

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

24 oktober 2024

DE SITUATIE
BIJ AUDI BRUSSELS

Hoorzitting

namens de commissies voor Economie,
Consumentenbescherming en
Digitalisering en voor Sociale Zaken,
Werk en Pensioenen
uitgebracht
door
de heer **Patrick Prévot** en
mevrouw **Anja Vanrobaeys**

Inhoud	Blz.
I. Vragen en opmerkingen van de leden	3
II. Antwoorden van de uitgenodigde sprekers.....	16
III. Replieken en bijkomende antwoorden	30

Zie:

Doc 56 0222/ (B.Z. 2024):
001: Verslag.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

24 octobre 2024

LA SITUATION
CHEZ AUDI BRUSSELS

Audition

fait au nom des commissions
de l'Économie, de la Protection des
consommateurs et de la Digitalisation et
des Affaires sociales, de l'Emploi et
des Pensions
par
M. **Patrick Prévot** et
Mme **Anja Vanrobaeys**

Sommaire	Pages
I. Questions et observations des membres.....	3
II. Réponses des orateurs invités	16
III. Répliques et réponses complémentaires.....	30

Voir:

Doc 56 0222/ (S.E. 2024):
001: Rapport.

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

Voorzitter/Président: Roberto D'Amico

A. — Vaste leden / Titulaires:

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

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

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

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

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

DAMES EN HEREN,

Op de regeling van hun werkzaamheden op 25 september 2024 hebben uw commissies besloten om in gezamenlijke vergadering een hoorzitting te organiseren over de situatie bij Audi Brussels.

Tijdens deze hoorzitting, die plaatsvond op 2 oktober 2024, werden de volgende personen gehoord:

— de heren Jan Baetens, bestendig secretaris ACV-CSC Metea, en Thierry Berlize, hoofdafgevaardigde CNE; de heren Hillal Sor, algemeen secretaris, en Saïd Benali, afgevaardigde, MWB-ABVV/FGTB, en mevrouw Mounya Mehdaoui, bestendig secretaris, Algemene Centrale-ABVV; en de heren Stephan De Mùelenaere, bestendig secretaris, en Aziz Mouaouia, afgevaardigde, ACLVB-CGSLB;

— de heren Bart Steukers, CEO Agoria, en Brieuc Janssens de Varebeke, manager Agoria Brussels.

De directie van Audi Brussels liet bij e-mail van 30 september 2024 weten geen gunstig gevolg te zullen geven aan de uitnodiging om deel te nemen aan de hoorzitting.

Eerder die dag vond er in uw commissies een gedachtewisseling over hetzelfde onderwerp plaats met de ontslagnemende vice-eersteministers en minister van Economie en Werk, en van Financiën (CRIV 56 COM 0011).

De aangekondigde herstructurering bij Audi Brussels vormde op 17 juli 2024 reeds het onderwerp van een hoorzitting (DOC 56 0222/001) en een gedachtewisseling (CRIV 56 COM 0001) in uw commissies. Voorts bracht een delegatie van commissies op 18 september 2024 een bezoek aan de Audi-site in Vorst.

I. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Axel Ronse (N-VA) beseft dat de betrokkenen zich in zeer moeilijke omstandigheden bevinden. Daarom heeft hij in de voorafgaande gedachtewisseling met de ministers alle aanwezigen ertoe opgeroepen om schouder aan schouder te staan, over de partijgrenzen heen, en samen met de vakbonden en Agoria. Het lid is er immers van overtuigd dat iedereen hetzelfde belang deelt, namelijk het garanderen van de continuïteit op de site. Ideologische verschillen over de wet-Renault of over het instellen van een moratorium op sluitingen

MESDAMES, MESSIEURS,

Lors de la préparation de l'ordre de leurs travaux le 25 septembre 2024, vos commissions ont décidé de procéder à une audition conjointe sur la situation de l'entreprise Audi Brussels.

Au cours de cette audition, qui a eu lieu le 2 octobre 2024, les personnes suivantes ont été entendues:

— MM. Jan Baetens, secrétaire permanent CSC-ACV Metea, et Thierry Berlize, délégué principal, CNE, MM. Hillal Sor, secrétaire général, et Saïd Benali, délégué, MWB-ABVV/FGTB, et Mme Mounya Mehdaoui, secrétaire permanente, Centrale générale – FGTB, ainsi que MM. Stephan De Mùelenaere, secrétaire permanent, et Aziz Mouaouia, délégué ACLVB-CGSLB;

— MM. Bart Steukers, CEO, Agoria, et Brieuc Janssens de Varebeke, manager Agoria Brussels.

La direction d'Audi Brussels a fait savoir, par courrier électronique du 30 septembre 2024, qu'elle n'entendait pas réserver une suite favorable à l'invitation à cette audition.

Plus tôt dans la journée du 2 octobre 2024, cette question a fait l'objet d'un échange de vues au sein de vos commissions avec les vice-premiers ministres démissionnaires ayant, d'une part, l'Économie et de l'Emploi et, d'autre part, les Finances dans leurs attributions (CRIV 56 COM 0011).

Dès le 17 juillet 2024, la restructuration annoncée chez Audi Brussels a fait l'objet d'une audition (DOC 56 0222/001) et d'un échange de vues (CRIV 56 COM 0001) au sein de vos commissions. En outre, le 18 septembre 2024, une délégation des commissions a effectué une visite sur le site d'Audi à Forest.

I. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

M. Axel Ronse (N-VA) est conscient que les personnes concernées se trouvent dans une situation très difficile. C'est pourquoi, lors de l'échange de vues préliminaire avec les ministres, il a appelé toutes les personnes présentes à unir leurs forces, au-delà des clivages partisans, y compris les syndicats et Agoria. Le membre est en effet convaincu qu'il est dans l'intérêt de tous de garantir la continuité de la production sur le site. Les divergences idéologiques concernant la loi Renault ou la mise en place d'un moratoire sur les fermetures doivent donc

moeten dan ook even worden opzijgezet. Alle inspanningen moeten gaan naar het vinden van een overnemer.

Het lid meent tevens dat de vakbonden zeer terecht een negatief advies hebben geformuleerd over het bod van de meest concrete potentiële overnemer, die nog 8 jaar lang garanties vroeg voor de ontslagvergoedingen en slechts 1500 medewerkers wou aanwerven. Is die informatie uit de pers correct?

De heer Ronse begrijpt dat ook de leden van de andere politieke fracties geen vertrouwen meer hebben in de goede bedoelingen van de Volkswagen Group. Het enige wat die nog interesseert, is om zo snel mogelijk naar Mexico te verhuizen en de Duitse vestigingen te vrijwaren van gelijkaardige problemen. De site te Vorst is ook volledig afgeschreven. In welke mate is het bedrijf nog gehaast om een goede overnemer te vinden of spelen daar ook andere belangen?

Volgens het lid moeten experts van buiten de Volkswagen Group, samen met de sociale partners, een parallelle zoektocht naar overnemers organiseren. Instanties zoals Flanders Investment & Trade (FIT), l'Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers (AWEX) en Hub.Brussels beschikken over enorm veel contacten die zoiets op korte termijn zouden kunnen organiseren, al gaat het absoluut niet om een toverformule. De kans op succes is klein, maar de heer Ronse ziet op dit moment geen andere mogelijkheden. Daarom wil het commissielid van de verschillende vertegenwoordigers graag vernemen of het volgens hen nuttig kan zijn om zoiets vanuit de federale regering en de deelstaatregeringen op te starten. Of zijn andere initiatieven misschien nuttiger?

De heer Kurt Moons (VB) wil beklemtonen dat ook het VB een optimale oplossing voorstaat en er alles aan zal doen om de site van Vorst te kunnen behouden en verder te ontwikkelen.

Het doek zal helaas vallen voor Audi Vorst. In deze fase moet men er alles aan doen om de meubelen te redden, vooral in het belang van de directe en indirecte werknemers. Het lid heeft er bij de regering op aangedrongen dat zij van nabij zou worden betrokken bij de reconversieplannen voor de site. Het verleden is helaas niet meer te veranderen, maar uit de gebeurtenissen kunnen wel lessen worden getrokken voor de toekomst.

Vooreerst stelt het lid vast dat de Belgische en Europese industrie momenteel in een uiterst concurrentiële

être mises de côté momentanément. Tous les efforts doivent être consacrés à la recherche d'un repreneur.

Le membre estime par ailleurs que l'avis négatif que les syndicats ont rendu à propos de l'offre du repreneur potentiel le plus concret se justifie amplement. Il demandait en effet des garanties durant encore 8 ans pour les indemnités de licenciement et ne voulait recruter que 1500 personnes. Ces informations publiées par la presse sont-elles correctes?

M. Ronse comprend que la bonne volonté affichée par le groupe Volkswagen n'inspire plus confiance aux membres des autres groupes politiques non plus. La seule chose qui intéresse encore ce groupe, c'est de s'installer au plus vite au Mexique et de préserver les sites allemands de problèmes analogues. En outre, le site de Forest est totalement amorti. Dans quelle mesure l'entreprise est-elle encore pressée de trouver un bon repreneur ou d'autres intérêts sont-ils également en jeu à cet égard?

Le membre estime que des experts extérieurs au groupe Volkswagen devraient organiser une recherche parallèle de repreneurs en collaboration avec les partenaires sociaux. Des instances telles que Flanders Investment & Trade (FIT), l'Agence wallonne à l'Exportation et aux Investissements étrangers (AWEX) et Hub.Brussels disposent d'énormément de contacts qui pourraient mettre rapidement cette opération sur pied. Il ne s'agira absolument pas d'un remède miracle et les perspectives de réussite sont faibles, mais M. Ronse ne voit pas d'autre solution à l'heure actuelle. C'est pourquoi le membre de la commission souhaite que les différents représentants lui indiquent s'ils estiment qu'il peut être utile que le gouvernement fédéral et les gouvernements des entités fédérées entreprennent de telles démarches. D'autres initiatives pourraient-elles être plus opportunes?

M. Kurt Moons (VB) tient à souligner que le VB est également favorable à une solution optimale et qu'il mettra tout en œuvre pour pouvoir maintenir le site de Forest et continuer à le développer.

La fin est malheureusement proche pour Audi Forest. Au cours de cette phase, il faudra tout faire pour sauver ce qui peut l'être, en particulier dans l'intérêt des emplois directs et indirects. Le membre a insisté auprès du gouvernement pour que celui-ci soit étroitement associé aux plans de reconversion du site. On ne peut malheureusement rien changer au passé, mais les événements permettent de tirer des enseignements pour l'avenir.

Premièrement, le membre constate que les industries belge et européenne doivent actuellement évoluer dans

omgeving moeten werken. Dat is normaal in een internationale vrijemarkteconomie. Het wordt pas echt moeilijk wanneer overheden zich daarmee op macro-economisch niveau op een verkeerde manier beginnen te bemoeien.

Als andere landen hun industriële sectoren zwaar subsidiëren en hun bedrijven minder milieu- en andere regels opleggen, dan worden hun producten veel goedkoper en is er niet langer sprake van een gelijk speelveld. Als de overheidsrichtlijnen over klimaat, energie, elektrificatie en fiscaliteit met de regelmaat van een klok worden gewijzigd, zodat consumenten en leveranciers niet meer weten wat te doen om goed te doen, spreekt men van een gebrek aan rechtszekerheid. En als de administratieve regelgeving daarenboven nog eens zeer complex is, overvloedig, almaar meer bepalend en geen economische toegevoegde waarde levert aan bedrijven en/of de gemeenschap, dan spreekt men van overdreven regelgeving. Wanneer dan ook nog eens strategisch-politieke fouten worden gemaakt, bijvoorbeeld door de afhankelijkheid van minder democratische landen voor gas of chips als ongevaarlijk in te schatten, is er sprake van een gebrek aan visie omtrent strategische afhankelijkheden.

Daarom pleit het VB voor een overheid die positief staat tegenover de maakindustrie, die barrières afbreekt in plaats van optrekt, die het ondernemerschap ondersteunt en proactief de hand reikt aan de bedrijfswereld. Daarvoor moet men een vinger in de pap hebben bij het bepalen van de strategische sectoren van het land en een continue dialoog onderhouden met directies, vakbonden en werkgeversorganisaties van die sectoren en bedrijven.

Door deze dialoog en een constructieve, anticiperende overheidshouding zullen in de toekomst zulke bedrijfseconomische ongelukken minder voorkomen. Dat zal de werkgelegenheid ten goede komen. Het lid is ervan overtuigd dat een goed draaiende economie met een hulpvaardige en proactieve overheid de basis vormt voor de welvaart van onze burgers.

Vervolgens stipt de heer Moons aan dat de Europese autosector in zwaar weer is verzeild geraakt. Getuige daarvan de recente winstwaarschuwingen bij alle grote spelers, zoals Volkswagen, Mercedes-Benz, BMW, Volvo, Stellantis en Aston Martin. Ook Audi Vorst is daarvan het slachtoffer. Het lid wil in dat verband een aantal vragen stellen aan de vertegenwoordigers van de vakbonden en van Agoria.

un contexte extrêmement concurrentiel, ce qui est normal dans une économie de marché d'envergure internationale. Les choses ne se compliquent véritablement que lorsque les autorités publiques commencent à intervenir erronément au niveau macro-économique.

Lorsque d'autres pays subventionnent massivement leurs secteurs industriels et imposent moins de règles environnementales ou d'une autre nature à leurs entreprises, leurs produits sont considérablement moins chers et la concurrence cesse d'être équitable. Lorsque les directives des autorités publiques relatives au climat, à l'énergie, à l'électrification et à la fiscalité sont régulièrement modifiées au point que les consommateurs et les fournisseurs ne savent plus que faire pour bien faire, ils se trouvent face à un manque de sécurité juridique. Et lorsque la réglementation administrative est de surcroît très complexe, surabondante et toujours plus péremptoire, et qu'elle n'apporte aucune plus-value économique aux entreprises et/ou à la communauté, on peut dire qu'elle est excessive. Enfin, lorsque viennent s'ajouter des erreurs de stratégie politique, par exemple lorsque la dépendance à l'égard de pays peu démocratiques en matière d'approvisionnement en gaz ou en semi-conducteurs n'est pas jugée dangereuse, on peut parler d'un manque de vision en matière de dépendances stratégiques.

Le VB préconise dès lors que les pouvoirs publics adoptent une attitude positive vis-à-vis de l'industrie manufacturière, qu'ils lèvent les obstacles au lieu d'en ériger, qu'ils soutiennent l'entrepreneuriat et tendent proactivement la main au monde de l'entreprise. Pour qu'il en soit ainsi, il faut contribuer à définir les secteurs stratégiques du pays et entretenir un dialogue permanent avec les directions, les syndicats et les organisations patronales de ces secteurs et de ces entreprises.

Grâce à ce dialogue et à une attitude constructive et anticipative de la part des autorités publiques, les accidents économiques de cette nature seront moins fréquents à l'avenir, ce qui sera bénéfique pour l'emploi. Le membre estime que la combinaison d'une économie performante et d'autorités publiques prévenantes et proactives constitue la base de la prospérité de nos concitoyens.

M. Moons souligne ensuite que le secteur automobile européen est en difficulté. Cela ressort notamment des avertissements récents sur les résultats de l'ensemble des acteurs majeurs tels que Volkswagen, Mercedes-Benz, BMW, Volvo, Stellantis et Aston Martin. Audi Forest figure également parmi les victimes. Le membre souhaite poser une série de questions à ce sujet aux représentants des syndicats et d'Agoria.

Ten eerste richt hij zich tot de vakbonden. De heer Moons kan zich voorstellen dat zij vandaag heel nauwgezette en correcte onderhandelingen voeren met de directie over het sociaal plan en dat zij het beste voorhebben met de werknemers van Audi Vorst. Op welke manier kunnen zij ook de medewerkers van de onderaannemers helpen, althans voor zover zij daarbij betrokken kunnen worden?

Zijn de vakbonden betrokken bij mogelijke alternatieve scenario's die door de directie worden voorgesteld in verband met de desinvestering, de reconversie of het heroriënteren van de site? Werden zij ook gehoord door de taskforce van de regering, die onder leiding van de eerste minister is opgericht?

Ten aanzien van Agoria zou het lid willen vernemen of die organisatie is betrokken bij de besprekingen aangaande mogelijke alternatieven voor de vestiging te Vorst. Welke hulp kan zij de directie bieden in het kader van de desinvestering van de site? Kan Agoria kandidaat-overnemers aanbrengen, zowel van binnen als van buiten de sector? Er is toch een duidelijk gebrek aan ruimte voor industriële sites in Brussel en Brabant? Welke concrete maatregelen zal Agoria nemen om de rechtstreekse en onrechtstreekse werknemers te ondersteunen? Zijn er nog bedrijven die het momenteel heel erg moeilijk hebben en mogelijk proactieve steun van de overheid kunnen gebruiken? Zo ja, wordt die informatie gedeeld met de regering, zodat zij daarop kan inspelen?

De heer Hervé Cornillie (MR) hoort urbi et orbi beweren dat de energie- en loonkosten niet hebben meegespeeld in de beslissing van Audi, maar klopt die bewering wel? Kunnen de politieke overheden een rol spelen op dat vlak? Uiteraard wil het lid daarmee op geen enkele wijze in twijfel trekken dat de Belgische werknemers geroemd worden voor hun soepele, creatieve en flexibele houding.

Op het vlak van de strategie stelt de heer Cornillie vast dat men destijds met veel luister de productie van een vrij zware en dure wagen aangekondigde, en dat tot in 2027, terwijl er op dat moment al onrustwekkende signalen waren, onder meer over de Chinese concurrentie. Daarbij komt dat staten met hun ecologische premies niet alleen het begrotingstekort maar ook het tekort op de handelsbalans met China uitdiepten. Ook rezen er al van bij het begin twijfels over het toekomstpotentieel van elektrische wagens en batterijen. Heeft de directie van Audi de werknemers op een of andere manier bedrogen, belogen of misleid inzake de toekomstperspectieven van het bedrijf op middellange of lange termijn? Of is

Il s'adresse d'abord aux syndicats. M. Moons devine qu'ils mènent à présent des négociations extrêmement rigoureuses et correctes avec la direction au sujet du plan social, et qu'ils ont à cœur de défendre au mieux les intérêts des travailleurs d'Audi Forest. Comment peuvent-ils également aider les travailleurs des sous-traitants, du moins pour autant qu'ils puissent être associés à ce processus?

Les syndicats sont-ils associés aux scénarios alternatifs possibles proposés par la direction en ce qui concerne le désinvestissement, la reconversion ou la réorientation du site? Ont-ils également été entendus par la *taskforce* du gouvernement mise en place sous la direction du premier ministre?

En ce qui concerne Agoria, le membre demande si cette organisation est associée aux discussions relatives aux solutions envisageables pour le site de Forest. Quelle aide peut-elle offrir à la direction en ce qui concerne le désinvestissement du site? Agoria peut-elle présenter des candidats-repreneurs issus du secteur et d'en-dehors du secteur? Ne manque-t-on pas manifestement d'espace pour les sites industriels à Bruxelles et dans le Brabant? Quelles mesures concrètes Agoria prendra-t-elle pour soutenir les travailleurs employés directement ou indirectement? D'autres entreprises se trouvent-elles également en grande difficulté à l'heure actuelle et pourraient-elles éventuellement bénéficier d'une aide proactive de la part des pouvoirs publics? Dans l'affirmative, cette information est-elle partagée avec le gouvernement afin qu'il puisse réagir?

M. Hervé Cornillie (MR) entend certains affirmer urbi et orbi que les coûts salariaux et énergétiques n'ont pas pesé dans la décision d'Audi. Mais cette affirmation est-elle exacte? Les autorités politiques peuvent-elles jouer un rôle en la matière? Le membre ne souhaite évidemment nullement mettre en doute la souplesse, la créativité et la flexibilité qui font la renommée des travailleurs belges.

Sur le plan stratégique, M. Cornillie constate qu'on avait à l'époque annoncé en grande pompe la production d'une automobile assez lourde et chère, et ce jusqu'en 2027, alors que des signaux inquiétants étaient déjà perceptibles, notamment concernant la concurrence chinoise. À cela s'ajoute qu'en accordant des primes écologiques, les États creusent non seulement leur déficit budgétaire, mais aussi le déficit commercial avec la Chine. Des doutes ont aussi été émis dès le départ quant au potentiel d'avenir des véhicules électriques et des batteries. La direction d'Audi a-t-elle d'une manière ou d'une autre trompé ou dupé les travailleurs quant aux perspectives d'avenir de l'entreprise à moyen ou long

men naïef geweest? Was het bedrijf de “dorpsgek” van de autosector?

Vervolgens polst de heer Cornillie naar de algemene visie van de sprekers op de industrialisering. Zelf afkomstig uit de streek tussen Kortrijk en Rijsel, heeft het lid moeten vaststellen dat aan de andere kant van de grens, in de regio Hauts-de-France, president Macron en regiovoorzitter Xavier Bertrand wel een re-industrialisatiebeleid voeren, in het bijzonder in de autosector. Wat ontbreekt er om zo'n succesvol beleid in België mogelijk te maken? In ons land bestaat een lange traditie van samenwerking tussen de sociale partners in plaats van telkens een beroep te doen op de wetgever, die – zoals de karabiniers van Offenbach – altijd te laat komt. Biedt het volgende overleg over het interprofessioneel akkoord 2025-2026 de gelegenheid om te onderhandelen over een wijziging van de wet-Renault?

Mevrouw Marie Meunier (PS) betreurt ten zeerste dat de directie van Audi opnieuw heeft geweigerd om in te gaan op de uitnodiging van de Kamercommissie om de hoorzitting bij te wonen. Dat getuigt volgens haar van een totaal gebrek aan respect, zowel ten aanzien van de vertegenwoordigers van de werknemers, die wel aanwezig zijn, als ten aanzien van de democratische instellingen. Dat de directie in het Parlement publiekelijk haar beweegredenen komt toelichten, is toch het minste wat men van haar zou kunnen verwachten?

Vervolgens roept het lid ertoe op om alles in het werk te blijven stellen om de industriële toekomst van de site te Vorst veilig te stellen. De regering heeft altijd nauwe contacten onderhouden met Audi Brussel. Al in februari, toen de pers berichtte dat het bedrijf in moeilijkheden verkeerde, heeft ze een taskforce opgericht. Minister Dermagne heeft vandaag bevestigd dat de regering nog steeds van plan is om de industriële toekomst van de site te vrijwaren. Daarvoor moeten alle betrokkenen de krachten bundelen.

Mevrouw Meunier wil tevens de aandacht vestigen op de noodzakelijke versterking van de wet-Renault. Minister Dermagne heeft tijdens een gedachtewisseling op 17 juli verklaard dat de huidige periode van lopende zaken daartoe eigenlijk een gunstige periode is. Om die reden heeft de PS een wetsvoorstel ter zake ingediend, waarbij de onderaannemers worden opgenomen in de procedure en de uitwerking van een sociaal plan wordt verplicht. Dat wetsvoorstel zal zo snel mogelijk worden geagendeerd in de commissie voor Sociale Zaken. Het lid rekent dan ook op het voluntarisme van haar collega's om daadwerkelijk vooruitgang te boeken op wettelijk vlak.

terme? Ou bien a-t-on été naïf? L'entreprise a-t-elle été “l'idiot du village” du secteur automobile?

M. Cornillie souhaiterait ensuite connaître la vision générale des orateurs sur l'industrialisation. Lui-même originaire de la région située entre Courtrai et Lille, le membre est forcé de constater que, de l'autre côté de la frontière, dans la région des Hauts-de-France, le président Macron et le président de la région Xavier Bertrand mènent une vraie politique de réindustrialisation, en particulier dans le secteur automobile. Que manque-t-il pour mener cette politique fructueuse en Belgique? Plutôt que de faire systématiquement appel au législateur, qui – comme les carabiniers d'Offenbach – arrive toujours trop tard, notre pays connaît une longue tradition de coopération entre les partenaires sociaux. La prochaine concertation sur l'accord interprofessionnel 2025–2026 offrira-t-elle l'occasion de négocier une révision de la loi Renault?

Mme Marie Meunier (PS) regrette profondément que la direction d'Audi ait de nouveau décliné l'invitation de la commission de la Chambre d'assister à cette audition. Selon la membre, cela témoigne d'un manque total de respect, tant à l'égard des représentants des travailleurs, qui sont quant à eux présents, qu'à l'égard des institutions démocratiques. Le minimum que l'on pouvait attendre de la direction d'Audi était qu'elle vienne tout de même exposer publiquement ses motivations au Parlement.

La membre poursuit en appelant à continuer à mettre tout en œuvre pour sauvegarder l'avenir industriel du site de Forest. Le gouvernement a toujours entretenu des contacts étroits avec Audi Brussels. Il a mis sur pied une *task force* dès février, lorsque la presse s'est fait écho des difficultés rencontrées par l'entreprise. Le ministre Dermagne a confirmé aujourd'hui que le gouvernement avait toujours l'intention de préserver l'avenir industriel du site. Pour y parvenir, toutes les parties prenantes doivent conjuguer leurs forces.

Mme Meunier souhaite également souligner la nécessité de renforcer la loi Renault. Au cours d'un échange de vues organisé le 17 juillet dernier, le ministre Dermagne a indiqué que l'actuelle période d'affaires courantes était en réalité propice à une telle initiative. C'est pourquoi le groupe PS a déposé une proposition de loi qui prévoit d'inclure les sous-traitants dans la procédure et d'imposer la mise en œuvre d'un plan social. Cette proposition de loi sera inscrite à l'ordre du jour de la commission des Affaires sociales le plus rapidement possible. La membre compte dès lors sur le volontarisme de ses collègues pour permettre une réelle avancée législative en la matière.

Ten slotte heeft mevrouw Meunier een aantal vragen voor de vertegenwoordigers van de werknemers, die ze nogmaals haar volle steun wil toezeggen in deze moeilijke periode. Hoe is de ondernemingsraad verlopen? Welke informatie heeft de directie gegeven over potentiële investeerders die belangstelling hebben getoond voor de site? Werd de tweede fase van de procedure-Renault opgestart? Hoe zien de vertegenwoordigers het vervolg van de onderhandelingen? Heeft de directie aanvaard om de onderaannemers in de procedure op te nemen? Heeft ze een enveloppe gereserveerd voor de mogelijke sociale plannen op hun niveau? Welk industrieel beleid verwacht men van de nieuwe Europese Commissie voor de autosector? Welke elementen van het industriële beleid moeten worden gemobiliseerd om in de toekomst een prominente rol te kunnen blijven spelen?

De heer Khalil Aouasti (PS) wil enkele zeer specifieke vragen stellen met betrekking tot de toeleveranciers. In de huidige procedure-Renault blijft hun situatie onzeker. Welke contacten hebben de vakbondsafgevaardigden met de directies van de vijf toeleveranciers die het sterkst worden getroffen door de sluiting van Audi? Welke planning volgt men daar? Zullen er ondernemingsraden worden bijeengeroepen in die toeleveringsbedrijven om ook daar de eerste fase uit de wet-Renault te activeren, nu op het niveau van Audi de eerste fase loopt en onderhandelingen zijn begonnen over de tweede fase? Zijn daartoe al de nodige stappen gezet of worden die 1200 werknemers van de toeleveranciers op dit moment nog niet uitgenodigd of opgeroepen?

Het lid begrijpt dat van de 24 scenario's voor de toekomst van de industriële site er uiteindelijk één werd onderzocht, zonder daar veel ruchtbaarheid aan te geven. Werden de vakbondsafgevaardigden van de werknemers van de toeleveranciers daarbij betrokken? Wordt er in die gesprekken ook gedacht aan hun toekomst, en niet alleen aan die van de rechtstreekse werknemers van Audi? Het bewuste scenario heeft betrekking op 1500 werknemers, maar zijn er dat 1500 op 3000 of op 4200?

Tevens informeert de heer Aouasti naar de algemene geestesgesteldheid bij alle betrokkenen. De werknemers van de toeleveringsbedrijven kampen met sociale moeilijkheden en moeten voortdurend periodes van economische werkloosheid overbruggen. Als men gedurende zeven of acht maanden slechts zeven dagen per maand kan werken, is dat niet alleen mentaal uitputtend, het put ook de vermogens van de huishoudens uit. Mensen kiezen op een gegeven moment liever hun lot te kennen in plaats van nog vele maanden in onzekerheid te moeten verkeren.

Mme Meunier conclut son intervention en posant plusieurs questions aux représentants des travailleurs, à qui elle souhaite une nouvelle fois témoigner son total soutien en cette période difficile. Comment le conseil d'entreprise s'est-il déroulé? Quelles informations la direction a-t-elle donné sur les investisseurs potentiels ayant fait part d'un intérêt pour le site? La deuxième phase de la procédure Renault a-t-elle été enclenchée? Comment les représentants des travailleurs envisagent-ils la suite des négociations? La direction a-t-elle accepté d'inclure les sous-traitants dans la procédure? A-t-elle réservé une enveloppe pour d'éventuels plans sociaux à leur niveau? Quelle politique industrielle attend-t-on de la nouvelle commission européenne en ce qui concerne le secteur automobile? Quels sont les éléments de la politique industrielle à mobiliser pour pouvoir continuer à jouer un rôle de premier plan à l'avenir?

M. Khalil Aouasti (PS) souhaite poser certaines questions très spécifiques concernant les sous-traitants. Dans l'actuelle procédure Renault, leur situation reste incertaine. Quels contacts les représentants syndicaux entretiennent-ils avec les directions des cinq sous-traitants les plus fortement touchés par la fermeture d'Audi? Quel est le calendrier suivi à cet égard? Maintenant que la première phase suit son cours et que des négociations ont commencé à propos de la deuxième phase au niveau d'Audi, des conseils d'entreprise seront-ils convoqués dans les entreprises sous-traitantes pour y activer aussi la première phase de la loi Renault? Les démarches nécessaires à cet effet ont-elles déjà été réalisées, ou bien les 1200 travailleurs des sous-traitants ne sont-ils à ce stade toujours pas invités ni convoqués?

Le membre comprend que, sur les 24 scénarios concernant l'avenir du site industriel, un seul a finalement été examiné, et de manière plutôt discrète. Les délégués syndicaux des travailleurs des sous-traitants y ont-ils été associés? Dans le cadre de ces discussions, leur avenir, et pas seulement celui des travailleurs directs d'Audi, est-il lui aussi pris en compte? Le scénario en question porte sur 1500 travailleurs, mais s'agira-t-il de 1500 travailleurs parmi les 3000 ou parmi les 4200 travailleurs?

M. Aouasti souhaiterait également connaître l'état d'esprit général des travailleurs concernés. Les travailleurs des entreprises de sous-traitance font face à des difficultés sociales et doivent en permanence surmonter des périodes de chômage économique. Le fait de ne pouvoir travailler que sept jours par mois pendant sept ou huit mois épuise non seulement les ressources mentales, mais aussi le patrimoine financier des ménages. À un moment donné, ces travailleurs préfèrent être fixés sur le sort plutôt que de devoir vivre encore de nombreux mois dans l'incertitude.

Ten slotte zou het lid graag vernemen welke contacten de vertegenwoordigers van Agoria reeds hebben gehad met het oog op een mogelijke overname van de site. Komen er multidisciplinaire technische werkgroepen om enig perspectief te bieden aan de betrokken werknemers?

De heer Nabil Boukili (PVDA-PTB) betreurt de afwezigheid van de directie van Audi, die al twee keer werd uitgenodigd maar blijft weigeren om zich te verantwoorden. Dat getuigt volgens hem van minachting voor het Parlement, maar zeker ook voor de werknemers van Audi. Dat is onaanvaardbaar. Bovendien vermoedt het lid dat Audi niet komt omdat ze dingen te verbergen heeft. Iedereen is het ermee eens dat het gaat om een moderne state-of-the-art site, met flexibele werknemers die niet alleen zijn opgeleid voor de productie van elektrische wagens, maar ook bereid zijn om zich aan te passen aan elk mogelijk scenario. Dat hebben ze in het verleden trouwens ook bewezen. Daarom zou het onaanvaardbaar zijn om de site te sluiten.

De heer Boukili stelt vast dat Audi niet transparant communiceert over de overnamebiedingen die ze heeft ontvangen. Op basis van welke criteria beweert de directie dat de voorgestelde scenario's niet rendabel zijn? Welke voorwaarden legt Audi op tafel voor de overnemers om die rendabiliteit te beoordelen? Het lid verdenkt het bedrijf ervan om winst te willen maken met die site op kap van de werknemers, terwijl de site net zou moeten worden ingezet om arbeidsplaatsen te kunnen behouden. Audi heeft voor meer dan 157 miljoen euro overheidssteun gekregen om jobs te behouden, maar vandaag behoudt ze die niet meer. Moet Audi die steun terugbetalen? Kan dat niet als drukingsmiddel worden gebruikt om meer transparantie af te dwingen van Audi en te maken dat zij meer aandacht heeft voor de noden van de werknemers? Zijn de biedingen die Audi onrendabel of interessant acht, wel voldoende gekend? Omdat de heer Boukili Audi niet vertrouwt, vraagt hij dat een lid van de regering de controle in handen neemt en zelf naar overnemers zoekt. Wat vinden de vakbondsafgevaardigden – zowel van de werknemers van Audi als van de toeleveranciers – van dat voorstel?

Vervolgens zou het lid graag de voorgeschiedenis van de toeleveranciers kennen. Het gaat immers niet over externe werknemers, maar om werknemers van Audi die in de loop van de tijd in bepaalde structuren zijn ondergebracht om hen minder te kunnen betalen. Kunnen de vakbondsafgevaardigden de door Audi opgezette bedrijfsarchitectuur toelichten?

Ten slotte vraagt de heer Boukili wat het Parlement kan doen om de werknemers te helpen vechten voor

Le membre conclut son intervention en demandant quels contacts les représentants d'Agoria ont déjà eu en vue d'une potentielle reprise du site. Des groupes de travail techniques pluridisciplinaires seront-ils mis en place pour offrir une certaine perspective aux travailleurs concernés?

M. Nabil Boukili (PVDA-PTB) regrette l'absence de la direction d'Audi, qui a déjà été invitée à deux reprises mais qui continue de refuser de s'expliquer. Cela témoigne selon lui d'un mépris pour le Parlement, mais aussi et surtout pour les travailleurs d'Audi. C'est inacceptable. Le membre présume en outre que, si Audi refuse de venir, c'est parce que l'entreprise a des choses à cacher. Tout le monde s'accorde à dire que le site de Forest est un site moderne à la pointe de la technologie, que ses travailleurs sont flexibles et qu'ils ne sont pas seulement formés pour produire des véhicules électriques mais disposés à s'adapter à tout scénario. Ils l'ont d'ailleurs déjà prouvé dans le passé. C'est pourquoi il serait inacceptable de fermer ce site.

M. Boukili constate qu'Audi ne communique pas de manière transparente sur les offres de reprise qu'elle a reçues. Sur la base de quels critères la direction prétend-elle que les scénarios proposés ne sont pas rentables? Quelles conditions Audi impose-t-elle aux repreneurs potentiels pour juger de cette rentabilité? Le membre suspecte l'entreprise de vouloir faire des profits grâce à ce site sur le dos des travailleurs, alors que le site devrait justement être utilisé pour pouvoir maintenir des emplois. Audi a reçu plus de 157 millions d'euros d'aides publiques pour y sauvegarder les emplois, mais elle décide aujourd'hui de ne plus le faire. L'entreprise devra-t-elle rembourser ces aides? Ne pourrait-on pas s'en servir comme moyen de pression pour contraindre Audi à faire preuve de plus de transparence et pour faire en sorte qu'elle se montre plus attentive aux besoins des travailleurs? Connaît-on suffisamment les offres qu'Audi juge non rentables ou inintéressantes? M. Boukili ne fait pas confiance à Audi et il demande qu'un membre du gouvernement reprenne la main pour chercher lui-même des repreneurs. Que pensent les délégués syndicaux – des travailleurs d'Audi comme des sous-traitants – de cette proposition?

Ensuite, le membre souhaiterait connaître l'historique de la présence des sous-traitants. Il ne s'agit en effet pas de travailleurs externes, mais de travailleurs d'Audi qui, au fil du temps, ont été transférés vers certaines structures pour pouvoir réduire leur rémunération. Les représentants syndicaux pourraient-ils expliquer cette architecture d'entreprise mise en place par Audi?

Enfin, M. Boukili demande ce que le Parlement peut faire pour aider les travailleurs à se battre pour le maintien

het behoud van de site. Dat moet immers de prioriteit zijn van de politieke wereld.

De heer Robin Tonniau (PVDA-PTB) wil zijn respect betuigen voor de aanwezige vakbondsafgevaardigden, die nog wel willen vechten voor de werkgelegenheid op de site in Vorst, terwijl de directie van Audi een overname en doorstart saboteert. De directie zaait ook verdeeldheid onder de werknemers, door een onderscheid te maken tussen jongeren en ouderen, tussen de verschillende afdelingen, maar ook tussen de werknemers die rechtstreeks voor Audi werken en zij die voor de toeleveringsbedrijven werken. Het lid verwijst in dat verband naar het sociaal plan, waarbij men doet uitschijnen dat er een vaste enveloppe ter beschikking is. Volgens het lid klopt dat niet. Audi boekte in 2023 6,3 miljard euro winst en in 2022 bijna 8 miljard. In 2023 keerde de Volkswagen Group een recordbedrag aan dividenden uit aan zijn aandeelhouders. Er is dus geld genoeg.

Het lid verwijst naar de gebeurtenissen bij Ford Genk, waar Ford en de toeleveringsbedrijven wel hebben samengewerkt om er het maximale uit te halen. Dat is gelukt door samen te werken, waardoor iedereen – zelfs de poetsploegen van de onderaannemers – aan dezelfde voorwaarden kon uittreden. Als de mensen van Audi en van de toeleveringsbedrijven zich verenigen en elkaar versterken, zullen ze sterker staan in de onderhandelingen.

Tevens vraagt het lid of er nog een ondernemingsraad is gepland voor de toeleveringsbedrijven. Hoe worden zij daarvan op de hoogte gesteld? Gebeurt dat rechtstreeks via Audi of via de directies van de toeleveranciers?

Ten slotte wenst het lid te vernemen hoe de vakbondsafgevaardigden het voorstel van de PVDA beoordelen om een moratorium in te voeren met betrekking tot de sluiting van Audi Vorst. Dat zou betekenen dat Audi niet mag sluiten zolang er geen alternatief industrieel plan op tafel ligt. Het wetsvoorstel ter zake werd alvast in het Parlement ingediend. Als dat wordt besproken en goedgekeurd, kan er effectief iets gebeuren op het terrein.

Mevrouw Isabelle Hansez (Les Engagés) wil vooreerst haar oprechte steun toezeggen aan de werknemers van Audi Brussel. Het gaat om een sociaal drama voor vele families, die in enorme onzekerheid verkeren over hun toekomst. Het lid kan zich voorstellen dat velen worstelen met een gevoel van onrechtvaardigheid na alle inspanningen die zij hebben geleverd op het vlak van opleiding en arbeidsvoorwaarden. Bovendien strekt het sociale drama zich uit tot de vele toeleveranciers en de lokale handelszaken, die evenzeer geraakt worden door deze crisis.

du site. Il doit en effet s'agir de la priorité du monde politique.

M. Robin Tonniau (PVDA-PTB) tient à témoigner son respect aux délégués syndicaux présents, qui affichent encore la volonté de se battre pour l'emploi sur le site de Forest, alors que la direction d'Audi sabote toute possibilité de reprise et de relance. La direction sème également la division parmi les travailleurs, en opérant une distinction entre les jeunes et les plus âgés, entre les différents départements, mais également entre les travailleurs occupés directement par Audi et ceux qui travaillent pour les entreprises sous-traitantes. À cet égard, l'intervenant évoque le plan social, qui laisse entendre qu'il existe une enveloppe fermée. Or, il estime que c'est faux. Audi a réalisé un bénéfice de 6,3 milliards d'euros en 2023 et de près de 8 milliards d'euros en 2022. En 2023, le groupe Volkswagen a versé un dividende record à ses actionnaires. Il y a donc suffisamment d'argent.

L'intervenant renvoie aux événements survenus chez Ford Genk, où Ford et les sous-traitants ont joint leurs efforts pour trouver la meilleure solution. Ils y sont parvenus en coopérant, ce qui a permis à tous les travailleurs – y compris aux équipes de nettoyage des sous-traitants – d'obtenir les mêmes conditions de départ. Si les travailleurs d'Audi et ceux des entreprises sous-traitantes s'unissent et se renforcent mutuellement, ils auront plus de poids dans les négociations.

L'intervenant demande également si un autre conseil d'entreprise est prévu pour les sous-traitants. Comment en seront-ils informés: directement par Audi ou par l'intermédiaire des directions des entreprises en question?

Enfin, l'intervenant souhaite savoir ce que les délégués syndicaux pensent de la proposition du PTB d'instaurer un moratoire sur la fermeture d'Audi Forest. Cela signifierait qu'Audi ne peut pas fermer tant qu'il n'existe pas de plan industriel alternatif. La proposition de loi portant sur cette matière a déjà été déposée au Parlement. Si elle est examinée et adoptée, des mesures pourront effectivement être prises sur le terrain.

Mme Isabelle Hansez (Les Engagés) tient d'abord à exprimer sa solidarité la plus sincère envers les travailleurs d'Audi Brussels. Il s'agit d'un drame social pour de nombreuses familles sur fond d'une immense incertitude par rapport à l'avenir. L'intervenante peut s'imaginer que de nombreux travailleurs sont en proie à un sentiment d'injustice après tous les efforts consentis en termes de formation et de conditions d'emploi. En outre, ce drame social s'étend également aux nombreux sous-traitants et commerces locaux, qui sont tout autant concernés par cette crise.

Als lid van de commissie voor Sociale Zaken wenst mevrouw Hansez enkele vragen te stellen over de procedure-Renault. In de eerste fase wordt het ontslag voorbereid van meer dan 1500 werknemers tegen 31 oktober. Wat zal er gebeuren op 1 november? Vandaag zit men in de informatiefase. Hoever staat men intussen met het sociaal plan en de onderhandelingen? Hoe is de bijzondere ondernemingsraad van 1 oktober verlopen? Wat verwachten de vertegenwoordigers van de vakbonden van de politici?

De werknemers van Audi hebben diverse profielen, verschillende leeftijden en komen uit verschillende delen van het land. Oudere werknemers hebben vaak al een carrière van tientallen jaren opgebouwd. Maar welke kenmerken vertonen de werknemers van de verschillende toeleveringsbedrijven? Welke verwachtingen hebben zij op het vlak van begeleiding? Die verwachtingen verschillen wellicht naargelang het profiel van de werknemers?

Mevrouw Aurore Tourneur (Les Engagés) vraagt zich af of de vertegenwoordigers van de vakbonden ook contacten hebben met hun Duitse collega's, aangezien de Volkswagen Group ook daar op het punt staat een of meer fabrieken te sluiten. Is er al sociaal overleg? Zijn er contacten via het Europees Verbond van Vakverenigingen? Zou het niet interessant zijn om samen te werken om gunstigere voorwaarden te verkrijgen? Hebben de vertegenwoordigers de indruk dat VW zich verzoenender opstelt tegenover Duitse werknemers dan tegenover Belgische werknemers? Bestaan er al maatregelen om werknemers te helpen bij hun re-integratie aan de andere kant van de grens?

De heer Ismaël Nuino (Les Engagés) beklemtoont dat Audi verschillende keren werd uitgenodigd voor de hoorzitting. Hij betreurt dan ook dat de directie zich niet heeft verwaardigd om naar het federale Parlement te komen, de instelling die alle Belgische burgers vertegenwoordigt.

Is de prioriteit nog steeds om een overnemer voor de site te vinden, zodat zoveel mogelijk jobs kunnen worden behouden? Volgens de pers hebben verschillende potentiële overnemers zich teruggetrokken en werd het plan van de overblijvende overnemer niet levensvatbaar genoemd. Wie sprak dat oordeel uit, en volgens welke criteria? De commissieleden kregen bij hun bezoek aan de fabriek van Audi te horen dat men zou werken met groene, oranje of rode lichten voor drie criteria, waaronder de aanpassingskosten en het behoud van jobs. Het licht zou al van groen op oranje springen wanneer de heroriëntatie van de site meer dan 5 miljoen euro zou kosten. De heer Nuino vindt dat heel problematisch, wetende dat het bedrijf per jaar bijna 30 miljoen euro overheidssteun krijgt.

En tant que membre de la commission des Affaires sociales, Mme Hansez souhaite poser quelques questions à propos de la procédure Renault. La première phase prévoyait le licenciement de plus de 1500 travailleurs d'ici le 31 octobre. Que se passera-t-il le 1^{er} novembre? La phase d'information est actuellement en cours. Dans l'intervalle, où en est le plan social et où en sont les négociations? Comment s'est passé le conseil d'entreprise extraordinaire du 1^{er} octobre? Qu'attendent les délégués syndicaux des responsables politiques?

Les travailleurs d'Audi présentent des profils diversifiés, dans des tranches d'âge différentes avec une répartition géographique large. Les travailleurs plus âgés comptent souvent plusieurs dizaines d'années de carrière. Mais quelles sont les caractéristiques des travailleurs des différentes entreprises sous-traitantes? Quelles sont leurs attentes en termes d'accompagnement? Ces attentes ne pourraient-elles pas être différentes en fonction du profil des travailleurs?

Mme Aurore Tourneur (Les Engagés) se demande si les délégués syndicaux ont également des contacts avec leurs homologues allemands, dès lors que le groupe Volkswagen est aussi sur le point de fermer une ou plusieurs usines dans ce pays. La concertation sociale a-t-elle déjà été entamée? Existe-t-il des contacts par l'intermédiaire de la Confédération européenne des syndicats? Ne serait-il pas intéressant de coopérer afin d'obtenir des conditions plus favorables? Les délégués ont-ils le sentiment que VW se montre plus conciliant avec les travailleurs allemands qu'avec les travailleurs belges? Existe-t-il déjà des mesures visant à aider les travailleurs à se réintégrer de l'autre côté de la frontière?

M. Ismaël Nuino (Les Engagés) souligne qu'Audi a été invité à plusieurs reprises à participer à l'audition. Il déplore donc que la direction n'ait pas daigné se présenter au Parlement fédéral, l'institution qui représente tous les citoyens belges.

La priorité consiste-t-elle toujours à trouver un repreneur pour le site afin de conserver un maximum d'emplois? Selon la presse, plusieurs repreneurs potentiels se sont retirés et le projet du repreneur restant a été qualifié de non viable. Qui a porté ce jugement et selon quels critères? Lors de leur visite de l'usine Audi, les membres de la commission ont été informés que des feux verts, orange ou rouges seraient utilisés pour évaluer trois critères, dont le coût de changement et le maintien des emplois. Le feu passerait déjà du vert à l'orange si la réorientation du site coûtait plus de 5 millions d'euros. M. Nuino trouve que cette démarche est très problématique, sachant que l'entreprise reçoit près de 30 millions d'euros d'aides publiques par an.

Het lid vraagt zich af wat de directie van Audi respectievelijk de vakbonden verstaan onder een levensvatbare overname. Men kan niet toestaan dat de directie van Audi de site in Vorst gijzelt. Het gaat immers om een aanzienlijk deel van het grondgebied van de gemeente Vorst en een strategische site voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Daarom moet men absoluut vermijden dat de directie zou beslissen om de site uiteindelijk aan niemand over te dragen.

Audi zou ook nagaan of een potentiële overnemer al dan niet een synergie vormt met het moederbedrijf VW. Is dat een van de criteria om de levensvatbaarheid van een overname te beoordelen? Kan dat problemen opleveren voor de lopende onderhandelingen?

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zou een voorkooprecht kunnen activeren. Zou dat een goed idee zijn? Zo ja, welk kader zou dan moeten worden opgesteld om de economische doorstart van het project mogelijk te maken? Met welke actoren rond de tafel, binnen welke termijnen en met welke werkmethode? Welke rol zou het federale niveau daarin kunnen spelen?

Ten slotte stipt het lid aan dat de auto-industrie in België in zwaar weer verkeert. Hij herinnert aan de sluitingen van Renault Vilvoorde, Ford Genk, Van Hool en nu Audi. Zal zich bijvoorbeeld bij Volvo een gelijkaardig scenario voordoen? En zo ja, hoe kan men zich daarop zo goed mogelijk voorbereiden? Wat is er misgegaan in de industriële transitie? Een en ander heeft immers niet alleen een impact op de bedrijven zelf, maar evenzeer op de toeleveranciers, waarvoor men vaak te weinig aandacht heeft in de sociale plannen. Hoe kunnen zij begeleid worden? Hoe kan men ervoor zorgen dat de economische gevolgen voor de toeleveranciers zoveel mogelijk worden beperkt?

Mevrouw Anja Vanrobaeys (Vooruit) betreurt eveneens dat de directie van Audi niet aanwezig is op de hoorzitting, al had ze na het bedrijfsbezoek aan Audi niets anders verwacht. Geen enkele van de politieke fracties heeft nog vertrouwen in Audi. Het is duidelijk dat de directie gewoon verlost wil worden van die site. De minister van Werk heeft eerder aangekondigd dat er op 9 oktober een vergadering van de taskforce zal plaatsvinden. Daarbij heeft het lid iedereen – de federale en deelstaatregeringen, de vakbonden, de parlementen – ertoe opgeroepen om allemaal aan hetzelfde zeel te trekken. Het gaat immers om een ultramoderne fabriek en goed opgeleid en flexibel personeel: dat mag men niet verloren laat gaan, niet voor de toekomst van de maakindustrie, niet voor de toekomst van alle werknemers, maar ook niet met het oog op een duurzame transitie in het belang van de toekomstige generaties.

L'intervenant se demande ce que la direction d'Audi, d'une part, et les syndicats, d'autre part, entendent par une reprise viable. On ne peut pas permettre à la direction d'Audi de prendre en otage le site de Forest. Il s'agit effectivement d'une grande partie du territoire de la commune de Forest et d'un site stratégique pour la Région de Bruxelles-Capitale. Il faudrait donc absolument éviter que la direction décide de ne finalement pas céder le site à un repreneur.

Audi vérifierait également si un repreneur potentiel travaille ou non en synergie avec la société-mère VW. Est-ce l'un des critères d'évaluation de la viabilité d'une reprise? Cet élément pourrait-il poser des problèmes pour les négociations en cours?

La Région de Bruxelles-Capitale pourrait activer un droit de préemption. Serait-ce judicieux? Dans l'affirmative, quel cadre faudrait-il mettre en place pour permettre la relance économique du projet? Avec quels acteurs autour de la table, dans quels délais et selon quelle méthode de travail? Quel rôle pourrait jouer le niveau fédéral dans ce cadre?

Enfin, l'intervenant constate que l'industrie automobile en Belgique souffre fortement. Il rappelle les fermetures de Renault Vilvorde, de Ford Genk, de Van Hool et désormais d'Audi. Un scénario similaire se produira-t-il, par exemple, chez Volvo? Et dans l'affirmative, comment s'y préparer au mieux? Qu'est-ce qui a échoué dans la transition industrielle? Certains éléments ont en effet une incidence non seulement sur les entreprises elles-mêmes, mais également sur les sous-traitants, qui bénéficient souvent de trop peu d'attention dans les plans sociaux. Comment les accompagner? Comment faire pour limiter autant que possible l'incidence économique sur les sous-traitants?

Mme Anja Vanrobaeys (Vooruit) déplore également l'absence de la direction d'Audi à l'audition, bien qu'elle ne s'attendait pas à autre chose après la visite d'entreprise effectuée chez Audi. Aucun des groupes politiques n'a plus confiance en cette entreprise. Il est clair que la direction souhaite simplement se débarrasser de ce site. Le ministre du Travail a déjà annoncé que la *task force* se réunirait le 9 octobre. À cet égard, l'intervenante a appelé tout le monde – les gouvernements fédéral et des entités fédérées, les syndicats, les parlements – à agir en bonne intelligence. Il s'agit effectivement d'une usine ultramoderne et d'effectifs bien formés et flexibles: il ne faut pas l'oublier, non seulement pour l'avenir de l'industrie manufacturière et pour l'avenir de tous les travailleurs, mais également en vue d'une transition durable dans l'intérêt des générations futures.

Mevrouw Vanrobaeys wil nogmaals haar solidariteit en respect voor de werknemers van Audi en de toeleveranciers betuigen. Ze heeft er met name bewondering voor dat al die werknemers nog steeds aan het werk zijn, ondanks het gebrek aan duidelijkheid over hun toekomst. Zoiets moet verschrikkelijk zijn om mee te maken. Velen hebben al eens moeten inleveren in 2006. Bovendien gaat het voor vele werknemers niet zomaar om een job, maar om hun leven. Sommigen hebben daar 35 jaar gewerkt, er hun partner leren kennen en er vrienden voor het leven gemaakt. Rond het bedrijf heeft zich een ganse sociale gemeenschap gevormd. Het moet dan ook bijzonder hard zijn om nu in deze situatie terecht te komen.

Sinds de hoorzitting van juli vonden er verschillende ondernemingsraden plaats. Daarbij werd de informatie in schijfjes vrijgegeven. Eerst was er sprake van een herstructurering, dan van interne alternatieven, vervolgens werden er 25 potentiële overnemers onderzocht, vandaag rest er slechts één potentiële overnemer zonder levensvatbaar plan. Hebben de vertegenwoordigers van de vakbonden voldoende transparante en duidelijke informatie gekregen over de interne alternatieven? Zijn die ook voldoende onderzocht? Hebben zij het businessplan kunnen inzien van die ene, niet levensvatbaar geachte overnemer?

Hoe zien de vertegenwoordigers de werking van de geplande taskforce? Welke vragen zullen zij daar stellen? Vinden zij het een goed idee om zoveel mogelijk samen te werken? Wil ook Agoria in die taskforce mee aan hetzelfde zeel trekken, zodat de toekomst van de site kan worden verzekerd? Zal er worden gepleit voor een samenwerking met de gewesten? Het lid denkt onder meer aan de afbakening van ontwrichte zones, waarvoor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog steeds niet de formele vraag heeft gesteld. Hoe beoordelen de vertegenwoordigers het denkspoor dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn voorkeepsrecht zou gebruiken om de site te kopen en alzo de industriële toekomst ervan te verzekeren?

Het lid wenst ook haar respect voor de werknemers van de toeleveranciers uit te spreken. Zij waren ooit werknemers van Audi, maar werden vanwege kostenbesparingen en winstdoelstellingen doorgeschoven naar een ander bedrijf. Nu staan zij tijdelijk werkloos voor de poort van Audi, zonder informatie en zonder enige sociale begeleiding. Dat is werkelijk schandalig. Daarom roept mevrouw Vanrobaeys de Kamerleden op om de wet-Renault aan te passen. In tegenstelling tot andere partijen, blijft zij van mening dat de wet wel functioneert, wat onder meer is gebleken bij Decathlon.

Mme Vanrobaeys souhaite témoigner à nouveau sa solidarité et son respect envers les travailleurs d'Audi et des sous-traitants. Elle admire particulièrement le fait que tous ces salariés continuent à travailler, malgré le manque de clarté quant à leur avenir. Une situation de ce type doit être terrible à vivre. De nombreux travailleurs ont déjà dû réduire la voilure en 2006 et, pour beaucoup d'entre eux, il ne s'agit pas seulement d'un emploi, mais de toute leur vie. Certains y travaillent depuis 35 ans, y ont rencontré leur partenaire et s'y sont fait des amis pour la vie. Toute une communauté sociale s'est constituée autour de l'entreprise. Il doit donc être particulièrement difficile de se retrouver dans cette situation aujourd'hui.

Plusieurs conseils d'entreprise ont eu lieu depuis l'audition de juillet. Lors de ces conseils, les informations ont été diffusées au compte-gouttes. Il a d'abord été question de restructuration, puis d'alternatives internes, 25 repreneurs potentiels ont ensuite été examinés, et aujourd'hui, il ne reste plus qu'un seul repreneur potentiel sans plan viable. Les délégués syndicaux ont-ils reçu des informations suffisamment transparentes et claires sur les alternatives internes? Ces alternatives ont-elles également été suffisamment creusées? Ont-ils pu consulter le plan d'affaires du seul repreneur jugé non viable?

Comment les délégués envisagent-ils le fonctionnement de la *task force* prévue? Quelles questions y poseront-ils? Estiment-ils qu'il est judicieux de coopérer autant que possible? Agoria entend-elle également s'unir aux travailleurs dans le cadre de cette *task force* en vue d'assurer l'avenir du site? Une coopération avec les Régions sera-t-elle préconisée? L'intervenante songe notamment à la délimitation de zones franches, que la Région de Bruxelles-Capitale n'a pas encore demandée formellement. Que pensent les délégués de la piste selon laquelle la Région de Bruxelles-Capitale ferait usage de son droit de préemption pour acheter le site et en assurer ainsi l'avenir industriel?

La membre tient par ailleurs à exprimer son respect pour les travailleurs des sous-traitants. Ils étaient auparavant employés par Audi, mais ils ont été poussés vers une autre entreprise en raison de mesures d'économie et d'objectifs de rentabilité. Ils se retrouvent maintenant au chômage temporaire devant les portes de l'usine Audi, sans information et sans le moindre accompagnement social. C'est absolument scandaleux. C'est la raison pour laquelle Mme Vanrobaeys appelle les députés à modifier la loi Renault. Contrairement aux membres d'autres groupes, elle reste convaincue que la loi fonctionne, comme on a notamment pu le voir chez Decathlon.

Aangezien nog niet duidelijk is of die wetsaanpassing snel kan worden doorgevoerd, kan men ondertussen voortwerken op basis van aanbeveling nr. 28, waarin wordt gevraagd om de werknemers van de toeleveranciers op te nemen in de procedure. Zullen de sociale partners en Agoria die aanbeveling uitvoeren, zodat de wet-Renault ook voor die werknemers kan worden toegepast, zij voortaan correct worden geïnformeerd en ze recht hebben op een sociaal plan en eventueel – in een later stadium – op begeleiding bij het vinden van een nieuwe job?

Ten slotte deelt het lid mee dat de Kamerleden schriftelijke vragen aan de directie mogen stellen. Hebben de vertegenwoordigers van de vakbonden suggesties dienaangaande? Dan is mevrouw Vanrobaeys graag bereid ze door te geven aan de directie. Zo kan men de directie onder druk blijven zetten om duidelijkheid te verschaffen en de toekomst van de site te verzekeren.

Mevrouw Rajae Maouane (Ecolo-Groen) dankt de vertegenwoordigers van de vakbonden en van Agoria voor hun aanwezigheid, op een moment dat de directie van Audi nogmaals schittert door afwezigheid. Dat getuigt van misprijzen voor de democratische instellingen en voor het lot van de werknemers. Het lid zal er alleszins nauwgezet op toezien dat alles in het werk wordt gesteld om kwalitatieve jobs te behouden, ook voor toeleveranciers, leveranciers en tijdelijke krachten. De uitdaging is om in Europa, en in het bijzonder in Brussel, de toekomst van de industrie te vrijwaren. Audi Vorst maakt deel uit van het Belgische patrimonium en van het lokale sociale weefsel.

Als ecologist betreurt mevrouw Maouane het gebrek aan transparantie. Wanneer de directie voorstellen verwerpt of over bepaalde informatie beschikt, is het haar plicht om de vakbonden en werknemers daarover in te lichten en haar standpunten te verantwoorden, maar dat is helemaal niet gebeurd. Integendeel, er is een schreeuwend gebrek aan antwoorden.

Er zou zich slechts een enkele kandidaat-overnemer hebben aangediend, maar zijn plan werd niet levensvatbaar geacht. Dat werd ook besproken op de ondernemingsraad van 1 oktober. Kunnen de vertegenwoordigers daarover iets meer vertellen? Wat zijn de volgende stappen?

De federale regering zal binnenkort de taskforce bijeenroepen. Hoe willen de vertegenwoordigers van de vakbonden die taskforce voorbereiden? Welke vragen en verwachtingen koesteren zij? Hoe verwachten zij samen te werken met de verschillende deelstaatregeringen, en dan met name met de Brusselse regering?

Tant que l'on ne sait pas encore clairement si la loi pourra être modifiée rapidement, on peut continuer à travailler sur la base de la recommandation n° 28, qui demande d'intégrer les travailleurs des sous-traitants dans la procédure. Les partenaires sociaux et Agoria suivront-ils cette recommandation, afin que la loi Renault puisse également être appliquée pour ces travailleurs, qu'ils soient dorénavant informés de manière correcte et qu'ils aient droit à un plan social et éventuellement – à un stade ultérieur – à un accompagnement pour trouver un nouvel emploi?

Enfin, l'intervenante indique que les députés peuvent poser des questions à la direction par écrit. Si les représentants des organisations syndicales ont des suggestions à cet égard, Mme Vanrobaeys est disposée à les transmettre à la direction afin de maintenir la pression pour obtenir des informations claires et assurer l'avenir du site.

Mme Rajae Maouane (Ecolo-Groen) remercie les représentants des organisations syndicales et d'Agoria pour leur présence, à un moment où la direction d'Audi brille une nouvelle fois par son absence. Cette attitude illustre leur mépris pour les institutions démocratiques et le sort des travailleurs. La membre veillera en tout état de cause à ce que tout soit mis en œuvre pour conserver des emplois de qualité, en ce compris chez les sous-traitants, chez les fournisseurs et parmi les travailleurs intérimaires. Le défi à relever consiste à préserver l'industrie en Europe et en particulier à Bruxelles. Audi Forest fait partie du patrimoine belge et du tissu social local.

En tant qu'écologiste, Mme Maouane déplore le manque de transparence affiché par la direction. Lorsque celle-ci rejette des propositions ou dispose de certaines informations, il lui appartient d'informer les organisations syndicales et les travailleurs et de justifier ses positions, ce qu'elle n'a absolument pas fait. Au contraire, la membre déplore un manque criant de réponses.

Il semble qu'un seul candidat repreneur se soit manifesté, mais son plan n'a pas été jugé viable. Ce point a également été discuté lors du conseil d'entreprise du 1^{er} octobre. Les représentants peuvent-ils en dire plus à ce sujet? Quelles sont les prochaines étapes?

Le gouvernement fédéral convoquera prochainement la *task force*. Comment les représentants des organisations syndicales entendent-ils la préparer? Quelles sont leurs questions et leurs attentes? Comment entendent-ils coopérer avec les gouvernements des différentes entités fédérées, et en particulier avec le gouvernement bruxellois?

Mevrouw Meyrem Almaci (Ecolo-Groen) wil de vertegenwoordigers van Agoria en van de verschillende vakbonden, zowel van het moederbedrijf als van de onderaannemers, oprecht danken voor hun aanwezigheid. Dat is niet evident. Gelet op de ondernemingsraad van 1 oktober, kan het lid zich voorstellen dat de genodigden met hun gedachten elders zijn. Het moet ook hard zijn om hier een reeks vragen voorgeschoteld te krijgen die eigenlijk door de directie zouden moeten worden beantwoord. Daarmee verkeren de vakbondsafgevaardigden in een penibele situatie, die voor niemand constructief is, ook niet ten aanzien van andere werkgeversorganisaties of werkgevers en ten aanzien van de samenleving in haar geheel, die veel heeft geïnvesteerd in een state-of-the-artsite, waardoor het bedrijf en zijn werknemers er kunnen floreren.

Mevrouw Almaci wil in de eerste plaats nagaan wat er nog kan en moet gebeuren om een toekomst voor de site mogelijk te maken. Daarom vraagt ze aan de vertegenwoordigers van Agoria welke rol zij voor zichzelf in dit verhaal zien. Het kader inzake sociale bemiddeling is immers niet verplicht en de regering en het Parlement beschikken over heel weinig hefboomen om een overnemer te vinden en de toekomst van de site te verzekeren.

Welke verwachtingen koesteren de vertegenwoordigers na de ondernemingsraad van gisteren? In welke mogelijke denksporen durven zij nog te geloven? Of geloven zij alleen nog maar in een afwikkelingsplan met een degelijk sociaal kader?

Ten slotte merkt het lid op dat de vakbonden heel gefragmenteerd op de hoogte worden gebracht. In Duitsland zijn werknemersorganisaties vertegenwoordigd in de raad van bestuur. Zou dat een oplossing kunnen bieden voor de toekomst?

De heer Kjell Vander Elst (Open Vld) sluit zich aan bij de reeds gestelde vragen. Hij wil enkel van de gelegenheid gebruikmaken om de genodigden te danken voor hun aanwezigheid. Dat getuigt van moed in een zeer moeilijke periode, een moed die de directie niet heeft getoond. Het lid betreurt dan ten zeerste.

De heer Vander Elst heeft vernomen dat de werknemers na het slechte nieuws van gisteren toch het werk hebben hervat. Ook dat is opnieuw een teken van veerkracht, waarvoor het lid hen wil feliciteren.

De heer François De Smet (DéFI) apprecieert dat de vertegenwoordigers van de werknemers van Audi en van de toeleveranciers evenals de vertegenwoordigers van Agoria in zeer moeilijke omstandigheden zijn teruggekeerd naar de Kamercommissie. Ook hij vindt het jammer dat de directie van Audi afwezig is. De commissieleden

Mme Meyrem Almaci (Ecolo-Groen) remercie sincèrement les représentants d'Agoria et des organisations syndicales – de la maison-mère et des sous-traitants – pour leur présence malgré le contexte difficile. Compte tenu du conseil d'entreprise du 1^{er} octobre, la membre suppose que les invités ont l'esprit ailleurs. Il doit également être difficile de se voir poser une série de questions auxquelles il appartient en fait à la direction de répondre. Les représentants syndicaux se trouvent ainsi dans une situation pénible, qui n'est constructive pour personne: ni pour les autres organisations patronales ou les autres employeurs, ni pour la société dans son ensemble, qui a investi massivement dans un site dernier cri pour que l'entreprise et ses travailleurs puissent y prospérer.

Mme Almaci entend d'abord examiner ce qui peut et doit encore être fait pour permettre au site d'avoir un avenir. C'est pourquoi elle demande aux représentants d'Agoria quel rôle ils peuvent jouer dans ce contexte. Le cadre pour la médiation sociale n'est en effet pas obligatoire et le gouvernement et le Parlement disposent de très peu de leviers pour trouver un repreneur et assurer l'avenir du site.

Quelles sont les attentes des représentants à l'issue du conseil d'entreprise d'hier? En quelles pistes de réflexion osent-ils encore croire? Ou ne croient-ils plus qu'en un plan de résolution doté d'un cadre social décent?

Enfin, l'intervenante fait observer que les organisations syndicales sont informées de façon très fragmentée. En Allemagne, elles siègent au conseil d'administration. Pourrait-il s'agir d'une solution pour l'avenir?

M. Kjell Vander Elst (Open Vld) se rallie aux questions qui ont déjà été posées. Il veut simplement remercier les invités pour leur présence, qui témoigne de leur courage dans une période très difficile. La direction n'a, quant à elle, pas montré le même courage, ce que le membre déplore au plus haut point.

M. Vander Elst a appris que les travailleurs avaient malgré tout repris le travail après la mauvaise nouvelle d'hier. Cette attitude est également un signe de résilience que l'intervenant tient à saluer.

M. François De Smet (DéFI) apprécie que les représentants des travailleurs d'Audi et des sous-traitants ainsi que les représentants d'Agoria soient revenus en commission dans ces circonstances très difficiles. Il déplore lui aussi l'absence de la direction d'Audi. Lors de la visite de l'usine, les membres de la commission

hebben Audi tijdens het bedrijfsbezoek nochtans gewezen op de noodzaak om zich in de Kamercommissie ten aanzien van de maatschappij te verantwoorden, gelet op het belang van de auto-industrie in België.

Hoe is de ondernemingsraad van 1 oktober verlopen? Welke indruk hebben de vakbondsafgevaardigden van de directie van Audi? Hebben zij ook de indruk dat de directie dubbel spel speelt? Ze beschikt over een topfabriek waarvan ze zich zo goedkoop mogelijk wil ontdoen, met het doorschuiven van de mogelijke risico's naar een potentiële overnemer. Hebben zij misschien informatie die bij de Kamerleden nog niet bekend is? Wat verwachten zij van de federale taskforce, die eerstdaags zal bijeenkomen?

Welke visie heeft Agoria op deze crisis? Hoe beoordeelt zij de strategische keuzes van Audi en het moederbedrijf aan de ene kant, en het industriële beleid van ons land aan de andere kant? Wie draagt welk deel van de verantwoordelijkheid voor deze industriële ramp? Ooit waren er een tiental autofabrieken in ons land, vandaag zijn het er nog hoogstens drie. Hoe kan men daaruit lessen trekken voor de toekomst?

II. — ANTWOORDEN VAN DE UITGENODIGDE SPREKERS

A. Antwoorden van de uitgenodigde sprekers namens de vakbonden

1. Vertegenwoordigers van de werknemers bij Audi Brussels

De heer Jan Baetens (bestendig secretaris, ACV-CSC Metea) volgt als secretaris van het ACV vooral de situatie bij Audi op. Hij verheugt zich erover dat ook heel wat vertegenwoordigers van de toeleveranciers aanwezig zijn. Die groep blijft in de huidige situatie immers voor een stuk in de kou staan. Tevens is de heer Baetens blij te vernemen dat iedereen eensgezind verwijst naar de komende taskforce, die hopelijk de aanzet kan geven om de wet-Renault te herbekijken, want daar zijn toch wel wat mankementen aan. Hij wil vooral de hoop uitdrukken dat de Kamerleden samen met de sociale partners – en de studiediensten van de vakbonden – een en ander ten goede kunnen veranderen.

Wat Audi zelf betreft, wijst de spreker erop dat het bedrijf zich heel goed laat omringen door advocaten en juristen, die het spel op dit moment zeer rigoreus spelen en hun eigen scenario daarbij zeer strikt volgen.

avaient pourtant signalé à la direction d'Audi la nécessité de se justifier en commission de la Chambre vis-à-vis de la société, compte tenu de l'importance de l'industrie automobile en Belgique.

Comment le conseil d'entreprise du 1^{er} octobre s'est-il déroulé? Quelle impression la direction d'Audi a-t-elle laissée aux délégués syndicaux? Ont-ils également le sentiment que la direction joue un double jeu? Elle dispose d'une usine dernier cri dont elle veut se défaire à bon compte, en transférant les risques potentiels à un éventuel repreneur. Possèdent-ils des informations dont les membres de la Chambre ne disposent pas encore? Qu'attendent-ils de la *task force* fédérale qui se réunira prochainement?

Quelle est l'opinion d'Agoria sur cette crise? Comment évalue-t-elle les choix stratégiques d'Audi et de la société-mère d'une part, et la politique industrielle de notre pays d'autre part? Quelle est la responsabilité respective de chacun dans cette catastrophe industrielle? La Belgique comptait auparavant une dizaine d'usines automobiles et il en reste à peine trois aujourd'hui. Quelles leçons peut-on en tirer pour l'avenir?

II. — RÉPONSES DES ORATEURS INVITÉS

A. Réponses des invités représentant les organisations syndicales

1. Représentants des travailleurs d'Audi Brussels

En sa qualité de secrétaire de la CSC, M. Jan Baetens (*secrétaire permanent, CSC-ACV Metea*) suit principalement la situation chez Audi. Il se félicite que de nombreux représentants des sous-traitants soient également présents. Dans la situation actuelle, les travailleurs des sous-traitants sont en effet quelque peu abandonnés à leur sort. M. Baetens est également satisfait d'entendre que les intervenants renvoient de façon unanime à la *task force* qui se réunira prochainement, et il espère que celle-ci pourra amorcer un remaniement de la loi Renault, qui présente tout de même quelques lacunes. Il exprime en particulier son espoir que les députés puissent, en coopération avec les partenaires sociaux – et les services d'étude des organisations syndicales –, remédier à ces manquements.

En ce qui concerne Audi, l'intervenant indique que l'entreprise est très bien entourée par des avocats et des juristes qui, pour l'heure, respectent scrupuleusement la partition dictée par Audi. À chaque conseil d'entreprise

Bij elke bijzondere ondernemingsraad worden er punten afgevinkt, waarmee de vertegenwoordigers van de bonden meestal niet akkoord gaan.

Eerst was er de aankondiging, waarbij er werd gediscussieerd over het exacte aantal. Er werd gezegd dat in oktober 1500 mensen zouden moeten vertrekken en in februari nog eens 1200, om dan eind 2025 te landen met 300 medewerkers. De spreker kan niet bevestigen dat die tijdslijn nog steeds wordt bewaakt, maar de richting is duidelijk.

Op een eerste bijzondere ondernemingsraad werden de interne alternatieven besproken. De cijfers die de bonden daarbij ontvingen, zijn erg summier. De Volkswagen Group heeft ook voor het onderzoeken van de interne alternatieven met een consultant gewerkt. Er waren in totaal 24 alternatieve voorstellen, maar achteraf is gebleken dat er daarvan slechts 4 zijn onderzocht. Eigenlijk vroeg de directie gewoon om haar te geloven op het vlak van de cijfers, waaruit zij dan had besloten dat geen enkele van die scenario's levensvatbaar was.

Wat de criteria betreft, krijgt een project met 200 of 300 medewerkers – of zelfs minder dan 100 – al een rood licht. Audi vindt zo'n scenario niet levensvatbaar en voert het af. De spreker is daarentegen van mening dat men met tien alternatieven misschien wel duizend of meer jobs zou kunnen redden. Daarom werd met de directie afgesproken om die alternatieven samen met de Duitse Group Sieben te bekijken, in samenspraak met de Duitse vakbond IG Metall, die ook in de bijzondere ondernemingsraden aan tafel zit. Er werd eveneens overeengekomen dat Audi de data zou doorgeven, zodat de afgevaardigden van het personeel de berekeningen kunnen controleren. Daaruit blijkt onder meer dat er niet werd gekeken naar de return on investment. Men ging enkel na of een alternatief geen, weinig of veel investeringen vergt. Zo komt men tot een resultaat met veel rode bolletjes. Alleen de zogenaamde refurbishfabriek, waar elektrische wagens opnieuw op punt zouden worden gesteld om ze later op de tweedehandsmarkt te lanceren, kreeg aanvankelijk een groen licht. Uiteindelijk werd echter geoordeeld dat zoiets te zware investeringen zou vergen en dat de verkoopwaarde van die tweedehandswagens ook al aan het kelderen is. Daarom vond Audi dat voorstel niet meer interessant.

Alle militanten en vakbondssecretarissen keken vervolgens hoopvol uit naar de bijzondere ondernemingsraad van gisteren, 1 oktober. Het was positief dat er iemand speciaal uit Duitsland was gekomen om de nodige uitleg te verschaffen, al bleek hij helemaal niets te vertellen te hebben. Audi had 26 bedrijven zelf gecontacteerd, samen

extraordinaire, des points sont marqués comme réglés alors que les représentants des syndicats ne sont généralement pas d'accord.

Il y a d'abord eu l'annonce de la fermeture, qui a donné lieu à une discussion sur les chiffres précis. La direction a indiqué que 1500 travailleurs devraient quitter l'entreprise en octobre et 1200 autres en février, pour qu'il ne reste plus que 300 collaborateurs fin 2025. L'orateur ne peut pas confirmer que ce calendrier reste de mise, mais on sait à quoi s'en tenir.

Les alternatives internes ont été abordées lors du premier conseil d'entreprise extraordinaire. Les chiffres que les organisations syndicales ont reçus à cette occasion sont très sommaires. Le groupe Volkswagen a également travaillé avec un consultant pour examiner les alternatives internes. Au total, 24 alternatives ont été évoquées, mais il est apparu ultérieurement que seules quatre d'entre elles ont été étudiées. La direction a en fait demandé qu'on lui fasse une totale confiance concernant les chiffres sur la base desquels elle a conclu qu'aucun de ces scénarios n'était viable.

En ce qui concerne les critères, tout projet prévoyant 200 ou 300 collaborateurs – voire moins de 100 – est écarté. Audi estime que ce type de scénario n'est pas viable et le rejette. L'orateur estime quant à lui qu'avec dix solutions, on pourrait peut-être sauver mille emplois, voire plus. C'est pourquoi il a été convenu avec la direction que ces solutions seraient examinées avec le groupe allemand Sieben, en concertation avec le syndicat allemand IG Metall, qui participe également aux conseils d'entreprise extraordinaires. Il a également été convenu qu'Audi transmettrait les données afin que les délégués du personnel puissent vérifier les calculs. Il en est notamment ressorti que le retour sur investissement n'avait pas été pris en compte. Il a uniquement été vérifié si une solution nécessitait beaucoup d'investissements, peu d'investissements ou aucun investissement. Cette méthode a entraîné de nombreux refus. Seule la solution d'une usine de reconditionnement où les voitures électriques seraient remises en état en vue de leur revente sur le marché d'occasion a initialement reçu un feu vert. En fin de compte, Audi a cependant estimé que cette solution nécessiterait des investissements trop lourds et que la valeur de vente de ces véhicules de seconde main était aussi en train de s'effondrer. C'est pourquoi Audi n'était plus intéressé par cette proposition.

L'ensemble des militants et des secrétaires syndicaux ont ensuite placé leurs espoirs dans le conseil d'entreprise extraordinaire d'hier, c'est-à-dire du 1^{er} octobre. Un point positif fut qu'une personne était venue spécialement d'Allemagne pour fournir les explications nécessaires. Cependant, il est apparu que cette personne n'avait rien

met Goldman Sachs en KPMG. Van die 26 bedrijven hebben er 13 geen enkel teken van leven gegeven. Met 12 van de 13 overblijvende bedrijven is er een gesprek geweest, maar uiteindelijk heeft geen enkele van die 12 een businessplan of een dossier ingediend. Dat betekent dat van de 26 potentiële kandidaat-overnemers er 25 niet de moeite hebben gedaan om een dossier in te dienen. Daarmee bleef er nog een dossier over, doch de directie deelde op een vrij directe, en achteraf gezien ludieke wijze mee dat zij zeer sceptisch tegenover die overnemer stond. Zij vond het voorgestelde bedrijfsplan zeer flou en onduidelijk. Bovendien vroeg men daarin dat de Volkswagen Group nog gedurende acht jaar zou instaan voor de kosten van eventuele herstructurerings. In het plan werd ook gesproken over de overname van maximaal 1500 werknemers. De directie heeft laten verstaan dat het zou gaan om een Belgische overnemer, die nu nog vijf dagen de tijd krijgt om zijn plan te verfijnen en opnieuw door te sturen, maar tussen de lijnen door werd de boodschap meegegeven dat men weinig vertrouwen heeft in deze overnemer.

De spreker bevestigt dat Audi in deze omstandigheden tegelijk scheidsrechter en curator is. Uiteraard moet het wel om een ernstig bod gaan.

De directie heeft een voorstel gedaan voor een sociaal plan. De heer Baetens had verwacht dat het om een ernstig voorstel zou gaan, maar dat was helemaal niet het geval. Het was "een gigantische belediging" ten aanzien van de werknemers van Audi, zelfs te belachelijk voor woorden. De vakbondsafgevaardigden bekijken nu samen met IG Metall wat er leeft in Duitsland en ze willen vervolgens een tegenvoorstel formuleren, dat verschillende onderdelen zal bevatten. Zo wil men de mensen die in een zeer precarie toestand verkeren, toch een toekomst kunnen bieden, binnen of buiten de muren van Audi. Als het verhaal slecht afloopt, zal er veel in opleiding moeten worden geïnvesteerd om die mensen terug aan een job te kunnen helpen.

De spreker verduidelijkt dat de economische kosten van een werknemer bij Audi Brussel 7,2 % bedragen van de totale kosten voor de productie van een voertuig, wat geen onoverkomelijk probleem kan zijn.

De vakbonden willen, samen met Group Sieben, de levensvatbaarheid van alle mogelijke alternatieven onderzoeken. Dat zou immers tot een mogelijke doorstart van de fabriek kunnen leiden. Alle middelen moeten worden uitgeput om dat mogelijk te maken, al is de heer Baetens er zich van bewust dat er al een beslissing is genomen in Wolfsburg of Ingolstadt die nog moeilijk te keren zal zijn. Wel blijft hij zich grote vragen stellen bij

à annoncer. Audi a elle-même contacté 26 entreprises en collaboration avec Goldman Sachs et KPMG. Sur ces 26 entreprises, 13 n'ont donné aucun signe de vie. Un entretien a eu lieu avec 12 des 13 entreprises restantes, mais en fin de compte, aucune d'elles n'a déposé un plan d'entreprise ou un dossier. En d'autres termes, sur les 26 candidats repreneurs potentiels, 25 n'ont pas pris la peine d'introduire un dossier. Il reste donc un dossier, mais la direction a fait savoir d'une manière assez directe et, avec le recul, plutôt ludique, qu'elle était très sceptique à l'égard de ce repreneur. Elle a trouvé que le plan d'entreprise proposé était très flou et peu clair. En outre, il demandait que le groupe Volkswagen prenne encore en charge les coûts d'éventuelles restructurations pendant huit ans. Ce plan évoquait en outre la reprise de 1500 travailleurs maximum. La direction a laissé entendre qu'il s'agirait d'un repreneur belge à qui elle a donné cinq jours pour affiner son plan et le soumettre à nouveau, mais, entre les lignes, elle a fait passer le message qu'elle n'avait pas vraiment confiance dans ce repreneur.

L'orateur confirme que, dans ces circonstances, Audi est à la fois arbitre et curateur. Bien sûr, l'offre doit être sérieuse.

La direction a fait une proposition de plan social. M. Baetens s'attendait à ce qu'il s'agisse d'une proposition sérieuse, mais ce ne fut pas du tout le cas. Cette proposition était tout bonnement ridicule et représentait un "énorme affront" pour les travailleurs d'Audi. Les délégués syndicaux examinent à présent avec IG Metall ce qui se dit en Allemagne, et ils souhaitent ensuite formuler une contre-proposition qui comprendra plusieurs parties. L'objectif est d'ainsi assurer un avenir, chez Audi ou ailleurs, aux personnes qui se trouvent dans une situation très précaire. Si cette procédure se termine mal, il faudra investir beaucoup de moyens dans la formation en vue d'aider ces personnes à retrouver un emploi.

L'orateur précise qu'à l'usine Audi de Bruxelles, les coûts économiques d'un travailleur représentent 7,2 % des coûts totaux de la production d'un véhicule, et estime que cela ne peut pas constituer un problème insurmontable.

Les syndicats souhaitent examiner la viabilité de toutes les autres solutions possibles avec le groupe Sieben, car cela permettrait peut-être de relancer l'entreprise. M. Baetens estime qu'il faut épuiser tous les moyens possibles pour y parvenir bien qu'il soit conscient qu'une décision a déjà été prise à Wolfsburg ou à Ingolstadt et qu'il sera difficile de revenir en arrière. Il continue cependant à se poser de sérieuses questions à propos

de – naar zijn aanvoelen – lichtzinnige berekeningen waarop Audi zich heeft gebaseerd.

De heer Hillal Sor (algemeen secretaris, MWB-ABVV/FGTB) bekent dat de vakbondsafgevaardigden op de site eigenlijk hetzelfde meemaken als de parlementsleden. De directieleden van Audi, die weigeren om zich te verantwoorden in de commissie, hebben de toekomst van een strategische site voor de auto-industrie in handen. De heer Sor begrijpt dat de commissieleden eensgezind pleiten voor het behoud van de site, maar dan mogen zij de beslissing niet overlaten aan Audi, die reeds het besluit heeft genomen om zich uit België terug te trekken. Het is toch ongelooflijk dat Audi unilateraal kan beslissen dat potentiële overnemers ten laatste tegen 23 september een bod moeten uitbrengen? De overheid heeft 150 miljoen euro geïnvesteerd in die site, maar toch beslist Audi over het tijdpad, de criteria, het aantal arbeidsplaatsen, de kwaliteit van de jobs en de prijs waartegen het bedrijf de site wil overdragen.

De spreker is enigszins verwonderd dat sommige parlementsleden nu de economische spelers willen mobiliseren, terwijl men al sinds februari weet dat het voortbestaan van de site bedreigd is. De heer Sor durft te hopen dat de economische spelers van dit land toch al aan de slag gegaan zijn om te zoeken naar alternatieven voor de bewuste site. Hij durft eveneens te hopen dat met het opstarten van de eerste taskforce door de eerste minister, AWEX en de federale en Vlaamse agentschappen reeds op zoek gegaan zijn naar mogelijke geïnteresseerden voor de site. De spreker stelt echter vast dat men alles uit handen geeft aan een economische speler die al heeft beslist om het land te verlaten en daarbij 3000 rechtstreekse medewerkers en duizenden medewerkers van de toeleveringsbedrijven op straat zet. Daarom moeten het Parlement en de regering dringend in actie schieten en verhinderen dat een multinationale onderneming alleen over de industriële toekomst van die site beslist, volgens haar eigen vage criteria – die ze met niemand, en zeker niet met de vakbonden heeft besproken. De wet-Renault biedt de vakbonden immers niet de wapens om die strijd met de Volkswagen Group te voeren.

Er zijn verschillende zaken die de overheid zou kunnen doen. Zo pleit de heer Sor ervoor dat men Audi zou verhinderen om de site te sluiten zolang er geen overnemer is gevonden. Alleen zo'n maatregel kan de directie voldoende afschrikken en haar doen beseffen dat ze met de Belgische regering zal moeten onderhandelen. Het activeren van een voorkooprecht kan interessant zijn, maar dan niet tegen de marktwaarde. Het zal dan een voorkooprecht tegen 1 euro moeten zijn, want de vakbonden zullen nooit aanvaarden dat de werknemers die hun job verliezen, via de belastingen moeten

de la légèreté – selon lui – des calculs sur lesquels Audi s'est basé.

M. Hillal Sor (secrétaire général, MWB-FGTB/ABVV) indique que les délégués syndicaux du site sont en fait confrontés à la même situation que les parlementaires. Les membres de la direction d'Audi, qui refusent de se justifier en commission, tiennent entre leurs mains l'avenir d'un site stratégique pour l'industrie automobile. M. Sor comprend que les membres de la commission préconisent à l'unanimité de conserver le site, mais dans ce cas, ils ne peuvent pas laisser la décision entre les mains d'Audi, qui est déjà déterminée à se retirer de Belgique. Il est tout de même incroyable qu'Audi puisse décider unilatéralement que les repreneurs potentiels doivent soumettre une offre pour le 23 septembre au plus tard. Les pouvoirs publics ont investi 150 millions d'euros dans ce site, mais c'est Audi qui fixe le calendrier, les critères, le nombre d'emplois, la qualité des emplois et le prix auquel il entend céder le site.

L'orateur s'étonne quelque peu que certains parlementaires souhaitent désormais mobiliser les acteurs économiques, alors qu'il est de notoriété publique depuis février que la survie du site est menacée. M. Sor ose espérer que les acteurs économiques de notre pays ont déjà entamé des démarches en vue de trouver des alternatives pour le site visé. Il ose également espérer que la mise en place de la première *task force* par le premier ministre a incité l'AWEX ainsi que les agences fédérales et flamandes à chercher des personnes potentiellement intéressées par le site. L'orateur constate toutefois qu'on laisse le contrôle à un acteur économique qui a déjà décidé de quitter le pays, mettant au chômage 3000 travailleurs directs et des milliers de travailleurs des entreprises sous-traitantes. C'est pourquoi le Parlement et le gouvernement doivent agir d'urgence et empêcher qu'une multinationale décide seule de l'avenir industriel de ce site, selon ses propres critères flous – dont elle n'a discuté avec personne, et certainement pas avec les syndicats. En effet, la loi Renault n'offre pas aux syndicats les armes nécessaires pour mener ce combat avec le groupe Volkswagen.

Les autorités pourraient prendre différentes mesures. M. Sor préconise ainsi d'empêcher Audi de fermer le site tant qu'un repreneur n'a pas été trouvé. Seule une mesure de ce type pourrait être suffisamment dissuasive pour la direction et lui faire comprendre qu'elle devra négocier avec le gouvernement belge. L'activation d'un droit de préemption peut être intéressante, mais pas à la valeur marchande. Il faudra alors imposer un droit de préemption d'un euro, car les syndicats n'accepteront jamais que les travailleurs qui perdent leur emploi doivent participer, via leurs impôts, au financement de

meebetalen voor de overname van de site. Kortom, als men het erover eens is dat de industriële toekomst van de site moet worden gevrijwaard, dan moeten het Parlement en de regering alle mogelijke middelen inzetten om het machtsverevenwicht met de Volkswagen Group te herstellen. De multinational mag niet zomaar zelf kunnen beslissen dat er geen overnemers of levensvatbare alternatieven zijn en dat hij de site daarom verkoopt aan de hoogste bidder of een projectontwikkelaar, waardoor men de kosten voor het sociaal plan kan recupereren.

De Europese vakbonden hebben mevrouw von der Leyen van de Europese Commissie schriftelijk om een onderhoud verzocht om met haar over de crisis van de werkgelegenheid in de autosector te kunnen spreken. Men spreekt immers vaak over de crisis van de autosector, maar een bedrijf zoals Volkswagen heeft vorig jaar 12 miljard euro aan dividenden uitgekeerd. Dat is geen crisis voor de Volkswagen Group, maar wel voor de werknemers, ook in Duitsland.

Er werd hier gevraagd of ook de fabriek van Volvo in België in gevaar is. Als Volkswagen in Duitsland beslist om een overeenkomst inzake jobzekerheid van 30 jaar te verbreken en Duitse bedrijfssites te sluiten, dan is geen enkele autosite in Europa nog veilig. Als de Kamerleden goede contacten onderhouden met mevrouw von der Leyen, kunnen ze haar dan vragen om te antwoorden, want tot nu toe is er complete radiostilte? Het Europese beleidsniveau zou daar iets kunnen doen. Volgens het rapport van Mario Draghi moet er dringend 850 miljard euro worden geïnvesteerd om ervoor te zorgen dat de Europese industrie nog een toekomst heeft. Als men dan weet dat de autosector ongeveer 10 % van de Europese economie vertegenwoordigt, zal men waarschijnlijk 80 tot 100 miljard euro moeten investeren in die sector. Op 19 september hebben de autoconstructeurs aan de Europese Commissie dringende steunmaatregelen gevraagd. Zullen de Europese beleidsmakers aanvaarden dat de autobedrijven geld krijgen om de Europese industrie en de verkoop van elektrische wagens in Europa te ondersteunen terwijl diezelfde bedrijven bedrijfsterreinen sluiten? Is dat rechtvaardig?

Het risico bestaat dat men geld injecteert om de autosector te redden, terwijl men in Europa niet langer over de benodigde productiecapaciteit beschikt. In dat geval dreigt het subsidiegeld naar andere delen van de wereld te vloeien. Wat als men de productiecapaciteit in Europa afbouwt, maar men er niet in slaagt om de autobedrijven om te schakelen en te laten overnemen, zelfs niet via de steunmaatregelen uit het rapport-Draghi? De spreker beklemtoont dat België in de komende maanden

la reprise du site. En résumé, si tout le monde s'accorde sur la nécessité de préserver l'avenir industriel du site, le Parlement et le gouvernement doivent déployer tous les moyens possibles pour rétablir le rapport de force avec le groupe Volkswagen. La multinationale ne doit pas pouvoir décider seule qu'il n'existe pas de repreneurs ni d'alternatives viables et qu'elle vend donc le site au plus offrant ou à un promoteur, récupérant ainsi le coût du plan social.

Les syndicats européens ont écrit à Mme von der Leyen, la présidente de la Commission européenne, pour lui demander un entretien afin de pouvoir évoquer la crise de l'emploi dans le secteur automobile. En effet, bien que l'on parle souvent de la crise du secteur automobile, une entreprise telle que Volkswagen a versé l'année dernière 12 milliards d'euros de dividendes. La crise ne touche pas le groupe Volkswagen mais les travailleurs, y compris en Allemagne.

Un parlementaire a demandé au cours de la présente audition si l'usine Volvo de Belgique était également menacée. Si Volkswagen décide en Allemagne de rompre un accord garantissant 30 ans de sécurité de l'emploi et de fermer des sites industriels allemands, alors aucun site automobile en Europe n'est plus à l'abri. Si les membres de la Chambre entretiennent de bons contacts avec Mme von der Leyen, pourraient-ils lui demander de répondre? Car jusqu'à présent, la demande des syndicats est restée lettre morte. Le niveau politique européen pourrait prendre des mesures. Selon le rapport de Mario Draghi, il convient d'investir d'urgence 850 milliards d'euros en vue d'assurer l'avenir de l'industrie européenne. Sachant que le secteur automobile représente près de 10 % de l'économie européenne, 80 à 100 milliards d'euros devront probablement être investis dans ce secteur. Le 19 septembre, les constructeurs automobiles ont sollicité auprès de la Commission européenne des mesures de soutien urgentes. Les décideurs politiques européens accepteront-ils que les constructeurs automobiles reçoivent de l'argent pour soutenir l'industrie européenne et la vente de voitures électriques en Europe, alors que ces mêmes constructeurs ferment des sites d'exploitation? Est-ce bien équitable?

On risque d'injecter de l'argent pour sauver le secteur automobile alors que l'Europe ne dispose plus de la capacité de production requise. Dans ce cas, les subventions risquent de bénéficier à d'autres régions du monde. Que se passera-t-il si la capacité de production est progressivement réduite en Europe, mais que l'on ne parvient pas à convertir les entreprises automobiles ni à trouver des repreneurs, même en bénéficiant des mesures de soutien prévues dans le rapport Draghi?

wellicht een van zijn twee overblijvende autofabrieken zal verliezen, wat dus betekent dat de helft van de auto-industrie in ons land verdwijnt. Daarmee is België een van de zwaarst getroffen landen in Europa. Waarom vraagt de federale regering niet aan Europa om een noodplan voor de werknemers uit de autosector? Men kan een deal maken: Europa steunt op vraag van de bedrijven de ontwikkeling, de infrastructuur en de verkoop van elektrische voertuigen, op voorwaarde dat die bedrijven geen sites meer sluiten. Zo kan men de toekomst van die industriële sites redden.

Vervolgens wenst de heer Sor in te gaan op de ontwikkeling van het sociaal plan. Honderden medewerkers van Audi van 55 jaar of ouder hebben 35 of 40 jaar lang gewerkt aan de assemblagelijijn. Aangezien de autosector in crisis is, zullen zij in de komende twee jaar niet gemakkelijk een nieuwe job vinden. Wat kan het Parlement doen voor die medewerkers?

Ten slotte verzekert de heer Sor dat de loonkosten absoluut niet het probleem zijn bij Audi. Dat is trouwens bevestigd door de directie. In de Belgische industriector worden vragen gesteld over de lonen, maar dat is zeker niet het belangrijkste probleem. Wel zijn er vaak andere problemen, bijvoorbeeld met betrekking tot de dure energie. En bovenal moet er een Europees industrieplan worden uitgewerkt.

Er werd hier gesproken over de re-industrialisatie in Noord-Frankrijk. De heer Sor kan nochtans verzekeren dat zijn kameraden van de Confédération Générale du Travail (CGT) zich erg ongerust maken over de toekomst van de autofabriek in Douvrin. De projecten voor de productie van elektrische batterijen, een speerpunt voor Noord-Frankrijk, liggen bijna allemaal stil. De crisis raakt dus ook de regio's waarvan werd gezegd dat ze zich economisch aan het herstellen waren.

De heer Sor blijft zich erover verbazen dat politici niet meer gealarmeerd zijn over de omvang van de huidige crisis. Als men de site van Audi echt wil redden, zullen er snel dwingende maatregelen moeten komen ten aanzien van de Volkswagen Group: zij mogen niet vertrekken zolang er geen overnemer is en zolang zij niet met de regering over die overname in overleg willen treden.

De heer Stephan De Mûelenaere (bestendig secretaris, ACLVB-CGSLB) bedankt de commissie voor haar luisterend oor. Zoals iedereen kan zien, is de directie van Audi er niet en ook van het directieniveau van de sociale partners komen er geen antwoorden. Zoals iedereen, heeft de spreker veel vragen die tot nog toe

L'orateur souligne que la Belgique perdra sans doute l'une de ses deux dernières usines automobiles dans les prochains mois, ce qui signifie que la moitié de l'industrie automobile de notre pays disparaîtra. De par cette fermeture, la Belgique est l'un des pays les plus durement touchés en Europe. Pourquoi le gouvernement fédéral ne demande-t-il pas à l'Europe un plan d'urgence pour les travailleurs du secteur automobile? Un accord peut être conclu: l'Europe soutient, à la demande des entreprises, le développement, les infrastructures et la vente de véhicules électriques, à condition que ces entreprises ne ferment plus aucun site. L'avenir de ces sites industriels pourra ainsi être sauvé.

M. Sor revient ensuite sur l'élaboration du plan social. Des centaines de collaborateurs d'Audi de 55 ans ou plus ont travaillé sur la ligne d'assemblage pendant 35 ou 40 ans. Compte tenu de la crise dans le secteur automobile, ils ne retrouveront pas aisément de nouvel emploi dans les deux prochaines années. Que peut faire le Parlement pour ces travailleurs?

Enfin, M. Sor assure que le coût salarial n'est absolument pas le problème chez Audi. La direction l'a d'ailleurs confirmé. Des questions se posent concernant les rémunérations dans le secteur industriel belge, mais ce n'est certainement pas le problème principal. Souvent, d'autres difficultés existent en revanche, comme par exemple le coût de l'énergie. Il convient avant tout de concevoir un plan industriel au niveau européen.

Un intervenant a évoqué la réindustrialisation du Nord de la France. M. Sor peut toutefois assurer que ses camarades de la Confédération Générale du Travail (CGT) sont fortement préoccupés par l'avenir de l'usine de batteries de Douvrin. Les projets de production de batteries électriques, qui doivent devenir un domaine d'excellence du Nord de la France, sont quasiment tous à l'arrêt. La crise touche donc également les régions que l'on disait sur la voie de la reprise économique.

M. Sor continue de s'étonner que les mandataires politiques ne soient pas davantage alarmés par l'ampleur de la crise actuelle. Si les autorités veulent réellement sauver le site d'Audi, elles devront prendre des mesures coercitives à l'égard du groupe Volkswagen: l'entreprise ne peut pas partir tant qu'il n'y a pas de repreneur et qu'elle refuse de se concerter avec le gouvernement à propos de cette reprise.

M. Stephan De Mûelenaere (secrétaire permanent, ACLVB-CGSLB) remercie la commission pour son écoute attentive. Comme tout le monde peut le constater, la direction d'Audi brille par son absence et la direction des partenaires sociaux n'apporte pas davantage de réponses. Comme tout le monde, l'orateur se pose de

onbeantwoord zijn gebleven en die alle betrokkenen in een artificiële leegte duwen. Of dat de bedoeling is of niet, is een andere vraag, maar men zou kunnen zeggen dat de directie van Audi haar werknemers gijzelt en bij uitbreiding ook de site in Vorst. Dat is ontoelaatbaar. Er moet absoluut een behoorlijke sociale dialoog worden gestart. Vandaag houdt Audi alleen een monoloog.

De spreker stelt dat het belangrijk is dat de toeleveranciers, die tot vandaag geen stem hebben, worden gehoord. Hij geeft ze het woord graag door.

2. Vertegenwoordigers van de werknemers bij de toeleveranciers van Audi Brussels

De heer Thierry Berlize (hoofdafgevaardigde, CNE) is vakbondsafgevaardigde bij DP World Imperial Logistics. Hij vertelt dat hij 58 jaar is en 17 jaar anciënniteit heeft. Hij is begonnen in 2007 bij Autovision, dat toen tot de Volkswagen Group behoorde. Hij beschrijft zijn bedrijf als familie van Audi en het houdt zich bezig met laden en lossen, controle en stockage van de goederen en uitleveren in sequentie voor de lijn. Driekwart van de onderdelen van een auto, vertrekt vanuit zijn bedrijf.

De spreker doet zijn job heel graag. Zo graag, dat hij er elke dag bijna 300 kilometer voor rijdt tussen de kust en Brussel. Naast voor de job zelf, doet hij dat ook voor zijn collega's. Sommige van die collega's zijn ook werknemers van Audi zelf, want ze werken naast elkaar. Dat wordt volgens de spreker soms vergeten, zeker in omstandigheden als deze. Denken de leden dat hij met zijn leeftijd zijn competenties nog ergens anders zal kunnen inzetten? Wat denkt de regering in lopende zaken, of de volgende regering, te doen voor al zijn collega's die aan de auto's werken?

De spreker vermeldt dat er op 3 oktober een ondernemingsraad is waar de werknemers te horen zullen krijgen of er een procedure volgens de wet-Renault zal worden gestart of niet. Momenteel weten de werknemers niet veel. De directie van Audi communiceert nauwelijks naar de directie van de spreker en het is moeilijk te achterhalen wie de waarheid spreekt en wie niet.

Mevrouw Mounya Mehdaoui (bestendig secretaris, Algemene Centrale-ABVV) dankt de commissie om haar te horen en stelt zich voor als de vertegenwoordiger van een kleine groep toeleveranciers. Het gaat om schoonmakers en bewakers. Vandaag de dag is dat een kleine groep. In 2006 ging het nog om 300 mensen, vandaag

nombreuses questions qui restent actuellement sans réponse, ce qui rend l'ensemble des intéressés totalement impuissants. Qu'il s'agisse d'une stratégie délibérée est une autre question. Quoi qu'il en soit, on a l'impression que la direction d'Audi prend ses travailleurs et, par extension, le site de Forest en otage. C'est intolérable. Un véritable dialogue social doit absolument être entamé. Pour l'heure, Audi se contente d'un monologue.

L'orateur indique qu'il est important d'entendre les sous-traitants, qui n'ont pas eu voix au chapitre jusqu'à présent. Il leur cède volontiers la parole.

2. Représentants des travailleurs des sous-traitants d'Audi Brussels

M. Thierry Berlize (délégué principal, CNE) est délégué syndical au sein de DP World Imperial Logistics. Il précise qu'il a 58 ans et qu'il compte 17 années d'ancienneté. Il a débuté sa carrière en 2007 chez Autovision, qui appartenait à l'époque au groupe Volkswagen. Il décrit son entreprise, qui s'occupe de la manutention, du contrôle et du stockage des marchandises ainsi que de leur livraison séquentielle pour la ligne d'assemblage, comme faisant partie de la famille d'Audi. Son entreprise fournit trois quarts des pièces nécessaires à l'assemblage d'une voiture.

L'orateur aime beaucoup son travail, à tel point qu'il parcourt chaque jour quasiment 300 kilomètres entre la côte et Bruxelles pour l'exercer. Il le fait pour le travail en lui-même, mais aussi pour ses collègues. Certains d'entre eux sont directement employés par Audi, car ils se côtoient au quotidien. L'orateur indique qu'on a parfois tendance à l'oublier, *a fortiori* dans les circonstances actuelles. Les membres pensent-ils qu'il pourra encore mettre ses compétences à profit ailleurs, compte tenu de son âge? Qu'entend faire le gouvernement en affaires courantes – ou le prochain gouvernement – pour tous ses collègues qui travaillent à l'assemblage des voitures?

L'orateur indique que les travailleurs apprendront au cours d'un conseil d'entreprise organisé le 3 octobre si une procédure Renault sera enclenchée ou non. Les travailleurs sont actuellement peu informés. La direction d'Audi communique à peine avec la direction de l'entreprise de l'orateur, et il est difficile de distinguer le vrai du faux.

Mme Mounya Mehdaoui (secrétaire permanente, Centrale générale-FGTB) remercie la commission de lui donner la parole et se présente comme la représentante d'un petit groupe de sous-traitants qui assurent le nettoyage et le gardiennage. Ce groupe comptait encore 300 personnes en 2006, mais il est désormais

zijn er nog een zestigtal actief op de werkvloer. Dat is het gevolg van de herstructurering van 2006.

De spreekster vraagt zich af waar te beginnen en zegt dat ze woorden wil herhalen die ze in het debat over de toeleveranciers hoorde: *sous-traitance égale maltraitance*. De ene werknemer is in de realiteit de andere niet. In termen van informatie staan de werknemers van de toeleveranciers nog onder die van Audi zelf en die werknemers krijgen al nauwelijks informatie. De toeleveranciers hebben een platform opgericht om de schaarse informatie van Audi beter te kunnen delen en om onderling te kunnen overleggen.

Het is belangrijk dat de commissie zich realiseert dat de werknemers van de toeleveringsbedrijven zich in een soort niemandsland bevinden. De directie van Audi stelt dat het niet om haar werknemers gaat en de eigen directie zegt dat het zij niet is, die herstructureert.

De spreekster wijst erop dat de laagste anciënniteit bij hen op de werkvloer maar liefst 26 jaar is. Het gaat om werknemers die nooit op een andere werkvloer hebben gestaan dan die van Audi. Voor hen is het een even grote catastrofe als voor de werknemers van Audi zelf. Immers, ze beschouwen zichzelf als even belangrijk voor de autoproductie, want ook zonder hen zouden er geen auto's van de band rollen. Ze reinigen bijvoorbeeld de verfcabines, een intensief en zwaar werk, dat vaak tot gezondheidsproblemen leidt. Het is niet zeldzaam dat een gepensioneerde de pensioenleeftijd nauwelijks overleeft omdat hij of zij gezondheidsproblemen ontwikkelt.

Op vragen over de werknemers van de toeleveringsbedrijven die zich in niemandsland bevinden, kan de spreekster antwoorden dat er helemaal geen informatie doorstroomt. De directie van Audi weigert ze te woord te staan en zelfs met de directie van de toeleveringsbedrijven van de schoonmakers en de bewakers, wenst ze niet te communiceren. Al deze mensen weten dus hoegenaamd niet waar ze vandaag staan.

De spreekster kan overtuigd "ja" antwoorden op de vraag of er een lid van de regering het dossier in handen moet nemen. Ze vindt, net als een aantal parlementsleden, dat de politiek offensiever moet reageren. Audi moet opener zijn over de rekeningen, want er is heel wat publiek geld geïnvesteerd in de fabriek en men zou kunnen zeggen dat dat geld gedeeltelijk de werknemers toekomt. Het kan er bij haar niet in dat de fabriek de deuren sluit en dat iedereen met de directie meeloopt naar de poort, met tranen in hun ogen. Volgens haar heeft het geen zin in pessimisme te blijven steken en wordt

réduit à une soixantaine de travailleurs, à la suite de la restructuration de 2006.

L'oratrice se demande par où commencer. Elle répète des mots qu'elle a entendus lors du débat concernant les sous-traitants: "sous-traitance égale maltraitance". Chaque travailleur vit une réalité qui lui est propre. En matière d'information, les travailleurs des sous-traitants sont encore moins bien lotis que ceux d'Audi, qui n'en reçoivent déjà pas beaucoup. Les sous-traitants ont créé une plateforme pour faciliter le partage des rares informations transmises par Audi et la concertation.

Il importe que la commission se rende compte que les travailleurs des sous-traitants se trouvent dans une sorte de *no man's land*. La direction d'Audi souligne que ces travailleurs ne sont pas les siens, et les directions des sociétés de sous-traitance font valoir que celles-ci ne sont pas, pour leur part, en phase de restructuration.

L'oratrice indique que parmi les travailleurs des sous-traitants d'Audi, l'ancienneté la plus faible est de 26 ans. Il s'agit de travailleurs qui n'ont jamais connu d'autre lieu de travail que l'usine d'Audi. Ils se retrouvent, tout autant que les travailleurs d'Audi, confrontés à une véritable catastrophe. Ils se considèrent en effet comme tout aussi importants pour la production automobile, car aucune voiture ne sortirait de la chaîne de montage sans leur concours. Ceux qui, par exemple, nettoient les cabines de peinture, réalisent un travail intense et éprouvant qui entraîne souvent des problèmes de santé. Ceux-ci peuvent être tels qu'il n'est pas rare que ces travailleurs survivent de justesse à l'âge de la retraite.

Pour ce qui est des questions concernant les travailleurs des sociétés de sous-traitance qui se trouvent dans un *no man's land*, l'oratrice ne peut que répondre qu'aucune information ne circule à cet égard. La direction d'Audi refuse de s'adresser à elle et ne souhaite même pas communiquer avec la direction des sociétés de sous-traitance en nettoyage et en gardiennage. Actuellement, aucun des travailleurs concernés ne sait donc ce qui l'attend.

L'oratrice confirme que selon elle, il est vraiment nécessaire qu'un membre du gouvernement prenne en charge le dossier. À l'instar de certains députés, elle estime que les décideurs politiques devraient réagir de manière plus offensive. Audi doit être plus transparente en ce qui concerne ses finances, car beaucoup d'argent public a été investi dans l'usine et on pourrait considérer qu'une partie de cet argent revient aux travailleurs. Elle souligne qu'il serait inconcevable de laisser la direction fermer l'usine sans réagir et de se limiter à regretter cette situation. L'oratrice estime qu'il faut cesser d'être

het tijd de directie van Audi te confronteren. Ze betreurt dat de directie niet is opgedaagd en dat ziet ze als een zoveelste teken van minachting voor alle werknemers, maar ook voor alle politici in deze zaal.

De spreekster zal antwoorden op de vraag naar de informatiekkanalen. Ze zegt dat vooral de syndicale netwerken worden gebruikt, alsook de socialemediakanalen en de media. Dat zijn vandaag de enige informatiebronnen. Wat er van de schoonmakers, de bewakers en alle externe partners – bijvoorbeeld de 100 mensen van de catering – moet worden? Er is niemand die het weet. Niemand van hen wordt vandaag bij Audi vertegenwoordigd. De spreekster zegt daar vrij pessimistisch over te zijn. De gebeurtenissen van 2006 hebben diepe sporen nagelaten en ze twijfelt er sterk aan of er nog wel een toekomst is voor de zogenaamde externen.

De spreekster beklemtoont dat het voor de werknemers die ze vertegenwoordigt, erg belangrijk is dat ze een stem hebben gekregen in de commissievergadering. Ze vonden tot nog toe nergens anders gehoor.

De heer Saïd Benali (afgevaardigde, MWB-ABVV/FGTB) wijst erop dat het belangrijk is de geschiedenis van de toeleveringsbedrijven te kennen. Toelevering is geboren voor 2007 en men gaf er toen twee redenen voor: men wilde de vakkenis intern kunnen houden en men wilde de kosten drukken. De logica van de eerste reden geldt vandaag niet meer, want men liet verschillende bedrijven met elkaar concurreren en snel ging men van 100 % Volkswagen naar een toeleverancier die geen deel meer uitmaakte van de Volkswagenfamilie. De logica van de tweede reden geldt des te meer en is vandaag vooral een race naar de bodem. Bedrijven zijn verbrokken en dat wakkert de interne concurrentie aan en bemoeilijkt het vakbondswerk.

De spreker verduidelijkt dat sinds men in 2007 met dat systeem is begonnen, het niet lang duurde voor het verschil tussen een werknemer van Volkswagen, later Audi, en een werknemer van een toeleverancier, 6 euro per uur bedroeg. Dat maakt heel duidelijk hoeveel Audi verdiend heeft op het toeleveringssysteem, ten koste van de werknemers. De werknemers hebben de nieuwe voorwaarden geaccepteerd en hebben hun contract altijd gehonoreerd. Ze hebben zich de hele rit flexibel opgesteld en Audi meer winst bezorgd. Vandaag bevinden ze zich in een systeem waarvoor ze niet zelf hebben gekozen en Audi schuift hen nu zomaar opzij door te sluiten. Men kan zeggen wat men wil, maar een sluiting is volgens de spreker onafwendbaar.

fataliste et qu'il est temps de mettre la direction d'Audi devant ses responsabilités. Elle déplore que la direction ne se soit pas déplacée, ce qu'elle considère comme un nouveau signe de mépris non seulement pour tous les travailleurs, mais aussi pour tous les décideurs politiques présents.

L'oratrice répond ensuite à la question qui concerne les canaux d'information. Elle précise qu'il est surtout recouru aux réseaux syndicaux, ainsi qu'aux réseaux sociaux et aux médias. Ce sont les seules sources d'information aujourd'hui. Que doit-il advenir des nettoyeurs, des gardiens et de tous les partenaires externes tels, par exemple, les cent personnes chargées de la restauration? Personne ne le sait. Ces travailleurs ne bénéficient d'aucune représentation au sein d'Audi à l'heure actuelle. L'oratrice se dit assez pessimiste à leur sujet. Les événements de 2006 ont laissé des traces profondes et elle doute fortement qu'il y ait un avenir pour ceux que l'on appelle "les externes".

L'oratrice souligne qu'il est essentiel pour les travailleurs qu'elle représente d'avoir pu s'exprimer en commission. Ils n'avaient été entendus nulle part jusqu'à présent.

M. Saïd Benali (délégué, MWB-ABVV/FGTB) souligne qu'il importe de rappeler la genèse de la sous-traitance. La sous-traitance est apparue avant 2007, deux raisons ayant alors été invoquées: pouvoir garder l'expertise en interne et réduire les coûts. La logique sous-jacente à la première raison ne s'applique plus aujourd'hui, car plusieurs entreprises ont été appelées à se faire concurrence et des travailleurs qui faisaient pleinement partie de Volkswagen ont rapidement dû passer chez des sous-traitants externes à la famille Volkswagen. La seconde raison est plus que jamais d'actualité mais, en la matière, on assiste surtout à un nivellement par le bas. Les entreprises sont fragmentées, ce qui alimente la concurrence interne et complique le travail des syndicats.

L'orateur précise que depuis que ce système a commencé à être mis en œuvre, en 2007, la différence de salaire entre un travailleur de Volkswagen, puis d'Audi, et un travailleur d'un sous-traitant a rapidement atteint 6 euros de l'heure. Il en ressort clairement à quel point la sous-traitance a permis à Audi de gagner de l'argent, au détriment des travailleurs. Les travailleurs ont accepté les nouvelles conditions et ont toujours respecté leur contrat. Ils se sont montrés flexibles tout au long du processus, ce qui a permis à Audi de réaliser davantage de bénéfices. Aujourd'hui, ils se retrouvent dans un système qu'ils n'ont pas choisi et au moment de fermer ses portes, Audi les met tout simplement à l'écart. Quoique l'on en dise, une fermeture est inévitable, selon l'orateur.

De spreker waardeert dat de werknemers vandaag een tribune kregen om zich te laten horen, want dat is de eerste keer. Ze wilden niet voor altijd de vergeten mensen blijven. Werknemer van een toeleveringsbedrijf worden, was geen keuze. Het was een keuze van Audi die alle betrokken werknemers hebben moeten ondergaan. De werknemers wilden vandaag de aandacht vestigen op hun lijdensweg.

De directie van Audi wilde niet naar het Parlement komen en daarom gingen een aantal parlementsleden naar de fabriek. Aan die parlementsleden hebben de werknemers gevraagd hen niet te vergeten. Ze vragen om te proberen de wet-Renault ook van toepassing te maken op de toeleveranciers. Een partij wilde dat uitvoeren, maar tot haar verrassing heeft 80 % van de parlementsleden de urgentie voor dit wetsvoorstel weggestemd. Daar waren de toeleveranciers erg verast over. Dat ze überhaupt bestaan, was een politieke beslissing. Iedereen wist dat Audi meer winst zou maken op de rug van de werknemers van de toeleveranciers. Nu hebben die werknemers hulp nodig en ze vragen die aan hun politieke vertegenwoordigers. Nu Audi hen de rug toekeert, na al die jaren werken aan een lager loon, krijgen ze te horen dat ze niet bij Audi horen. Al die mensen zijn 100 % Volkswagen en ze vragen hun politieke vertegenwoordigers om hun positie te herzien.

De spreker verwijst naar het pleidooi van een lid voor een moratorium. Hij stelt dat het niet zou mogen kunnen dat een multinational zomaar op een goede dag de stekker uit een fabriek trekt zonder dat de overheid daar iets over te zeggen heeft. Hij pleit voor een politieke beslissing die de werknemers van de toeleveranciers beschermt. Zij zijn geen minderwaardige werknemers.

De heer Aziz Mouaouia (afgevaardigde, ACLVB-CGSLB) start met de leden te bedanken. Hij stelt dat alles eigenlijk al gezegd is, maar eigenlijk ook niet, omdat een dergelijk complex verhaal een diepgaand debat verdient.

Hij wil een dimensie toevoegen aan het debat door te beschrijven hoe de situatie in zijn bedrijf beleefd wordt. Daar heerst een gevoel van verlatenheid. Er is niemand die de werknemers ter hulp kunnen roepen en niemand die naar hun ontreding kijkt of luistert. Waarom? Omdat Audi een multinational op wereldschaal is, geleid door een bende mafkezen. De groep heeft de werknemers verdeeld met het oog op een herstructurering. Een autogroep sluit niet van de ene dag op de andere. De directie anticipeert er al jaren op. Als ze een fabriek openen, weten ze volgens de spreker al wanneer ze die weer zullen sluiten. Daar hebben ze van geprofiteerd om alle werknemers uit elkaar te spelen en om zich te

L'orateur apprécie que les travailleurs aient pu se faire entendre aujourd'hui, car c'est la première fois qu'ils en ont eu l'occasion. Ils n'ont pas voulu être mis aux oubliettes. Ils n'ont pas choisi de travailler pour une société de sous-traitance. C'est un choix fait par Audi, que tous les travailleurs concernés ont dû subir. Aujourd'hui, ces travailleurs ont voulu attirer l'attention sur la situation particulièrement pénible qui est la leur.

La direction d'Audi n'ayant pas accepté de se déplacer au Parlement, certains députés se sont rendus à l'usine. Les travailleurs ont demandé à ces députés de ne pas les oublier et d'essayer d'étendre le champ d'application de la loi Renault aux sous-traitants. Un parti a essayé de faire adopter une proposition de loi en ce sens, mais à sa grande surprise, 80 % des députés n'ont pas voulu accorder l'urgence à celle-ci. Les sous-traitants en ont été très surpris. Le statut qui est le leur résulte d'une décision politique. Il était évident qu'Audi engrangerait davantage de bénéfices au détriment des travailleurs des sous-traitants. Ces travailleurs ont à présent besoin d'aide et ils interpellent leurs représentants politiques. Alors qu'ils ont travaillé durant de nombreuses années à des salaires inférieurs, Audi leur tourne le dos en leur disant qu'ils ne font pas partie de l'entreprise. Tous ces travailleurs appartiennent à Volkswagen à part entière, et ils demandent à leurs représentants politiques de reconsidérer leur position.

L'orateur souligne qu'un membre a plaidé en faveur d'un moratoire. Il estime qu'une multinationale ne devrait pas pouvoir fermer une usine sans que les pouvoirs publics aient leur mot à dire. Il appelle à une décision politique qui protège les travailleurs des sociétés de sous-traitance. Ce ne sont pas des travailleurs subalternes.

M. Aziz Mouaouia (délégué CGSLB-ACLVB) commence par remercier les membres. Il indique que tout a été dit -mais pas vraiment non plus, car un dossier aussi complexe mérite un débat approfondi.

L'orateur souhaite ajouter une dimension au débat en décrivant la façon dont la situation est vécue dans son entreprise. Il y règne un sentiment d'abandon. Les travailleurs ne peuvent faire appel à personne pour les aider et il n'y a personne pour voir ou entendre leur détresse. Pourquoi? Parce qu'Audi est une multinationale qui a une autorité considérable à l'échelle mondiale. Le groupe a divisé les travailleurs en vue d'une restructuration. Un groupe automobile ne ferme pas du jour au lendemain. La direction anticipe ce type de décision des années à l'avance. Selon l'orateur, dès l'ouverture d'une usine, le groupe connaît déjà la date à laquelle il la fermera. Il en a profité pour diviser les travailleurs

laten sponsoren door de burgers via overheidssteun. Iedereen ging er prat op dat ze Audi geld toestopten, want in ruil creëerde het bedrijf werkgelegenheid en de fabriek was een mooi uitstalraam voor Brussel. Audi heeft geprofiteerd van een grote site die ze zo goed als gratis kreeg en die al vol activiteit was, een site waar de grootouders van de werknemers nog hebben gewerkt. Het bedrijf heeft er veel winst opgestreken, tot bijna een miljard dit jaar.

De spreker beklemtoont dat hij niets tegen zaken doen heeft, maar de werknemers worden ongehoord behandeld. Gisteren nog heeft de directie de werknemers van Audi verteld dat als ze geld moeten geven aan de werknemers van de toeleveranciers, ze dat uit hun portefeuille zullen halen. Terwijl een deel van het geld uit de portefeuille van de burgers van dit mooie land komt. Hoeveel de directie om haar werknemers geeft, wordt duidelijk door de timing van de sluiting: vlak voor de vakantie, na een heel jaar hard werken.

Aan dit bedrijf hebben de werknemers alles gegeven. Nu wordt er een onderscheid gemaakt tussen de Duitse en de Belgische werknemers. De spreker noemt zichzelf een Belg en een Europeaan. Hij wil een gelijke wettelijke regeling voor iedereen. Als men een Duitse werknemer slechter zou behandelen dan hij, dan zou hij zich daar slecht over voelen en hij zou zich geen Europeaan meer voelen. Moeten mensen echt om geld strijden met collega's met wie ze 20 jaar samenwerken? De spreker noemt dat een schande. Hij besluit met tegen de heren en dames parlementsleden te zeggen dat het gedrag van Audi onacceptabel is.

B. Antwoorden van de uitgenodigde sprekers namens de werkgevers

De heer Bart Steukers (CEO, Agoria) dankt de leden om Agoria uit te nodigen. Hij begint met de vraag over wat er moet gebeuren als via het kanaal Audi geen overnemer wordt gevonden. Moeten de parlementsleden dan, al dan niet samen met de regering, een overnemer gaan zoeken? Volgens hem kan hij *a priori* zeggen dat alles helpt. De indruk dat er nog niets gebeurd is, is niet correct. De AWEX'en en FIT's van deze wereld zouden nog niet in actie geschoten zijn, maar dat klopt niet. Volgens de spreker kan het ongetwijfeld nog beter en de *sense of urgency* had sterker gekund.

Agoria zelf heeft ook al naar kandidaat-overnemers gezocht en ze gevonden. Ze heeft een aantal kandidaten aangebracht. Er loopt wel degelijk een proces bij Audi en

et se faire sponsoriser par les citoyens grâce à l'aide des pouvoirs publics. Tout le monde était fier d'investir de l'argent dans Audi, parce qu'en retour, l'entreprise créait des emplois et que l'usine était une belle vitrine pour Bruxelles. Audi a profité d'un grand site mis à disposition quasiment gratuitement et qui regorgeait déjà d'activité, un site où les grands-parents des membres du personnel actuels avaient déjà travaillé. L'entreprise a accumulé beaucoup de bénéfices, jusqu'à près d'un milliard cette année.

L'orateur souligne qu'il n'a rien contre les entreprises, mais force est de constater que les travailleurs sont traités de façon scandaleuse. Hier encore, la direction a annoncé aux travailleurs d'Audi que si elle doit déboursier de l'argent pour le personnel des sous-traitants, c'est dans la poche de ses propres travailleurs qu'elle le prendra. Alors qu'une partie de l'argent provient des citoyens de ce beau pays. Le moment choisi pour la fermeture montre clairement à quel point la direction se soucie de ses travailleurs: juste avant les vacances, après une année de dur labeur.

Les travailleurs ont tout donné à cette entreprise. Aujourd'hui, on établit une distinction entre les travailleurs allemands et belges. L'orateur est à la fois belge et européen. Il veut une réglementation légale qui soit égale pour tous. Si l'on traitait un travailleur allemand plus mal que lui, il s'en voudrait et ne se sentirait plus européen. Les travailleurs doivent-ils vraiment se battre pour de l'argent avec des collègues avec lesquels ils collaborent depuis 20 ans? L'orateur estime que c'est une honte. Il conclut en déclarant aux membres de ce Parlement que le comportement d'Audi est inacceptable.

B. Réponses des orateurs invités au nom des employeurs

M. Bart Steukers (CEO, Agoria) remercie les membres d'avoir invité Agoria. L'orateur se penche tout d'abord sur la question de savoir ce qu'il convient de faire si aucun repreneur n'est trouvé par l'intermédiaire d'Audi. Les parlementaires devront-ils dans ce cas, en collaboration ou non avec le gouvernement, rechercher eux-mêmes un repreneur? *A priori*, tout peut aider selon lui. Il est faux de croire que rien n'aurait encore été entrepris. D'aucuns affirment que des organismes tels que l'AWEX et FIT n'auraient encore pris aucune initiative, mais c'est inexact. Il est toutefois certainement possible de faire mieux et on aurait pu faire preuve d'un sens de l'urgence plus aigu.

De son côté, Agoria a déjà cherché et trouvé des repreneurs potentiels. Elle a présenté un certain nombre de candidats. Une procédure est bel et bien en cours

de spreker haalt de volgens hem terechte verwijzing naar Goldman Sachs aan. Helaas heeft geen enkel van deze dossiers tot een resultaat geleid. In de dossiers waarbij de spreker zelf betrokken was, een handvol maar, zat altijd dezelfde angel. Bedrijven vragen zich telkens weer af waarom Audi de fabriek sluit als het om een ideale site gaat? Hij stelde vast dat geïnteresseerden niet begrepen waarom er dan niet meer kandidaat-overnemers waren.

Daar komt bij dat iedereen beseft dat de Europese auto-industrie in enorm zwaar weer zit. Op dit moment is er een groot overschot aan productiecapaciteit. Er ging ook het verhaal in de pers dat de Chinezen hier productiecapaciteit zouden zoeken om de importtarieven te vermijden.

Men kan er volgens de spreker niet omheen dat de site blijkbaar toch niet zo ideaal is. Men wijst naar de loonkosten, al gebruikt men die niet als hoofdargument. Ook de energiekosten zouden geen hoofdreden zijn. Er zijn veel elementen samen. De spreker hoopt dat hij niet al in de eerste vijf minuten, beladen met pek en veren, buiten wordt gegooid, maar hij moet het ook over de dimensie van de sociale rust hebben. De perceptie leeft dat dit niet het bedrijf is met de meeste sociale rust in Europa. Op Belgisch niveau is dat volgens hem ook zo.

Verder blijft hij bij zijn suggestie, die hij ook de vorige keer heeft gegeven. Voor hij ze herhaalt, zegt hij dat men hem toen heeft verweten dat Agoria te snel naar plan B overging. Voor Agoria was en is het de prioriteit om actief te zoeken naar een toekomst voor de site. Er moet zo snel mogelijk worden bepaald wat ermee moet gebeuren, het liefste met maximaal behoud van de waardeketens. In dat licht kan het een goed idee zijn om naar voorkeuren te kijken van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest of de federale regering. De voorwaarde is natuurlijk wel dat alle juiste componenten worden samengebracht. Een van die componenten is de ervaring die al op de site aanwezig is. Over de expertise rond batterijen vraagt hij zich af hoe die aangewend kan worden. Hij wijst erop dat Europa ons ook al een aantal indicatoren heeft gegeven over wat de juiste sectoren zouden kunnen zijn. Agoria is ten volle bereid mee aan de slag te gaan. Het ontgoochelt de spreker wel dat er ondertussen drie maanden verstreken zijn en dat het debat pas nu kan worden verdergezet.

De spreker wil absoluut niet gezegd hebben dat hij geen overnemer voor Vorst wil zien. Dat is ook voor hem de prioriteit. Helaas dient er zich voorlopig geen aan.

chez Audi. L'orateur cite la référence faite – à juste titre – à Goldman Sachs. Malheureusement, aucun de ces dossiers n'a abouti. Les dossiers dans lesquels l'intervenant a lui-même été impliqué – quelques-uns seulement – présentaient toujours le même écueil. Les entreprises ne cessent de se demander pourquoi Audi ferme cette usine s'il s'agit d'un site idéal. L'orateur a constaté que les parties intéressées ne comprenaient pas pourquoi il n'y avait pas plus de candidats repreneurs.

À cela vient s'ajouter le fait que nul n'ignore que l'industrie automobile européenne traverse une grosse tempête. À l'heure actuelle, il existe un important surplus de capacité de production. La presse a également évoqué la possibilité que les Chinois recherchent des capacités de production ici pour éviter les taxes à l'importation.

Selon l'orateur, on ne peut s'empêcher de penser que le site n'est apparemment pas si idéal que cela. Il y a les coûts de main-d'œuvre, même s'ils ne constituent pas l'argument principal. Il y a aussi le coût de l'énergie, qui ne serait pas non plus la principale raison. Beaucoup d'éléments se conjuguent. L'orateur espère ne pas se faire clouer au pilori, mais il est contraint d'évoquer la dimension liée à la paix sociale. D'aucuns ont l'impression que l'entreprise n'est pas un modèle en termes de paix sociale au niveau européen. Ce sentiment prévaut selon lui également en Belgique.

Il réitère ensuite la suggestion qu'il avait déjà formulée lors de l'audition précédente, non sans rappeler qu'il avait à l'époque été reproché à Agoria de vouloir passer trop rapidement au plan B. Pour Agoria, la priorité était et est toujours de chercher activement un avenir pour le site. Il faut déterminer au plus vite ce qu'il doit en advenir, de préférence en maintenant au maximum les chaînes de valeur. Dans cette optique, il pourrait être opportun d'examiner la piste du droit de préemption de la Région Bruxelles-Capitale ou du gouvernement fédéral, à condition évidemment que toutes les composantes adéquates soient réunies. L'une de ces composantes est l'expérience déjà présente sur le site. S'agissant de l'expertise relative aux batteries, il se demande comment celle-ci pourrait être mise à profit. Il indique que l'Europe nous a aussi déjà donné certaines indications sur ce que les secteurs d'avenir pourraient être. Agoria est tout à fait disposée à se mettre au travail sur cette base. L'orateur est toutefois déçu que trois mois se soient écoulés depuis lors et que le débat ne puisse se poursuivre qu'aujourd'hui.

L'intention de l'orateur n'est absolument pas de dire qu'il ne veut voir aucun repreneur pour Forest: pour lui aussi, il s'agit de la solution prioritaire. Mais malheureusement, aucun repreneur ne s'est signalé jusqu'à présent.

Agoria kreeg ook de vraag of ze iets zou doen voor de werknemers. De spreker verwijst naar zijn eerste interventie in juli, waarin hij ook al zei dat Agoria meteen contact heeft genomen met de collega's van Actiris, van Voka en van Beci om een minitaskforce op te richten die zich zou bezighouden met de vraag hoe mensen het beste aan een nieuwe job zouden kunnen worden geholpen. Agoria heeft dat ook bij Van Hool gedaan. Het loopt nooit zo goed als men droomt, maar de succesratio was heel redelijk. Voor dit dossier wil Agoria ook verantwoordelijkheid nemen. Makkelijk is het niet, want er loopt een procedure volgens de wet-Renault en die moet gevolgd worden. Op dit moment kan Agoria vrij weinig doen.

Het zal volgens de spreker niemand verbazen dat hij niet staat te springen om de wet-Renault te verstrengen. Hij zou eerder pleiten voor een versoepeling van die wet. Agoria is bereid om mee te denken over zinvolle aanpassingen aan de wet en daar is ook al een kanaal voor. Dat heet de Nationale Arbeidsraad (NAR) en daar zitten alle sociale partners bij elkaar. Zij hebben de laatste maanden bewezen dat ze tot vergelijken kunnen komen, aldus de spreker. De spreker suggereert om de opdracht ook expliciet aan de NAR te geven.

De industrie in ons land en in heel Europa zit in heel zwaar weer en dat is volgens de spreker een feit, of we het nu leuk vinden of niet. Hij wil er geen grote analyses aan toevoegen, want beter dan het rapport-Draghi kan het niet worden gezegd. Daarom staat Agoria ook heel erg achter de oefening om te proberen barrières weg te nemen, in plaats van er toe te voegen. Hij stelt dat wie de wet-Renault wil herzien, de bedoeling moet hebben om het voor bedrijven gemakkelijker te maken om in België te investeren en zeker niet moeilijker. Dat hoort ook bij het industrieel beleid. Industrieel beleid betekent ook proberen om van een land *terre accueillante* te maken. Wie dat niet wil, kan de wet verstrengen, maar het resultaat zal er naar zijn.

Over het strategische belang van de auto-industrie in België of Europa wil de spreker kwijt dat het rapport-Draghi de Europese industriecrisis benoemt als een existentieel probleem. Draghi gaat in op 170 maatregelen en levert veel stof om over na te denken. Hij duidt ook strategische sectoren aan en daar mag men zich niet in vergissen. Die strategische sectoren dienen om de *clean deal*, zoals men dat tegenwoordig noemt, waar te maken. Het is ook niet de bedoeling die strategische sectoren blind subsidies toe te schuiven. De vraag is in eerste instantie wat er moet gebeuren om innovatie, research en development *game changing* in Europa te kunnen maken, zodat we kunnen excelleren in een aantal

On a également demandé à Agoria si elle ferait quelque chose pour les travailleurs. L'orateur renvoie à sa première intervention de juillet, au cours de laquelle il avait déjà indiqué qu'Agoria avait immédiatement pris contact avec ses homologues d'Actiris, du Voka et de Beci pour créer un mini-groupe de travail chargé d'examiner comment il serait possible d'aider au mieux les travailleurs concernés à trouver un nouvel emploi. Agoria a entrepris une démarche similaire auprès de Van Hool. S'il est vrai que les résultats ne sont jamais à la hauteur des espérances, le taux de réussite était néanmoins très raisonnable. Agoria souhaite aussi prendre ses responsabilités dans le cadre de ce dossier. Ce n'est pas simple, car une procédure Renault suit son cours et il faut la respecter. Pour l'heure, Agoria ne peut pas faire grand-chose.

Selon l'orateur, personne ne sera surpris d'apprendre qu'il n'est pas favorable à un durcissement de la loi Renault. Au contraire, il plaiderait plutôt pour un assouplissement de la procédure. Agoria est disposée à prendre part à la réflexion visant à modifier intelligemment cette loi, et il existe déjà un canal dédié: le Conseil national du travail (CNR), qui regroupe tous les partenaires sociaux. L'orateur estime que ces partenaires ont prouvé ces derniers mois qu'ils pouvaient trouver des arrangements. Il suggère de confier explicitement cette mission au CNR.

L'industrie est en très grande difficulté dans notre pays et dans toute l'Europe. Pour l'orateur, il s'agit d'une réalité, qu'elle nous plaise ou non. Il ne souhaite pas ajouter de grandes analyses, car le rapport Draghi a déjà tout dit. C'est pourquoi Agoria défend elle aussi résolument la démarche visant à supprimer les barrières, plutôt qu'à en ajouter. À son estime, une révision de la loi Renault doivent viser à faciliter les investissements des entreprises en Belgique, et surtout pas à les compliquer. C'est une question de politique industrielle. Mener une politique industrielle, c'est aussi essayer de faire d'un pays une terre accueillante. Ceux qui ne le veulent pas auront beau durcir la loi, ils n'obtiendront pas le résultat escompté.

En ce qui concerne l'importance stratégique de l'industrie automobile en Belgique ou en Europe, l'orateur indique que le rapport Draghi qualifie la crise industrielle européenne de problème existentiel. Draghi propose 170 mesures et donne beaucoup à réfléchir. Il désigne aussi des secteurs stratégiques, et il ne faut pas se tromper à cet égard. En effet, ces secteurs stratégiques servent à concrétiser le pacte industrie propre, comme on le nomme aujourd'hui. L'objectif n'est pas non plus de subventionner aveuglément ces secteurs stratégiques. La première question à se poser est de savoir ce qu'il faut faire pour que l'innovation, la recherche et le développement changent la donne en Europe, afin que nous

industrieën. De spreker denkt in alle eerlijkheid niet dat men daarbij in eerste instantie aan de auto-industrie denkt, al noemt hij die conclusie zijn eigen assessment.

Het is volgens de spreker verkeerd om als Agoria, als vakbond of als Parlement te denken dat het een Europees probleem is. Dat is het helemaal niet. Uit de analyse blijkt dat de hele industrie belangrijk is, maar dat Europa op de lidstaten rekent om de juiste activiteiten op touw te zetten. Hij herhaalt wat hij de vorige keer ook al heeft gevraagd, namelijk of België wel de juiste competitieve omgevingsfactoren heeft? Heeft ons land het juiste talent? Heeft het de juiste innovatie in huis? Hij kan naar eigen zeggen niet genoeg herhalen dat iedereen daaraan moet blijven werken. De vraag is hoe barrières kunnen worden weggewerkt en zeker niet hoe er extra kunnen worden opgeworpen.

De spreker legt uit dat Agoria onderweg ook medieert tussen Audi en de toeleveringsbedrijven. De spreker zegt veel sympathie te hebben voor de mensen van de toeleveranciers en hij wil de rol blijven opnemen om hun belangen bij de directie van Audi te benadrukken.

De heer Brieuc Janssens de Varebeke (manager Agoria Brussels, Agoria) voegt toe dat hij met Voka en Beci alle vacante plaatsen in kaart aan het brengen is door alle leden te bevragen, om op die manier mensen naar nieuw werk te leiden, mocht het zover komen. Agoria beschikt over een netwerk waarin het snel andere technologische bedrijven kan mobiliseren om vacante plaatsen aan te geven. Agoria houdt ook contact met opleidingscentra die kunnen bijdragen aan een heroriëntering van de werknemers van Audi. Er zijn ook projecten met Actiris en andere diensten.

Een essentieel punt voor de toekomst van de site is volgens de spreker dat er een duurzame activiteit komt die in Brussel blijft. Er is industrie nodig met als inherente componenten onderzoek en ontwikkeling, toegevoegde waarde die het nieuwe bedrijf in Brussel verankert en opleidingsmogelijkheden. In Brussel bevindt zich een grote, jonge generatie die staat te trappelen om te werken, maar die opgeleid moet worden. Het is volgens de spreker extreem belangrijk dat er samengezeten wordt met de universiteiten en de opleidingscentra. De toekomst van de site moet verbonden worden met opleiding, vindt de spreker.

Wat de toeleveranciers betreft, beseft Agoria hoe precair de situatie is. Agoria heeft de leidinggevenden van die bedrijven elke dag aan de lijn en verzorgt een platform waarbij Audi kan uitwisselen met de toeleveranciers. Agoria wil die rol blijven opnemen omdat de

puissions exceller dans certains secteurs industriels. L'orateur ne pense pas, en toute honnêteté, que le premier secteur visé soit l'industrie automobile, même s'il précise qu'il s'agit d'une conclusion personnelle.

Pour l'orateur, Agoria, les représentants syndicaux et le Parlement auraient tort de penser qu'il s'agit d'un problème européen. Il n'en est rien. Les analyses montrent que toute l'industrie est importante, mais que l'Union européenne compte sur ses États membres pour organiser les activités adéquates. Il répète la question qu'il avait déjà posée la dernière fois: la Belgique possède-t-elle les atouts compétitifs adéquats? Les talents adéquats? L'innovation adéquate? L'orateur martèle que tout le monde doit continuer à œuvrer en ce sens. Reste à savoir comment supprimer des barrières, et certainement pas en ériger de nouvelles.

L'orateur explique qu'Agoria assure aussi la médiation entre Audi et les entreprises de sous-traitance. L'orateur a beaucoup de sympathie pour les travailleurs des sous-traitants, et il souhaite continuer à jouer son rôle pour défendre leurs intérêts auprès de la direction d'Audi.

M. Brieuc Janssens de Varebeke (manager Agoria Brussels, Agoria) ajoute qu'il répertorie actuellement, en collaboration avec le Voka et Beci, tous les postes vacants en interrogeant tous les membres pour pouvoir orienter les travailleurs vers un nouvel emploi s'il fallait en arriver là. Agoria dispose d'un réseau dans le cadre duquel elle peut rapidement mobiliser d'autres entreprises technologiques pour identifier des places vacantes. Agoria entretient également des contacts avec des centres de formation qui peuvent contribuer à la réorientation des travailleurs d'Audi. Il existe aussi des projets avec Actiris et d'autres services.

Selon l'orateur, il est essentiel pour l'avenir du site d'attirer une activité durable qui reste à Bruxelles. Il faut pouvoir disposer d'une industrie dont les éléments inhérents sont la recherche et le développement, d'une valeur ajoutée qui ancre la nouvelle entreprise à Bruxelles et de possibilités de formation. Bruxelles dispose de toute une jeunesse désireuse de travailler mais qui doit être formée. L'orateur estime qu'il est particulièrement important de se mettre autour de la table avec les universités et les centres de formation. Il est également d'avis que l'avenir du site doit être associé à la formation.

Agoria a conscience de la précarité de la situation des sous-traitants. Elle est quotidiennement en contact téléphonique avec les dirigeants de ces entreprises et fournit une plate-forme où Audi peut échanger avec les sous-traitants. Agoria souhaite continuer à jouer

communicatie optimaal moet verlopen opdat elke partij zijn sociaal plan zo snel mogelijk moet kunnen afwikkelen.

III. — REPLIEKEN EN BIJKOMENDE ANTWOORDEN

De heer Axel Ronse (N-VA) begint met te zeggen dat hij van *parler-vrai* houdt en dat hij uit respect voor de tussenkomsten en de heel directe vragen van vakbondsafgevaardigden en Agoria op een aantal punten wil ingaan.

Het eerste is het moratorium. Het lid stelt dat de N-VA daarin nooit zal meegaan omdat de partij dat absoluut niet als een oplossing ziet. Volgens hem zal geen enkel bedrijf hier nog willen investeren als ons land dat invoert. Het idee past in een te simplistische voorstelling van de werkelijkheid en met een moratorium zou niemand worden geholpen. Hij heeft ook de bewering dat moratoria in Frankrijk bestaan, nagetrokken en het klopt niet. Er bestaat daar wel een inspanningsverbintenis die erin bestaat dat als een bedrijf met meer dan 1.000 werknemers wil sluiten, het verplicht is om een overnemer te zoeken. Die verbintenis lijkt erg op de wet-Renault. Hij is ook geen voorstander van een versterking van de wet-Renault, omdat hij intuïtief gelooft dat het snel schakelen verhindert, ook in een situatie als die bij Audi.

Het lid staat wel volledig open voor de zorgen van de onderaannemers en hun vraag om betrokken te worden, vindt hij legitiem. Op dat vlak vindt hij het dus zinvol om de wet-Renault tegen het licht te houden en om er zonder taboes over van gedachten te wisselen.

Volgens het lid moet er heel kordaat naar een overnemer voor die site worden gezocht. Hij zegt dat het Parlement daarin een rol heeft te spelen en dat symboolpolitiek niemand vooruit zal helpen. Misschien helpt het om sympathiek over te komen bij de werknemers, maar het lid heeft de volksvertegenwoordiger van de PVDA maar een kwartier gezien toen ze bij de directie stonden. Leden van andere linkse partijen, die soms door de PVDA worden verfoeid, hebben uren de tijd genomen om de directie aan te sporen om naar hier te komen. Het lid zegt weinig respect te hebben voor de houding van de PVDA, die niemand helpt. Waar het echt op aankomt, is een overnemer zoeken en die zoektocht hoeft niet door een minister te worden geleid. Volgens het lid is iedereen het erover eens dat de Volkswagen Group geen authentieke wil vertoont om een overnemer te zoeken. Volgens het lid is het aan de sociale

ce rôle car la communication doit être optimale pour que chaque partie puisse régler son plan social le plus rapidement possible.

III. — RÉPLIQUES ET RÉPONSES COMPLÉMENTAIRES

M. Axel Ronse (N-VA) indique tout d'abord qu'il aime le parler vrai et que par respect pour les interventions et les questions très directes des délégués syndicaux et d'Agoria, il souhaite développer un certain nombre de points.

Le premier point est le moratoire. M. Ronse indique que la N-VA ne soutiendra jamais cette idée dans la mesure où son parti ne l'envisage absolument pas comme une solution. Selon lui, aucune entreprise ne voudra encore investir ici si notre pays introduit cette mesure. Elle correspond à une vision trop simpliste de la réalité et un moratoire n'aiderait personne. L'intervenant a également vérifié l'affirmation selon laquelle il existerait des moratoires en France, mais c'est faux. Il y a en revanche dans ce pays une obligation de moyens qui prévoit qu'une entreprise qui veut fermer est tenue de chercher un repreneur si elle compte plus de 1.000 travailleurs. Cette obligation ressemble fortement à ce que prévoit la loi Renault. L'intervenant n'est pas non plus partisan d'un renforcement de la loi Renault car il a le sentiment que cela entraverait la rapidité d'action, également dans une situation telle que celle d'Audi.

M. Ronse comprend néanmoins tout à fait les préoccupations des sous-traitants et estime que leur demande d'être associés au processus est légitime. Il considère dès lors qu'il se justifie d'évaluer la loi Renault et d'en discuter sans tabou.

L'intervenant souligne qu'il faut rechercher très activement un repreneur pour le site. Il indique que le Parlement a un rôle à jouer dans ce cadre et qu'une politique de symboles n'aidera personne à avancer. Cela aide peut-être à paraître sympathique aux yeux des travailleurs, mais l'intervenant constate que lors de la rencontre organisée avec la direction, le député du PTB n'est resté qu'un quart d'heure. Les membres d'autres partis de gauche, qui sont parfois méprisés par le PTB, ont passé des heures à exhorter la direction à venir au Parlement. Le membre indique qu'il n'a guère de respect pour l'attitude du PTB, qui n'aide personne. En définitive, le véritable objectif est de trouver un repreneur et cette recherche ne doit pas forcément être menée par un ministre. Selon l'intervenant, tout le monde s'accorde pour dire que le groupe Volkswagen ne montre pas de réelle volonté de chercher un repreneur. Il est d'avis qu'il

partners om samen met iemand die aangeduid is door de verschillende regeringen en die expertise heeft, een overnemer te zoeken. De partij van het lid zal daar altijd op blijven hameren.

De heer Kurt Moons (VB) begint met zijn respect te betuigen voor de werknemers die toch weer aan het werk zijn gegaan. Hij sluit zich aan bij zijn collega's als ze zeggen dat de krachten gebundeld moeten worden om een oplossing te vinden voor de site. Het heeft te lang aangesleept en het wordt tijd dat de sociale partners, de overheid en de werkgevers aan hetzelfde zeel trekken.

Het is volgens hem ook belangrijk om de juiste lessen te trekken voor de toekomst. Zo moeten er vragen worden gesteld bij de afhankelijkheid van beslissingscentra in het buitenland en bij subsidies, die met wat meer garanties zouden moeten worden uitgekeerd. Verder vindt hij het ook noodzakelijk een positief, proactief overheidsbeleid te ontwikkelen om de werkgelegenheid te handhaven in bedrijven die tot sectoren behoren die we als strategisch benoemen.

Het lid stelt ook dat de wet-Renault een grondige bespreking waard is. Men merkt immers dat het gewicht dat gegeven wordt aan de belangen van de werknemers, bepaalde structurele oplossingen in de weg staat, meer bepaald als het de toekomst betreft van een site van een bedrijf dat wil sluiten.

De werknemers van de toeleveranciers noemt het lid ook heel belangrijk. Het is voor hem duidelijk dat die al te veel in de kou blijven staan. Zij kunnen ook op de VBfractie rekenen.

De heer Hervé Cornillie (MR) wil de sprekers danken om een aantal dingen uit te klaren over de parameters van de beslissing van de Volkswagen Group. De beslissing blijft behoorlijk onbegrijpelijk. De ontreddering is normaal, gezien het belang van de site in het Belgische industriële landschap en voor de regio. Het lid bedankt ook voor de nuancerings van zijn te waarderende uitspraken. Hij moet inderdaad erkennen dat het met de industrie in onze regio de verkeerde kant opgaat, in het bijzonder met de auto-industrie. Het spreekt vanzelf dat iedereen zich daar zorgen over moet maken.

Vanuit het standpunt van de werknemers, inclusief die van de toeleveranciers, kan hij niet ontkennen dat het beeld somber is en het is niet omdat hij naar het grotere plaatje kijkt, dat hij dat ontkent. Agoria heeft aangegeven dat de sociale partners een kalender hebben om over deze zaken te praten en een vooruitziende visie te ontwikkelen.

incombe aux partenaires sociaux, en collaboration avec une personne désignée par les différents gouvernements et dotée de l'expertise nécessaire, de chercher un repreneur. Le parti de l'intervenant continuera toujours d'insister sur ce point.

M. Kurt Moons (VB) tient d'abord à témoigner son respect aux travailleurs qui restent malgré tout à leur poste. Il se rallie à ses collègues: chacun doit œuvrer de concert afin de trouver une solution pour le site. La situation n'a que trop duré et il est temps que les partenaires sociaux, les pouvoirs publics et les employeurs travaillent en bonne intelligence.

Selon lui, il importe également de tirer des enseignements pour l'avenir. Il conviendra ainsi de s'interroger sur la dépendance à l'égard des centres de décision à l'étranger et des subventions, dont l'octroi devrait être assorti de davantage de garanties. Il estime en outre qu'il convient de développer des politiques publiques positives et proactives en vue de maintenir l'emploi dans les entreprises qui relèvent des secteurs que nous qualifions de stratégiques.

L'intervenant ajoute que la loi Renault mérite d'être examinée en profondeur. Force est effectivement de constater que le poids accordé aux intérêts des travailleurs entrave certaines solutions structurelles, plus particulièrement lorsqu'il s'agit de l'avenir d'un site qu'une entreprise souhaite fermer.

Le membre accorde par ailleurs une grande importance aux travailleurs des sous-traitants. Selon lui, il est clair qu'ils sont bien trop abandonnés à leur sort. Ils pourront également compter sur le groupe VB.

M. Hervé Cornillie (MR) remercie les orateurs d'avoir apporté quelques éclaircissements sur les paramètres de la décision du groupe Volkswagen. Cette décision demeure assez incompréhensible, ce qui est normal vu l'importance du site dans le paysage industriel belge et dans celui de la région. L'intervenant remercie également les orateurs d'avoir nuancé ses propos trop élogieux. Il doit effectivement reconnaître que la situation n'évolue pas dans le bon sens pour l'industrie dans notre région, en particulier pour l'industrie automobile. Il va sans dire que tout le monde doit s'en préoccuper.

Du point de vue des travailleurs, y compris ceux des sous-traitants, il ne peut nier que l'avenir est sombre et sa mise en perspective ne l'empêche pas de le reconnaître. Agoria a indiqué que les partenaires sociaux disposaient d'un calendrier pour discuter de ces questions et élaborer une vision prospective.

De wetgeving loopt volgens hem altijd een beetje achter. Het zal volgens het lid niet te lang mogen uitblijven dat alle betrokkenen zich neerleggen bij de situatie en in dat licht lost een moratorium absoluut niets op. Een moratorium instellen om de dramatische gevolgen van de beslissing van Audi af te wenden, verhindert dat over de toekomst van de site wordt onderhandeld. De hamvraag is de toekomst van de industrie in dit land en het kader waarin die kan bewegen. De hervatting van de activiteit op deze site moet nu ieders eerste zorg zijn.

Het lid heeft politici gezien die zich heel constructief en respectvol opstellen en hij stelt dat we niet met zijn allen in karikaturen mogen vervallen. De hoogdringendheid van een wettekst niet goedkeuren, betekent niet dat men de inhoud van de wettekst geen debat waard vindt. Het is een kwestie van procedure en dat weet iedereen in de vergadering even goed als hijzelf.

De heer Khalil Aouasti (PS) begint met de leden van de MR te bedanken die zijn wettekst willen overwegen. Dat is nieuw voor hem. De wettekst kan heel waardevol zijn in het debat dat zal moeten worden gevoerd. Hij stelt protest vast bij sommige MR-leden en besluit dat er dus al twist is in de liberale fractie. Het lid heeft twee vragen over de positie van de onderaannemers.

De heer Berlize heeft aangegeven dat in zijn bedrijf een ondernemingsraad wordt samengeroepen. Het lid wil weten of in de vier andere toeleveringsbedrijven al een ondernemingsraad gehouden werd of dat er een gepland is in de nabije toekomst?

Voor twee toeleveringsbedrijven – MOSOLF en Sesé – is het tot op vandaag nog niet gelukt om exacte cijfers te krijgen. De cijfers die men heeft, hebben betrekking op 18 werknemers en dat zit dus onder de vereiste 20 om onder de wet-Renault te vallen. Het lid vraagt de vertegenwoordigers te bevestigen dat het inderdaad om minder dan 20 werknemers gaat. Gaat het toch om minstens 20 werknemers, wordt dan ook een ondernemingsraad gehouden om fase 1 van de procedure-Renault te starten? Het is volgens het lid belangrijk om de feiten te kennen om precies te kunnen inschatten wat er aan het gebeuren is in alle vijf de toeleveringsbedrijven en om het lot te kennen van alle betrokken werknemers.

De heer Nabil Boukili (PVDA-PTB) stelt dat het argument om een moratorium af te serveren, namelijk dat het ondernemingen zou aanzetten om het land te verlaten, thuishoort in een debat dat al 30 jaar vruchteloos wordt gevoerd. De leden komen aandragen met neoliberale

Selon lui, la législation a toujours un coup de retard. Tous les intéressés finiront tôt ou tard par se résigner et, dans cette optique, un moratoire ne résoudra absolument rien. L'instauration d'un moratoire en vue d'éviter les conséquences dramatiques de la décision d'Audi entravera les négociations sur l'avenir du site. La question essentielle est celle de l'avenir de l'industrie dans notre pays et du cadre dans lequel elle peut évoluer. La reprise de l'activité sur ce site devrait désormais être la première préoccupation de tous.

L'intervenant a vu des responsables politiques se montrer très constructifs et respectueux et il indique que nous ne devrions pas tous tomber dans la caricature. Ne pas voter l'urgence sur un texte législatif ne signifie pas que l'on ne considère pas que le contenu de ce texte mérite d'être débattu. C'est une question de procédure et toutes les personnes présentes dans cette commission le savent aussi bien que lui.

M. Khalil Aouasti (PS) remercie d'abord les membres du MR qui acceptent de prendre son texte de loi en considération. C'est inédit pour lui. Ce texte peut s'avérer très précieux dans le cadre du débat qui devra être mené. Le membre constate des levées de bouclier de la part de certains membres du MR et il en conclut que le groupe libéral est donc déjà en proie à des dissensions. L'intervenant pose ensuite deux questions à propos de la position des sous-traitants.

M. Berlize a indiqué que son entreprise a convoqué un conseil d'entreprise. L'intervenant demande si les quatre autres entreprises sous-traitantes ont déjà organisé ou ont prévu un conseil d'entreprise dans un avenir proche.

En ce qui concerne deux sous-traitants – MOSOLF et Sesé –, il s'est avéré impossible d'obtenir des chiffres exacts jusqu'à aujourd'hui. Les chiffres disponibles concernent 18 travailleurs, ce qui est inférieur aux 20 travailleurs requis pour relever du champ d'application de la loi Renault. L'intervenant demande aux délégués de confirmer qu'il y a moins de 20 travailleurs. Et dans le cas où ces entreprises compteraient au moins 20 travailleurs, un conseil d'entreprise sera-t-il également organisé pour lancer la phase 1 de la procédure Renault? Selon l'intervenant, il est important de connaître les faits afin d'évaluer précisément ce qui se passe dans les cinq entreprises sous-traitantes et de connaître le sort de tous les travailleurs concernés.

M. Nabil Boukili (PVDA-PTB) indique que l'argument avancé pour rejeter un moratoire, à savoir que ce moratoire pousserait les entreprises à quitter le pays, s'inscrit dans un débat stérile qui s'éternise depuis 30 ans. Les membres proposent des solutions néolibérales telles que

oplossingen als de belastingen verlagen voor grote bedrijven en ze fiscale cadeaus geven onder het mom dat dat de werkgelegenheid zal redden. Alleen gaan de grote bedrijven er momenteel vandoor en het is geen moratorium dat ze doet vertrekken, aldus het lid. Als de andere fracties een ander idee hebben, dan hoort hij het graag. Hij wil graag weten hoe de N-VA de site wil redden. Zijn fractie heeft het voorstel van een moratorium op tafel gelegd en men kan daar voor of tegen zijn. De PVDA wil erover debatteren. Maar wat stellen de andere partijen voor?

Dat bedrijven uit België vertrekken en niet of minder uit andere landen, heeft volgens het lid net te maken met het feit dat we een heel lakse wetgeving hebben. De sluiting van Caterpillar in Wallonië is een goed voorbeeld. Caterpillar had de keuze tussen de site in België en die in Brazilië. Het bedrijf verklaarde zelf dat het voor de sluiting van de site in België had gekozen omdat de Braziliaanse wetgeving veel dwingender was dan de Belgische. Vandaag beweren dat wetgeving aannemen die de werknemers minder beschermt, de bedrijven hier zal houden, slaat nergens op. Die fabel moet volgens het lid de wereld uit geholpen worden. Hoewel daarover een meningsverschil bestaat, blijft hij bereid het debat te voeren. Hij kijkt daarom uit naar de voorstellen van de liberalen en van de N-VA.

Verder herinnert de heer Boukili zich dat Agoria de fabriek een site van de toekomst noemde. De sprekers vertellen dat de site nog te redden is onder allerlei voorwaarden en daar is hij het mee eens, maar daar is een politiek plan voor nodig. De regering in lopende zaken en het Parlement samen kunnen een politiek plan maken om de industrie te redden. Wat houdt iedereen tegen om dat te doen? Als men betreurt dat Audi unilaterale beslissingen neemt, kan men zich afvragen wie de macht in dit land heeft? Hier ontstaat de indruk dat het de multinational Audi is, die dirigeert en dat het Parlement niet meer doet dan een maskerade opvoeren en niet meer is dan een instelling die niets in de pap te brokken heeft. Wie gelooft dat het Parlement macht heeft, moet die macht gebruiken. Het Parlement moet wetten instellen die bedrijven als Audi beletten om zich misprijzend op te stellen en hun eigen werknemers minachtend te behandelen. Dit Parlement moet de blabla achter zich laten en tot daden overgaan, besluit het lid.

De heer Axel Ronse (N-VA) repliceert dat de vakbonden en Agoria geen boodschap hebben aan een politieke gedachtewisseling tussen hemzelf en de heer Boukili. Hij drukt zijn respect uit voor de heer Boukili, wiens gedrevenheid hij heel authentiek noemt. Hij stelt dat er geen wonderoplossing is om te verhinderen dat bedrijven onze economie verlaten. De toverstok die moratorium heet en die de economie kan redden, bestaat niet. In Duitsland

la réduction des impôts pour les grandes entreprises et l'octroi de cadeaux fiscaux sous prétexte de sauver des emplois. Or, les grandes entreprises quittent aujourd'hui le pays et ces départs ne sont pas dus à un moratoire. Si les autres groupes ont une autre idée, il souhaiterait la connaître. Il voudrait savoir comment le groupe N-VA a l'intention de sauver le site. Le groupe de l'intervenant a mis la proposition de moratoire sur la table et on peut être pour ou contre. Le PTB souhaite en débattre. Mais que proposent les autres partis?

L'intervenant estime que le fait que les entreprises quittent la Belgique plus que d'autres pays est précisément dû à notre législation très laxiste. La fermeture de Caterpillar en Wallonie l'illustre bien. Caterpillar avait le choix entre le site belge et le site brésilien. L'entreprise a déclaré elle-même qu'elle avait choisi de fermer le site en Belgique parce que la législation brésilienne est beaucoup plus contraignante que la législation belge. Prétendre aujourd'hui que l'adoption d'une législation qui protège moins les travailleurs permettra de maintenir les entreprises en Belgique n'a aucun sens. Selon l'intervenant, il faut tordre le coup à cette fable. Bien que les avis divergent à ce sujet, il reste disposé à mener le débat. Il attend donc avec impatience les propositions des libéraux et de la N-VA.

M. Boukili rappelle en outre qu'Agoria a qualifié l'usine de site d'avenir. Les orateurs indiquent que le site peut encore être sauvé moyennant toutes sortes de conditions et il souscrit à ces propos, mais il faut un projet politique à cet effet. Le gouvernement en affaires courantes et le Parlement peuvent élaborer ensemble un projet politique visant à sauver l'industrie. Qu'est-ce qui empêche tout le monde de s'y atteler? Si l'on déplore les décisions unilatérales prises par Audi, on peut se demander qui détient le pouvoir dans ce pays. On a l'impression que c'est la multinationale Audi qui dirige et que le Parlement s'adonne à une mascarade et n'est rien de plus qu'une institution n'ayant pas voix au chapitre. Ceux qui croient que le Parlement a du pouvoir doivent utiliser ce pouvoir. Le Parlement doit adopter des lois qui empêchent des entreprises comme Audi d'agir avec dédain et de mépriser leurs propres travailleurs. L'intervenant conclut en indiquant que le Parlement doit abandonner les grands discours et passer aux actes.

M. Axel Ronse (N-VA) réplique que les syndicats et Agoria n'ont que faire d'un échange de vues politique entre M. Boukili et lui-même. L'intervenant exprime son respect envers M. Boukili et salue l'authenticité de son engagement. Il affirme qu'il n'existe aucune solution miracle pour empêcher les entreprises de quitter notre économie. La baguette magique que serait le moratoire et qui pourrait sauver notre économie n'existe pas. En

heeft men het geprobeerd met de Trabantjes en waartoe heeft dat geleid? En het experiment in Venezuela? Het resultaat op de welvaart was telkens *nihil*. Als de leden de vele werknemers echt respect willen betonen, dan moeten ze de simplismen achter zich laten en naar echte oplossingen zoeken. Een van de oplossingen op heel korte termijn is dat ze hun ideologische verschillen opzij schuiven en met vereende krachten zoeken naar een overnemer en daartoe de juiste mensen aan het werk zetten. Daaraan wil het lid werken.

De ideologische verschillen over een moratorium en over de aanpak van de Europese maakindustrie kunnen op veel andere gelegenheden in het Parlement worden besproken.

De heer Nabil Boukili (PVDA-PTB) antwoordt dat dit de grond van het debat is. Alle fracties moeten inderdaad de krachten bundelen om een toekomst te zoeken voor de site. Dat is het doel van zijn voorstel om een moratorium in te stellen. Met dat voorstel kan men het oneens zijn, maar dan wil hij wel graag een alternatief zien.

De heer Anne Pirson (Les Engagés) had voor deze dag al het idee dat Audi België een eerste keer belazerd heeft door een fabriek te sluiten na de enorme steun van 157 miljoen euro ontvangen te hebben. Aan de bijdragen van de sprekers kan men alleen de indruk overhouden dat Audi België een tweede keer belazerd heeft door de Belgische werknemers veel slechter te behandelen dan de Duitse. Tijdens het bedrijfsbezoek heeft Audi de fabriek voorgesteld als een modelsite, beheerd door modelwerknemers. Het lid is het niet helemaal eens met Agoria, dat zegt dat het probleem geen Europees probleem is. Zij denkt dat het dat wel is omdat Europa een substantieel deel van haar industrie naar andere continenten heeft laten verdwijnen. Les Engagés willen het probleem naar het Europese niveau brengen via hun vertegenwoordigers, want het is onaanvaardbaar dat de Belgische werknemers van een multinational minder goed worden behandeld dan de Duitse van diezelfde multinational.

Het lid stelt ook dat ze het uiteraard legitiem vindt om ook de toeleveranciers te horen. Ze stelt ook vast dat Audi "filialen" heeft gecreëerd, precies om de sociale rechten te kunnen omzeilen. De verantwoordelijkheid kan het bedrijf echter niet zomaar afschudden. De werknemers van alle entiteiten scheiden en anders behandelen is onaanvaardbaar. Ze vindt het positief dat Agoria een

Allemagne, d'aucuns ont essayé cette solution avec les modèles Trabant, mais avec quel succès? Et que dire de l'expérience menée au Venezuela? Les retombées sur la prospérité ont été réduites à néant à chaque fois. Si les membres veulent vraiment témoigner leur respect aux nombreux travailleurs, ils doivent renoncer aux formules simplistes et chercher de véritables solutions. L'une des solutions à très court terme consiste à mettre de côté leurs divergences idéologiques, à unir leurs forces pour chercher un repreneur et à mobiliser les bonnes personnes à cette fin. Telle est la solution à laquelle le membre entend s'atteler.

Les divergences idéologiques sur le moratoire et sur l'approche de l'industrie manufacturière européenne pourront être discutées à bien d'autres occasions au Parlement.

M. Nabil Boukili (PVDA-PTB) répond que c'est précisément le fond du débat. Tous les groupes politiques doivent en effet unir leurs forces en vue d'une reprise du site. Tel est l'objet de sa proposition visant à instaurer un moratoire. Certes, on peut ne pas être d'accord avec cette proposition, mais il faut alors présenter une solution en contrepartie.

Mme Anne Pirson (Les Engagés) avait déjà l'impression avant aujourd'hui qu'Audi avait roulé la Belgique une première fois dans la farine en fermant une usine après avoir empoché une aide colossale de 157 millions d'euros. Au terme de ces auditions, on ne peut qu'avoir le sentiment qu'Audi a roulé une deuxième fois la Belgique dans la farine en traitant les travailleurs belges nettement moins bien que leurs collègues allemands. Lors de la visite du site, Audi a présenté l'usine comme un modèle qui tourne grâce à des travailleurs modèles. La membre n'est par ailleurs pas tout à fait d'accord avec Agoria, qui affirme que le problème n'est pas propre à l'Europe. En effet, c'est précisément un problème européen parce que l'Europe a laissé filer toute une partie de son industrie vers d'autres continents. Les Engagés veulent relayer la problématique au niveau européen par l'intermédiaire de leurs députés, car il est inacceptable que les travailleurs belges d'une multinationale soient moins bien traités que leurs collègues allemands de la même multinationale.

La membre poursuit en indiquant qu'il est effectivement légitime d'entendre également les sous-traitants. Elle constate par ailleurs qu'Audi a créé des filiales précisément pour contourner les droits sociaux. L'entreprise ne peut toutefois pas se décharger purement et simplement de sa responsabilité. Il est inacceptable de diviser les travailleurs des différentes entités et de les traiter

platform gecreëerd heeft waarop de toeleveranciers onderling en met Audi kunnen uitwisselen.

Mevrouw Anja Vanrobaeys (Vooruit) bedankt alle sprekers voor hun komst in deze precaire omstandigheden. Ze betreurt dat de ideologische kaart opnieuw werd getrokken. Iedereen is het er volgens haar wel over eens dat deze sluiting samenhangt met het Europese industriële beleid en wat haar betreft ook met het Belgische en het regionale beleid. Dat noemt ze de grote debatten. Wat haar nu interesseert, is hoe de site van Audi vanaf morgen veilig kan worden gesteld. De leden hebben aangedrongen op een taskforce en op 9 oktober vergadert die. Daar moeten alle fracties aan hetzelfde zeel trekken om te bekijken of er een overnemer mogelijk is en in tweede orde om de toekomst van de site te bepalen.

Wat de toeleveranciers betreft, is het lid blij dat er bij de N-VA een openheid is om de uitbreiding van de wet-Renault tot de werknemers van de toeleveranciers, te bespreken. Iedereen kan in een Parlement zijn ideeën op tafel leggen, maar als het Parlement echt iets wil bewegen, dan moet er een meerderheid worden gevonden. De NAR en de sociale partners moeten betrokken worden. De vraag is of men bereid is om aanbeveling nr. 28 toe te passen op de werknemers van de toeleveranciers, die nu voor die poort van de tijdelijke werkloosheid staan. Zij hebben morgen een oplossing nodig en aan lange ideologische debatten hebben ze momenteel niets. Die toepassing zou deze werknemers aan informatie helpen en ervoor zorgen dat ze mee beschermd zijn.

Mevrouw Rajae Maouane (Ecolo-Groen) bedankt alle sprekers en waardeert de waardigheid waarmee ze hun verhaal doen. Ze deelt het gevoel met hen dat ze door de directie van Audi in de maling zijn genomen. Dat geldt zowel voor de onzekerheid over de projecten van de toekomst als over de beslissing van Audi, die nog steeds onbegrijpelijk blijft. Het geldt ook voor de minachting waarmee Audi de werknemers en de parlementsleden behandelt, alleen in België.

Het lid gaat akkoord dat er een groot probleem is met het Europese beleid dat erop gericht zou moeten zijn Europa te herindustrialiseren, met tewerkstelling van goede kwaliteit. Dat is een groot debat dat hier en nu niet kan gevoerd worden. Audi heeft, net als andere grote bedrijven, beslissingen genomen die enkel gedreven zijn door een commerciële logica. Niemand heeft het bedrijf gevraagd om hier een luxemodel elektrische wagen te komen bouwen dat onbetaalbaar is voor mensen die van hun wagen afhankelijk zijn.

différemment. Elle juge positif qu'Agoria ait créé une plateforme permettant aux sous-traitants d'échanger entre eux et avec Audi.

Mme Anja Vanrobaeys (Vooruit) remercie tous les orateurs d'être venus témoigner en cette période si difficile. Elle regrette que d'aucuns brandissent à nouveau des arguments idéologiques. Selon elle, nul ne conteste que cette fermeture est liée à la politique industrielle européenne, mais également à la politique belge et régionale. Elle estime qu'il s'agit de l'une des grandes questions en débat mais que la priorité est maintenant de trouver une solution qui permette de préserver le site d'Audi au plus tôt. Les membres ont demandé avec insistance la création d'une *task force* qui se réunira le 9 octobre. Dans ce groupe de travail, tous les groupes politiques devront unir leurs forces pour déterminer s'il est possible de trouver un repreneur et, en ordre subsidiaire, pour envisager l'avenir du site.

En ce qui concerne les sous-traitants, la membre se réjouit que la N-VA soit disposée à discuter d'une extension de la loi Renault aux travailleurs des sous-traitants. Tout parlementaire a le droit de donner son avis, mais si le Parlement entend vraiment faire avancer les choses, il faudra trouver une majorité. Le CNT et les partenaires sociaux doivent être associés aux discussions à ce sujet. La question est de savoir qui est disposé à appliquer la recommandation n° 28 aux travailleurs des sous-traitants qui sont sur le point de basculer dans le chômage temporaire. Ils ont besoin d'une solution dès demain et les longs débats idéologiques ne leur apportent rien dans l'immédiat. L'application de cette recommandation aiderait ces travailleurs à y voir plus clair et leur permettrait d'être également protégés.

Mme Rajae Maouane (Ecolo-Groen) remercie l'ensemble des orateurs et salue la dignité dont ils ont fait preuve au cours de leurs témoignages. Elle partage leur sentiment d'être menés en bateau par la direction d'Audi, aussi bien en ce qui concerne l'incertitude qui plane sur les projets d'avenir qu'à propos de la décision d'Audi, qui reste incompréhensible, sans parler du mépris avec lequel Audi traite les travailleurs et les parlementaires, singulièrement en Belgique.

La membre reconnaît que la politique européenne constitue un véritable enjeu et devrait viser à réindustrialiser l'Europe tout en offrant des emplois de qualité. Il s'agit d'un vaste débat qui ne peut pas être mené dans le cadre de ces auditions. Comme d'autres grandes entreprises, Audi a pris des décisions exclusivement dictées par une logique commerciale. Personne n'a demandé à Audi de venir fabriquer un modèle électrique de luxe que ne peuvent pas s'offrir les personnes qui dépendent de leur voiture.

Het lid stelt dat haar fractie zich op de taskforce constructief zal opstellen om een concreet plan op te stellen dat oplossingen kan bieden voor alle werknemers, inclusief die van de toeleveringsbedrijven en de uitzendkrachten.

Het lid pleit voor transparantie. Het is niet mogelijk om een goed plan te maken als de nodige informatie ontbreekt. Momenteel bevinden de toeleveranciers en hun werknemers zich in een dichte mist. Zij moeten ook worden betrokken in het beslissingsproces en ze hebben ook recht op bescherming.

Mevrouw Meyrem Almaci (Ecolo-Groen) geeft aan dat ze een zwaar gemoed heeft door de antwoorden van de sprekers. Die sprekers hebben volgens haar vast nog een veel zwaarder gemoed. Ze stelt dat het vooral de afwezigheid van een plan is, dat haar dat gevoel bezorgt. De werknemers en de parlementsleden worden niet betrokken door het bedrijf. De welwillendheid die ze tijdens het bedrijfsbezoek heeft ervaren, strekt zich niet uit tot oplossingen. Dat komt overeen met wat ze in de gesprekken achter gesloten deuren heeft gemerkt, want dat waren dovemansgesprekken. Het lid stelt dat dit niet het ondernemerschap is waar ons land anno 2024 achter kan staan.

Wat haar ook treft, is dat er een dag tevoren een bodembod was voor alle andere werknemers, maar niet voor die van de toeleveranciers. Ze stelt dat we lange debatten kunnen hebben, maar dat er een prioriteit is: het herstel van de wet-Renault. In een politiek-economische realiteit dat grote bedrijven zich in entiteiten opsplitsen om aan kostenbeheersing te doen, kan men niet anders dan die realiteit in te calculeren in die wet. Ze hoeft daarom niet de wet-Audi te heten. Het is niet goed dat het Parlement elk sociaal drama moet aangrijpen om nieuwe wetgeving te maken, maar het is wel duidelijk dat de anomalieën van vandaag moeten worden aangepakt door de wet-Renault te wijzigen.

Het is volgens het lid duidelijk dat er regie nodig is. Iedereen in de commissie voelt aan dat het niet de bedoeling kan zijn de onmacht te aanvaarden en enkel achter de feiten aan te lopen. Iedere fractie kan het voorstel van de anderen bekritisieren, maar het is wel duidelijk dat alle fracties dezelfde onmacht voelen. De politiek moet volgens haar de regie terugnemen van dit soort verhalen en die boodschap heeft ze ook bij de gastsprekers gehoord. Ze kan hen niet beloven dat ze daar morgen in zullen slagen, maar ze kan wel zeggen dat alle leden hun uiterste best zullen doen om voor mensen die in hun leven niet altijd de beste opleidingskansen hebben gekregen en die geen managementvennootschap hebben om op terug

La membre indique que son groupe adoptera une attitude constructive au sein de la *task force* afin d'aboutir à un plan concret qui permettra d'apporter des solutions à tous les travailleurs, y compris à ceux des sous-traitants et aux intérimaires.

Elle plaide par ailleurs en faveur de la transparence. Il ne sera pas possible d'élaborer un bon projet si l'on ne dispose pas des informations nécessaires. À l'heure actuelle, les sous-traitants et leurs travailleurs sont dans le flou le plus total. Ils doivent également être associés au processus décisionnel et ils ont également le droit d'être protégés.

Mme Meyrem Almaci (Ecolo-Groen) indique avoir le cœur serré en entendant les réponses des orateurs. Elle est toutefois consciente que ceux-ci doivent avoir le cœur encore plus serré. C'est surtout l'absence de plan qui lui donne ce sentiment. Les travailleurs et les députés ne sont pas informés par l'entreprise. La bienveillance qu'elle a ressentie lors de la visite de l'usine ne se traduit pas en solutions. Cela concorde avec ce qu'elle a observé lors des discussions en coulisses, à savoir un dialogue de sourds. La membre indique qu'en 2024, notre pays ne peut pas cautionner ce type de gestion.

Ce qui la touche également, c'est qu'une offre de base a été formulée la veille pour l'ensemble des travailleurs, à l'exception de ceux des sous-traitants. L'intervenante indique que l'on peut débattre longuement, mais que la priorité absolue, c'est la réforme de la loi Renault. Dans un contexte politico-économique où les grandes entreprises se scindent en plusieurs entités pour mieux maîtriser les coûts, il est impératif d'intégrer cette réalité dans cette loi. Celle-ci ne doit pas pour autant porter le nom de loi Audi. L'intervenante déplore que le Parlement doive systématiquement prendre des drames sociaux comme prétexte pour remodeler la législation, mais il est évident qu'il y a lieu de remédier aux anomalies d'aujourd'hui en modifiant la loi Renault.

Selon la membre, il est clair qu'il convient de reprendre le contrôle. Tous les membres de la commission sont conscients qu'il serait inacceptable de faire aveu d'impuissance et de courir après les faits. Même si chaque groupe critique la proposition avancée par les autres groupes, il est clair que tous ressentent la même impuissance. La membre estime que le politique doit reprendre le contrôle de ce type de situation. C'est d'ailleurs aussi le message véhiculé par les orateurs invités. Elle ne peut pas leur promettre que ce sera le cas dès demain, mais elle peut affirmer que tous les membres feront de leur mieux pour créer un meilleur cadre et trouver une solution pour les personnes qui n'ont pas toujours eu les

te vallen, een beter kader te creëren en een oplossing te vinden. Dat is de plicht van de parlementairen en het is haar voornemen om dat te doen.

De heer Kjell Vander Elst (Open Vld) bedankt de vakbondsafgevaardigden en de mensen van Agoria voor de toelichtingen. Los van de ideologische verschillen die er volgens hem wel degelijk zijn en die er in de volgende legislatuur bepaald hard zullen zijn, is er één grote constante. Iedereen in de zaal ziet en wil een toekomst voor de site van Audi in Vorst. In een ideale wereld, zegt hij, was er een federale regering met volheid van bevoegdheid die haar tanden kon laten zien aan de directie. De werknemers van Audi hebben er geen boodschap aan dat dat niet het geval is. Daarom is het belangrijk dat in de taskforce het signaal krachtig wordt gegeven door de regering in lopende zaken en alle parlementsleden dat er een toekomst voor de site moet komen en dat er een toekomst voor die 3000 werknemers moet zijn. Aan de vertegenwoordigers van Agoria wil hij vragen of het ook in dit dossier een optie is om de universiteiten te betrekken bij de herontwikkeling. Zij hebben immers ook gezegd dat de site een hoog potentieel heeft en dat ze op technologisch vlak heel ver staat. Destijds bij Ford Genk bleek dat heel zinvol. Gebeurt het nu ook al, of is de universiteiten betrekken in de toekomst een optie?

De heer Denis Ducarme, voorzitter, bedankt iedereen voor het geleverde werk. Er zullen nog hoorzittingen volgen. De deuren van het Parlement blijven open voor alle werknemers van Audi en ook voor die van de toeleveranciers.

Mevrouw Meyrem Almaci, voorzitter a.i., vraagt om de specifieke bijvragen waarop nog geen antwoord gekomen is, schriftelijk te beantwoorden.

De heer Khalil Aouasti (PS) wil nog graag het antwoord op twee specifieke vragen krijgen. Is in alle vijf de toeleveringsbedrijven de ondernemingsraad bijeengekomen? Beschikt elk van de bedrijven over voldoende personeel om de wet-Renault te kunnen toepassen?

De heer Hillal Sor (algemeen secretaris, MWB-ABVV/FGTB) antwoordt dat er geen ondernemingsraad over de wet-Renault bij elkaar geroepen is en dat twee ondernemingen, Sesé en MOSOLF, onder de drempel van de wet-Renault zitten.

meilleures opportunités de formation dans leur vie et qui ne peuvent pas se rabattre sur une société de gestion. C'est le devoir des parlementaires et elle a l'intention d'accomplir le sien.

M. Kjell Vander Elst (Open Vld) remercie les délégués syndicaux et les représentants d'Agoria pour leurs explications. Indépendamment des différences idéologiques qui, selon lui, sont bien présentes, et qui, sous la législature qui s'annonce, seront particulièrement fortes, il décèle une constante majeure. Toutes les personnes présentes entendent et souhaitent un avenir pour le site d'Audi à Forest. Dans le meilleur des mondes, un gouvernement fédéral de plein exercice pourrait montrer les dents à la direction. Cependant, dire cela n'aide pas les travailleurs d'Audi. C'est pourquoi il importe qu'au sein de la *task force*, le gouvernement en affaires courantes et l'ensemble des parlementaires indiquent clairement qu'il faut que le site et les 3000 travailleurs aient un avenir. Il demande aux représentants d'Agoria s'il serait également possible, dans ce dossier, d'associer les universités au redéveloppement de ce site. Elles ont en effet déclaré que ce site avait un potentiel élevé et qu'il était très avancé au niveau technologique. Cette solution s'est révélée très pertinente pour Ford Genk à l'époque. Les universités sont-elles déjà associées à ce dossier, ou envisage-t-on de les y associer à l'avenir?

M. Denis Ducarme, président, remercie toutes les parties pour le travail fourni. Il y aura encore des auditions. Les portes du Parlement restent ouvertes à tous les travailleurs d'Audi et à tous ceux des entreprises sous-traitantes.

Mme Meyrem Almaci, présidente a.i., demande qu'il soit répondu par écrit aux questions spécifiques auxquelles il n'a pas encore été répondu.

M. Khalil Aouasti (PS) souhaite qu'il soit encore répondu à deux questions précises. Le conseil d'entreprise s'est-il réuni dans les cinq entreprises sous-traitantes? Et chacune de ces entreprises a-t-elle assez de personnel pour que la loi Renault s'y applique?

M. Hillal Sor (secrétaire général, MWB-ABVV/FGTB) répond qu'aucun conseil d'entreprise n'a été convoqué en application de la loi Renault et que deux entreprises, Sesé et MOSOLF, se situent sous le seuil prévu par la loi Renault.

De rapporteurs,

Patrick Prévot
Anja Vanrobaeys

De voorzitters,

Meyrem Almaci a.i.
Denis Ducarme

Les rapporteurs,

Patrick Prévot
Anja Vanrobaeys

Les présidents,

Meyrem Almaci a.i.
Denis Ducarme