf te zetten. Naast de loonkosten zijn er ook nog de investeringen. We merkten in het gesprek dat men niet van alle fiscale maatregelen voldoende op de hoogte was. Daarom hebben we het volledige overzicht nogmaals in herinnering gebracht. Zo wilden we aan de directie hier en in Duitsland duidelijk maken dat er inspanningen waren geleverd en dat er nog extra pistes, nog extra maatregelen konden worden ingezet. We hebben zo dus proactief ingespeeld op de bestaande bezorgdheden.

Ik ben ervan overtuigd dat we niet te laat hebben gereageerd. Ik herinner me enkele dagen vóór de verkiezingen de ietwat smalende reacties op het moment dat we de letter of intent voorlegden. Dat was echter het goede moment, want de regering had nog de volheid van bevoegdheid. We wisten niet wat de periode na 9 juni zou brengen. Daarom was het belangrijk dat we dat signaal aan de directie in Brussel en in Duitsland gaven. Vandaag moeten we er alles voor doen om de inhoud van de letter of intent te herbevestigen en om na te gaan of er nog andere mogelijkheden zijn om ondersteuning te verlenen.

Een tweede verhaal, dat velen al hebben vermeld, is dat van de concurrentiepositie van ons land en de focus op bepaalde sectoren in ons industriële beleid. Dat vraagt natuurlijk een breder kader dan enkel de bezorgdheden die door Audi naar voren zijn gebracht, want op dat ogenblik zal de problematiek van de loonkosten, de energiekosten, de vergunningen, de opleiding, het onderwijs en de logistiek opnieuw naar boven komen. Het is belangrijk dat de volgende regering daaromtrent een duidelijke visie en lijn zal hebben en dat die ook worden neergeschreven in het regeerakkoord, omdat ze, zeker op middellange termijn, heel bepalend zullen zijn.

Uiteraard moet dat gebeuren binnen een Europees verhaal. Zoals collega Dermagne daarnet al terecht heeft aangehaald, heeft de regering op het Europese niveau, tijdens ons voorzitterschap, heel sterk het belang van een Industrial Deal naast de Green Deal naar voren geschoven. Daar hebben de eerste minister en ook wij, binnen onze eigen bevoegdheden, voldoende aandacht voor gevraagd, omdat net dat het probleem van de komende periode zal zijn voor Europa. Vandaag organiseren wij binnen Europa immers concurrentie tussen lidstaten. Verschillende bedrijven uit West-Vlaanderen – de heer Van Quickenborne weet dat heel goed – verplaatsen zich naar Noord-Frankrijk om daar te produceren. Dat heeft natuurlijk te maken met een aantal elementen. Er is daar meer ruimte om iets te doen, men krijgt er gemakkelijker vergunningen en de Franse Staat biedt subsidies en ondersteuning. Dat is echter wat wij niet mogen doen. Wij mogen niet intern-Europees met elkaar gaan concurreren, wij moeten met China en de Verenigde Staten concurreren. Daarom moet die Industrial Deal van de voorzitter van de Europese Commissie, mevrouw von der Leyen, die morgen hopelijk zal worden herkozen, een belangrijk deel van het beleid op het Europese niveau worden.

Dat neemt echter niet weg dat wij dat ook intra-Belgisch, zowel op het federale als op het regionale niveau, voldoende moeten ontwikkelen, zodat wij ook binnen ons land een eensgezind, duidelijk en coherent verhaal ontwikkelen inzake industrialisering en economisch beleid. Dat is een uitdaging waar wij allemaal samen voor staan en waarin ook het Parlement een belangrijke rol zal spelen.

Ik eindig echter waar wij begonnen zijn: de doelstelling in de komende periode voor de eerste minister, minister Dermagne, de andere leden van de regering, de deelstaatregeringen en mijzelf is natuurlijk te bekijken hoe wij plan A met het behoud van tewerkstelling in Vorst kunnen realiseren.

[01.39] Minister **Pierre-Yves Dermagne**: Mijnheer de voorzitter, ik ben iets vergeten te zeggen. De heer Crucke heeft terecht verwezen naar de nood aan diplomatisch economisch beleid en het leggen van

contacten in Duitsland met de directie van Audi AG en misschien ook met politici daar. Ik ben vergeten te zeggen dat de eerste minister in februari 2024 verschillende contacten heeft gehad, eerst met de CEO van Audi AG, de heer Döllner, maar ook met de minister-president van Nedersaksen. De premier heeft dus al verschillende contacten gelegd in Duitsland.

Je pense, en tout cas, que nous devons continuer et passer, là aussi, à la vitesse supérieure – et peut-être à un autre niveau de pouvoir. Même si notre gouvernement est en affaires courantes, le premier ministre est toujours disposé à continuer à prendre des contacts utiles et nécessaires, comme il l'a fait par le passé.

Denis Ducarme, président: Chers collègues, il est 16 h. Nous avons convenu d'accueillir les représentants syndicaux à 16 h. Ils sont déjà présents dans la salle. Soit nous les recevons tout de suite, soit vous insistez pour produire une réplique, ce que je peux comprendre. Mais j'aimerais que l'on ne fasse pas attendre trop longtemps les représentants syndicaux. Je vous propose donc une réplique de deux minutes par groupe. Est-ce faisable, possible, raisonnable? (*Assentiment*)

Nous commençons avec la N-VA.

01.40 Axel Ronse (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik wil het eerst kort hebben over de loonkosten en over het laatste wat minister Van Peteghem zei. Ik wil geloven in de noodzaak van een *European Industrial Deal* en van het tegengaan van interne concurrentie tussen de lidstaten, als het gaat over het aantrekken van spelers uit de maakindustrie. Ik erken wat u zei over West-Vlaanderen en Duinkerke, maar intra-Europees gaat het wel vooral over die hoge loonkosten. Dat het voor Audi Vorst niet in de eerste plaats gaat over die hoge loonkosten heeft misschien te maken met het feit dat de VS Audi een *tax credit* van 7,5 miljard dollar biedt. We mogen hier dus niet de conclusie trekken dat er geen probleem is met onze hoge loonkosten. Dat is er wel, zeker als we moeten concurreren met andere lidstaten van de Europese Unie, aangezien onze loonhandicap een van de grootste is.

Ten tweede, ik heb nog een bijkomende punctuele vraag voor zowel minister Van Peteghem als minister Dermagne. Het is goed dat de sociale partners hier ondertussen aanwezig zijn, zodat ze meteen ook het antwoord kunnen horen. Ik vind het heel goed dat jullie beiden volledig in de plan A-logica zitten, namelijk redden wat er te redden valt. Ik denk dat iedereen op diezelfde lijn zit, maar kunt u bevestigen dat de regering in lopende zaken zeker niet zal ingaan op de vraag om een SWT-traject op te starten?

01.41 Minister **Pierre-Yves Dermagne**: U weet dat voor het SWT een wetsaanpassing nodig is. Dat is dus geen bevoegdheid van mij of van de regering in lopende zaken, dat is een bevoegdheid van het Parlement. U hebt dus het antwoord.

Roberto D'Amico, président: Merci monsieur le ministre. Je cède la parole au Vlaams Belang. Monsieur Moons, vous disposez de deux minutes.

01.42 Kurt Moons (VB): Ik stel vast dat alle regeringen samen blijkbaar toch de moeite hebben gedaan om afspraken met Audi te maken. Op zich is dat niet verkeerd, maar ze werden dus allemaal met een kluitje in het riet gestuurd, aangezien men namelijk niet de juiste gesprekspartner had, namelijk Audi AG in Duitsland. Indien men alleen een letter of intent heeft, zonder stok achter de deur om een overeenkomst te bereiken, bijvoorbeeld over voorwaarden verbonden aan de toekenning van subsidies, dan heeft men geen been om op te staan ten opzichte van de gesprekspartner om een overeenkomst te sluiten.

Blijkbaar zou de letter of intent bestaan uit veeleer algemene maatregelen. Wat is dus het plan om Audi Vorst al dan niet te redden? In welke mate kennen wij de plannen van Audi voor de site? Hoe kunnen wij in godsnaam oplossingen aanreiken, als men het daar zelf niet weet? Ik denk niet dat een bedrijf als Audi vandaag niet weet wat de toekomst biedt. Dat het beslissingscentrum buiten België ligt, maakt een en ander allicht niet makkelijk. Wij pleiten dan ook voor een verankering van onze strategische industrie.

01.43 Florence Reuter (MR): Monsieur le président, je n'ai pas grand-chose à ajouter. Nous n'avons pas obtenu beaucoup de réponses. Nous devons donc suivre ce dossier de près, surtout avec le futur gouvernement qui va se former.

01.44 Khalil Aouasti (PS): Monsieur le président, je tiens à remercier MM. les vice-premiers ministres. De leurs réponses, je vais retenir qu'il y a un seul scénario sur lequel on travaille pour le moment: c'est le maintien de l'usine et du plein emploi sur le site d'Audi Forest.

Eu égard aux futurs développements, je rappelle la demande de motion d'ordre qui avait été soumise en ouverture de cette réunion visant à établir un ordre des travaux et un calendrier prospectif pour permettre au Parlement de travailler et de maintenir la pression sur la direction d'Audi Forest. De la sorte, le gouvernement – actuel ou à venir – pourra négocier avec le siège allemand. C'est capital pour que l'objectif, à savoir le maintien de l'activité économique et de l'emploi, qui me semble unanimement partagé, soit le seul et unique scénario à développer avec Audi AG.

01.45 Nabil Boukili (PVDA-PTB): Messieurs les ministres, je vous remercie de vos réponses.

Une phrase m'a interpellé, monsieur le ministre, quand vous avez dit que le gouvernement avait été trompé par Audi. Pour ma part, je considère que la première tromperie est de croire qu'Audi défend d'autres objectifs que celui de maximiser ses profits. C'est son objectif principal. Il a été question des coûts salariaux, qui sont en réalité les frais de personnel. En effet, les salaires ne sont pas un coût, étant donné que les travailleurs créent la richesse. Ce sont plutôt les actionnaires qui en représentent un. Quand on parle du coût salarial chez Audi, il faut savoir qu'il est de 8 %. Les frais de personnel pour un véhicule sortant de l'usine représentent donc 8 %. Comme vous l'avez dit, monsieur le ministre, ce taux est le plus bas si l'on compare avec les pays voisins. Or ce n'était pas encore suffisant. Audi reçoit 157 millions d'aides publiques depuis 2018 en vue de maintenir le site et l'emploi. Pourtant, Audi pense seulement à ses profits. Le groupe a sacrifié le site, malgré les aides publiques et les frais de personnel qui atteignent à peine 8 %, en dépit du fait également qu'il s'agit d'un des sites de construction automobile les plus modernes, notamment sur le plan des voitures électriques. En outre, alors qu'une décision européenne fut prise par tous les partis traditionnels pour arrêter les moteurs thermiques en 2035, on ferme une usine 100 % électrique.

Audi n'agit donc pas dans l'intérêt des travailleurs qui se sont sacrifiés pour cette entreprise. Audi n'agit pas dans l'intérêt collectif, dans l'intérêt de la société. Audi agit dans l'intérêt de ses actionnaires.

Pour faire face à cette situation, monsieur le ministre – et je m'adresse à l'ensemble du gouvernement –, vous avez dit qu'il y a un seul plan, le plan A. Je suis d'accord avec vous. Mais pour appliquer le plan A, il faut des leviers pour faire pression sur Audi. Ma question était: quels sont les plans du gouvernement pour faire pression sur Audi?

Le PTB a proposé de mettre en place un moratoire sur la fermeture des usines modernes. Ce moratoire a été interprété par M. Van Quickenborne comme une nationalisation. Je ne sais pas quelle traduction il en a, mais un moratoire, cela veut dire autre chose. Je vous invite à lire le dictionnaire, monsieur Van Quickenborne. Cela ne signifie pas nationalisation. Mais nous sommes ouverts au débat. Pour sauver l'emploi, nous sommes ouverts à toutes les possibilités. Mais vérifiez en tout cas la traduction que vous avez.

Je conclus, monsieur le président. Quels sont les leviers du gouvernement pour faire pression sur Audi? Vu que nous n'aurons pas de réponse aujourd'hui, monsieur le président, j'insiste sur le fait de fixer un rendez-vous à la rentrée. Nous savons qu'il y a un conseil d'entreprise le 20 août. Il faut fixer un rendez-vous autour de cette date pour continuer l'entretien avec le gouvernement et proposer des solutions au niveau du Parlement.

01.46 Jean-Luc Crucke (Les Engagés): Messieurs les vice-premiers ministres, je voudrais d'abord vous remercier pour vos réponses. J'ai entendu cette franchise qui m'a été attribuée, mais j'ai également entendu l'inverse, à savoir qu'effectivement, le gouvernement a été trompé. C'est lourd de sens. C'est aussi, je crois, une manière de pouvoir le reconnaître qui doit être saluée.

Mais c'est peut-être aussi lourd de sens juridiquement parlant. Quand à un tel niveau, des propos et des paroles ne sont pas suivis d'actes, ne sont pas tenus, nous devons pouvoir en tirer un certain nombre de conclusions et de conséquences. Peut-être pas aujourd'hui, mais cela mériterait en tout cas une analyse.

J'entends que vous privilégiez la piste A, l'option A, comme vous l'avez appelée. Je crois que c'est ce qu'il faut faire aujourd'hui, même si – et je sais qu'un droit de réserve existe par rapport à cette task force et je vais le respecter – c'est peut-être le signe qu'aucune vraie alternative n'est sortie de cette task force. C'est inquiétant.

Je peux vous suivre dans la révision de la loi Renault. Je crois qu'elle montre ses limites. C'est effectivement le rôle des syndicats qui, malheureusement, comme ils vous l'ont dit, connaissent cette loi par cœur. Je salue également les permanents et les délégués qui sont dans la tribune.

Enfin, il faut réanimer la diplomatie économique. J'entends les efforts qui ont été faits, les contacts qui ont été pris. Il y a certes eu ce dialogue avec l'Allemagne dans le passé. Aujourd'hui, je crois que c'est le premier pas qu'un gouvernement, même en affaires courantes, doit faire: c'est se rendre en Allemagne s'ils ne viennent pas jusqu'ici.

Je vous le demande, messieurs les vice-premiers ministres, n'oubliez pas cet élément de propriété. Je ne veux rien envisager d'autre, mais ne pas en parler, c'est laisser croire que tout est possible.

01.47 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Mijnheer de voorzitter, ook ik wil de beide ministers bedanken voor hun antwoorden.

Ter conclusie kan ik stellen dat wij het er allemaal over eens zijn dat we voluit voor plan A gaan. In de antwoorden van de ministers hoor ik tot nu toe echter alleen vage intenties van Audi, want op dit moment biedt Audi geen enkele garantie voor een of andere manier van aanpak. In die zin wil ik erop blijven aandringen dat er, ook al bevindt de regering zich in lopende zaken, opnieuw contact opgenomen wordt, ditmaal met een hoger niveau, en dat meer bepaald de regering teruggaat naar Duitsland om daar garanties op te eisen. Alle regeringen zijn bereid om in zoveel mogelijk maatregelen te voorzien om de tewerkstelling hier te behouden. De regering mag echter niet alleen de wortel voorhouden, maar dient op een bepaald moment ook hardere taal te spreken en ook eens met de stok te dreigen. De werknemers hier hebben al eens een herstructurering ondergaan en inspanningen geleverd. Ze geven elke dag het beste van zichzelf en zij verdienen het daarom dat de regering, zelfs in lopende zaken, en politici alles inzetten om hun tewerkstelling in Vorst te behouden.

Met wat gezegd werd over industrieel beleid op het Europese niveau, ben ik het volledig eens. Samenwerking is noodzakelijk. Het heeft geen zin om elkaar te beconcurreren, want de aanvallen komen vanuit China en de Verenigde Staten. Die landen smijten er al twintig jaar geld tegenaan om de transitie te realiseren. Ze hebben daarin een enorme voorsprong op Europa.

Ik betreur in zekere zin dan ook, zonder er al te diep op in te gaan, wat de heer Van Quickenborne zei over de loonkosten. Met name betreur ik dat van een hoorzitting over een dergelijk belangrijk probleem een soort van verkiezingsdebat wordt gemaakt. Mijnheer Van Quickenborne, ik kan u alleen maar adviseren om de berekeningen van het Planbureau nog eens goed te lezen. Qua loonkosten komen we lager uit en qua tewerkstelling komen we er beter uit dan op basis van jullie voorstellen. Meer wil ik er niet over zeggen.

Voor ons is het belangrijk dat er geïnvesteerd kan worden en dat Europa toelaat om te investeren, maar evengoed is het belangrijk dat werknemers die elke dag hard hun best doen hun eerlijk deel krijgen. In dat opzicht denk ik dat er nog wat verschilpunten uit te klaren zijn in het kader van het Europees industrieel beleid.

01.48 Nathalie Muylle (cd&v): Collega's, dank u voor uw antwoorden. Ik sluit mij aan bij het eerste gedeelte van de repliek van collega Vanrobaeys.

Minister Dermagne, ik meen dat u aan het Parlement zeker een partner zult hebben in de komende weken en maanden om bepaalde dingen te doen. Ik wil ook wijzen op wat er in lopende zaken allemaal mogelijk is. Wij hebben in 2019 in lopende zaken de procedure van de wet-Renault gebruikt voor GSK, dat u zeer goed kent, meen ik. U bent toen ter plekke geweest, samen met Elio Di Rupo en Willy Borsus. Er is toen sociale bemiddeling opgestart en een heel intens traject gelopen met de sociale partners. Wij hebben toen dingen in beweging kunnen zetten. Men is toen vrij snel tot een sociaal plan kunnen komen.

In die zin wil ik u oproepen om samen met het Parlement, binnen de bevoegdheden van een regering in lopende zaken, uw verantwoordelijkheid te nemen. Er kan heel wat gedaan worden met de wet-Renault, ook op het punt waar wij vandaag staan. Er is voorbereidend werk gedaan door u en door de FOD WASO. Deel dat met het Parlement, zodat wij beslissingen kunnen nemen die de werknemers ten goede komen.

Ik vrees dat dit misschien niet het laatste gelijkaardige dossier zal zijn, maar dan zijn wij toch gewapend voor de toekomst.

01.49 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen): Heren ministers, ik dank u voor uw antwoorden inzake de strategie die Audi toegepast heeft, al waren het antwoorden waar men misschien niet meteen blij van wordt. Ik maak de vaststelling die ook jullie maken: het is, zacht gezegd, onduidelijk welke strategie Audi überhaupt heeft.

De letter of intent is onvoorstelbaar belangrijk, maar de eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat het geen juridisch bindend document is. Dat is natuurlijk wel een probleem.

Ik heb daarnet de vraag gesteld naar de massa van de overheidssteun. De collega van de PTB heeft een bedrag genoemd. Ik heb geprobeerd te reconstrueren wat de massa van de overheidssteun was. Ik wil graag weten hoeveel steun er vanuit de verschillende overheden, regionaal en federaal, naar Audi is gegaan in de tien jaar sinds de laatste herstructurering. Dat antwoord mag mij schriftelijk worden bezorgd.

Inzake de wet-Renault kan ik alleen maar herhalen wat ik daarnet gezegd heb, namelijk dat het duidelijk is dat er verfijning nodig is. Het is ook duidelijk, collega's, dat wij niet moeten wachten tot de volgende regering met volheid van bevoegdheid aantreedt om zelf initiatieven te nemen, minstens voor de onderaannemers. Dat moet uiteraard gebeuren met respect voor de sociale partners, want dit is een dossier waarin die een heel belangrijke rol spelen.

Tot slot, na een geanimeerd debat wil ik toch zeggen dat we niet onmachtig hoeven te zijn. Het meest cynische dat er zou kunnen gebeuren, is dat we, na de cynische klets die men heeft gegeven om de werknemers in de vakantieperiode zo'n boodschap te brengen, ons verliezen in debatten over loonkosten, terwijl we nu toch alles op alles moeten zetten om dat plan A mogelijk te maken of alleszins toch een kader te maken dat de mensen hoop biedt op een toekomst met meer zekerheid dan ze de afgelopen 20 jaar hebben gekregen. Er is eindelijk een antwoord op de onmacht nodig.

Uiteraard moeten we dan spreken over de herindustrialisatie van Europa en onze economische onafhankelijkheid ten aanzien van China en de Verenigde Staten, in een context waar we daar veel over praten, maar het tegenovergestelde lijkt te gebeuren.

Die positionering, waarbij we de industriële productie te lang aan anderen hebben overgelaten, is ongelooflijk belangrijk, evenals de diversificatie. Kijk naar Volvo Gent, waar er een nieuwe elektrische auto komt en waar de maakindustrie gediversifieerd is. Dat toont aan dat hier echt wel wat mogelijk is. Dit wil ik vandaag vasthouden: die hoop die we aan mensen kunnen bieden.

01.50 Vincent Van Quickenborne (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik stel voor dat u het verslag van deze commissievergadering bezorgt aan de collega's in het Brusselse, Vlaamse en Waalse Parlement, zodat zij wakkerschieten en ook iets organiseren. De terugvordering van opleidingssteun moet immers op dat niveau gebeuren en niet hier. Ik wil ook de vakbonden danken voor de sereniteit die ze aan de dag hebben gelegd in dit moeilijke dossier. Dat is nog te weinig gezegd.

Mevrouw Vanrobaeys, ik acht het raadzaam om de partners die aan het onderhandelen zijn over een nieuwe coalitie in herinnering te brengen dat daar een loonkostenverhoging van 5,3 % op tafel ligt, voorgesteld door Vooruit. Het gaat om maatregel 603. Ik wil daarvoor waarschuwen. Dat mag ik toch doen? Of mag dat niet meer gezegd worden?

Collega Boukili, u hebt uw communistisch hart weer bovengehaald. Ik ben zeer blij dat collega Dermagne niet heeft geantwoord. Op dergelijke economische nonsens moet hij ook niet antwoorden. Men heeft dat ooit geprobeerd in Rusland, met sovchozen en kolchozen. Ik heb dat moeten uitleggen aan mijn medewerker, want dat is al lang geleden. Dat waren compagnieën waar geen ontslag mogelijk

was en waar geen winst werd gemaakt. U weet tot wat dat heeft geleid: tot de Lada en de Volga.

01.51 François De Smet (DéFI): Monsieur le président, je remercie les ministres pour la franchise de leurs explications.

Roberto D'Amico, président: Messieurs les vice-premiers ministres, je vous remercie pour votre collaboration.

*L'échange de vues avec les ministres se termine à 16 h 22.
De gedachtewisseling met de ministers eindigt om 16.22 uur.*