

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 december 2024

9 décembre 2024

DE CASUS-AUDI BRUSSELS
IN EEN BREDER PERSPECTIEF

LE CAS D'AUDI BRUSSELS
DANS UNE PERSPECTIVE PLUS LARGE

Hoorzitting

Audition

Verslag

Rapport

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**

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

Inhoud	Blz.
I. Inleidende uiteenzettingen	3
II. Vragen en opmerkingen van de leden	11
III. Antwoorden van de gastsprekers.....	23
IV. Replieken en bijkomende antwoorden	28

Sommaire	Pages
I. Exposés introductifs	3
II. Questions et observations des membres.....	11
III. Réponses des orateurs invités.....	23
IV. Répliques et réponses complémentaires.....	28

Zie:

Doc 56 0222/ (B.Z. 2024):
001 en 002: Verslag.

Voir:

Doc 56 0222/ (S.E. 2024):
001 et 002: 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

**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: Denis Ducarme

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Axel Ronse
VB	Kurt Moons, Ellen Samyn
MR	Denis Ducarme, Florence Reuter
PS	Caroline Désir, Marie Meunier
PVDA-PTB	Nadia Moscufo, Robin Tonniau
Les Engagés	Isabelle Hansez, Aurore Tourneur
Vooruit	Anja Vanrobaeys
cd&v	Nathalie Muylle
Ecolo-Groen	Sarah Schlitz
Open Vld	Vincent Van Quickenborne

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

N., Dorien Cuylaerts, Kathleen Depoorter, Lotte Peeters
Britt Huybrechts, Dieter Keuten, Dominiek Sneepe
Daniel Bacquellaine, David Clarinval, Hervé Cornillie
Frédéric Daerden, Dimitri Legasse, Sophie Thémont
Roberto D'Amico, Kim De Witte, Raoul Hedebouw
Xavier Dubois, Jean-François Gatelier, Anne Pirson
Fatima Lamarti, Funda Oru
Tine Gielis, Leentje Grillaert
Petra De Sutter, Dieter Vanbesien
Alexia Bertrand, Irina De Knop

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 casus-Audi Brussels in een breder perspectief, waarbij met name de aspecten in verband met economie, arbeidsmarkt en arbeidsrecht aan bod zouden komen.

Tijdens deze hoorzitting, die plaatsvond op 13 november 2024, werden de volgende personen gehoord:

— de heer Bart Van Craeynest, hoofdeconoom, Voka;

— meester Elisabeth Matthys, advocaat-vennoot bij Stibbe, gastprofessor (VUB) en ondervoorzitter van de Adviesraad van het sociaal strafrecht;

— de heer Jan Denys, arbeidsmarktdeskundige.

De situatie bij Audi Brussels vormde op 17 juli en 12 oktober 2024 het onderwerp van hoorzittingen met de sociale partners (resp. DOC 56 0222/001 en /002) en gedachtewisselingen (resp. CRIV 56 COM 0001 en 0011) in uw commissies. Een delegatie van uw commissies bracht op 18 september 2024 een bezoek aan de Audi-site in Vorst.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN

A. Inleidende uiteenzetting van de heer Bart Van Craeynest, hoofdeconoom, Voka

De heer Bart Van Craeynest (Voka) geeft aan dat de Europese auto-industrie structureel onder druk staat: de autoproductie ligt vandaag ruim 20 % onder het niveau van de precoronajaren, en het ziet er niet naar uit dat die terugval op korte of middellange termijn opnieuw goedge maakt wordt.

De spreker toont een grafiek waaruit blijkt dat de autoproductie in Europa en Noord-Amerika is verminderd tussen 2000 en 2022, terwijl ze in diezelfde periode in China spectaculair is toegenomen.

De Europese auto-industrie wordt geconfronteerd met een reeks hoofdzakelijk structurele uitdagingen. Deze situeren zich met name op de volgende vlakken:

— **Energiekosten:** na de energiecrisis die volgde op de Russische inval in Oekraïne kenden de energieprijzen een daling, maar nog steeds liggen ze 4 à 5 keer

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 le cas d'Audi Brussels dans une perspective plus large, où les questions en lien avec l'économie, le marché du travail et le droit du droit seraient notamment évoquées.

Au cours de cette audition, qui a eu lieu le 13 novembre 2024, les personnes suivantes ont été entendues:

— M. Bart Van Craeynest, économiste en chef, Voka;

— Maître Elisabeth Matthys, avocate associée, Stibbe, professeure invitée (VUB) et vice-présidente du Conseil consultatif du droit pénal social;

— M. Jan Denys, expert du marché du travail.

La situation chez Audi Brussels a fait l'objet, les 17 juillet et 12 octobre 2024, d'auditions avec les partenaires sociaux (respectivement DOC 56 0222/001 et /002) et d'échanges de vues (respectivement CRIV 56 COM 0001 et 0011) au sein de vos commissions. Une délégation de vos commissions a visité le site d'Audi le 18 septembre 2024.

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS

A. Exposé introductif de M. Bart Van Craeynest, économiste en chef, Voka

M. Bart Van Craeynest (Voka) indique que, structurellement, l'industrie automobile européenne est sous pression: la production automobile se situe aujourd'hui à 20 % en dessous du niveau des années pré-COVID-19 et aucun rebond n'est en vue à court ni à moyen terme.

L'orateur montre au moyen d'un graphique que la production automobile en Europe et en Amérique du Nord a reculé entre 2000 et 2022, tandis qu'elle a progressé de manière spectaculaire en Chine au cours de la même période.

L'industrie automobile européenne est confrontée à une série de défis principalement structurels, qui se situent sur les plans suivants:

— **Coûts de l'énergie:** après la crise de l'énergie qui a suivi l'invasion de l'Ukraine par la Russie, les prix de l'énergie ont baissé à nouveau, mais ils restent 4 à 5 fois

hoger dan in de VS en 2 à 3 keer hoger dan in grote delen van Azië.

— Loonkosten: uit het Draghi-rapport blijkt dat, gecorrigeerd voor productiviteit, de loonkosten in de Europese auto-industrie 40 % hoger liggen dan in de Chinese.

— Personeelstekorten: ook de auto-industrie kampt met problemen om geschikt personeel te vinden, in het bijzonder ingenieurs en IT'ers.

— Structurele achterstand ten opzichte van China op het vlak van elektrische wagens: China legt zich al sinds 2012 volledig toe op de ontwikkeling van elektrische wagens, en heeft dan ook een voorsprong uitgebouwd. Die voorsprong situeert zich niet enkel op het stuk van de technologie, maar ook op het vlak van controle over de waardeketen en betaalbaarheid. In dat laatste verband merkt de spreker op dat in China, in het segment van de goedkopere auto's, wagens op fossiele brandstoffen reeds duurder zijn dan elektrisch aangedreven auto's.

Een en ander impliceert dat de sector in Europa vandaag met een structurele overcapaciteit kampt en dat een inkrimping onvermijdelijk is. De aangekondigde fabriekssluitingen bij Audi in België en Volkswagen in Duitsland kaderen in die structurele regressie.

Tegen die achtergrond hebben een aantal van de voorstellen voor specifieke maatregelen om de auto-sector, of Audi Brussels zelf, te "redden", weinig zin. Integendeel, voorstellen voor zware invoerheffingen op auto's, overheidsinmenging in de bedrijfsvoering of een verbod op bedrijfssluitingen zouden uitgesproken negatief zijn voor onze economie (via hun negatieve impact op de investeringsbeslissingen van andere bedrijven).

Het beleid kan zich beter richten op het scheppen van een beter ondernemersklimaat voor de hele industrie. Die staat vandaag duidelijk onder druk (net als in grote delen van Europa) en heeft te kampen met gelijkaardige uitdagingen als de auto-industrie. Voor tal van sectoren bevindt de capaciteitsbezetting zich momenteel (Q3 van

plus élevés qu'aux États-Unis et 2 à 3 fois plus élevés que dans de grandes parties de l'Asie.

— Coûts salariaux: le rapport Draghi révèle que les coûts salariaux corrigés de la productivité sont 40 % plus élevés dans l'industrie automobile européenne que dans le même secteur en Chine.

— Coûts de personnel: l'industrie automobile a également des difficultés à trouver du personnel qualifié, en particulier des ingénieurs et des informaticiens.

— Retard structurel par rapport à la Chine en ce qui concerne les voitures électriques: depuis 2012, la Chine se consacre totalement au développement de véhicules électriques, ce qui lui a valu une avance. Cette avance s'exprime non seulement sur le plan technologique, mais aussi en matière de contrôle de la chaîne de valeur et d'accessibilité financière. Sur ce dernier point, l'orateur fait observer qu'en Chine, dans le segment des voitures bon marché, les voitures thermiques sont déjà plus chères que les voitures électriques.

Dans ce contexte, il est nécessaire, selon l'orateur, d'adopter une stratégie politique crédible pour l'industrie dans notre pays. Cette stratégie viserait, premièrement, à renforcer notre compétitivité en éliminant nos handicaps (coûts salariaux, énergie et autorisations), deuxièmement, à miser pleinement sur l'innovation et la numérisation et, troisièmement, à promouvoir le commerce international.

En ce qui concerne le volet de la compétitivité, l'orateur montre, graphique à l'appui, qu'après avoir atteint un pic spectaculaire en 2022 et en 2023, le prix du gaz en Europe se stabilise à un niveau élevé par rapport à celui pratiqué aux États-Unis. Cette situation se maintiendra dans les années à venir. Ce n'est que lorsque la transition énergétique durable sera réalisée, d'ici une dizaine d'années, que ce handicap pourrait disparaître. Dans l'intervalle, certaines mesures peuvent déjà être prises pour atténuer ce handicap énergétique. L'application d'une norme énergétique permettrait, par exemple, d'aligner nos prix sur ceux pratiqués par nos pays voisins. De même, il est essentiel de préserver au maximum le bouquet énergétique, en ce compris la charge de base nucléaire, pour contenir le handicap énergétique. Un marché européen de l'énergie unifié (offrant davantage d'interconnexions) peut contribuer à mieux amortir les chocs systémiques.

Les coûts salariaux élevés dans l'industrie belge, même s'ils n'expliquent pas tout, pèsent indéniablement sur la compétitivité dans l'industrie. Au sein de l'Union européenne, seul le Danemark présente des coûts salariaux par heure plus élevés dans l'industrie manufacturière. Le système d'indexation automatique

2024) onder het langetermijngemiddelde. Vooral voor energie-intensieve sectoren als textiel, chemie en kunststof ligt de bezetting ver onder de normale niveaus.

Het versterken van de industrie is belangrijk gezien de sector een cruciale motor blijft van onze welvaart. Zo is de maakindustrie goed voor “maar” 13 % van de totale economische activiteit in ons land, maar tegelijkertijd ook voor de helft van de bedrijfsuitgaven voor onderzoek en ontwikkeling (O&O) en meer dan de helft van onze export. Bovendien is de sector veel productiever dan de rest van de economie en speelt hij een soort van voortrekkersrol voor heel wat andere activiteiten.

In die zin is er volgens de spreker nood aan een ernstige beleidsstrategie voor de industrie in ons land, gebaseerd op, ten eerste, het versterken van onze concurrentiepositie door het wegwerken van onze handicaps (loonkosten, energie en vergunningen), ten tweede, het volop inzetten op innovatie en digitalisering en, ten derde, het promoten van internationale handel.

Wat het competitiviteitsluik betreft, toont de spreker een grafiek waaruit blijkt dat de gasprijs in Europa, na een dramatische piek in 2022 en 2023, op een hoog niveau blijft ten opzichte van die in de VS. Dat zal in de komende jaren niet veranderen. Pas als de duurzame energietransitie afgerond is, binnen een tiental jaren, zal die handicap mogelijk weggewerkt kunnen worden. In afwachting daarvan kunnen er al wat maatregelen worden genomen om de energiehandicap te milderen. Zo zouden onze prijzen, door de toepassing van een energienorm, kunnen worden afgestemd op die in de buurlanden. Ook het maximaal garanderen van de energiemix, inclusief de nucleaire *base load*, is cruciaal om de energiehandicap binnen de perken te houden. Een eengemaakte Europese energiemarkt (met meer interconnectie) kan helpen systeemshokken beter op te vangen.

De hoge loonkosten in de Belgische industrie vertellen misschien niet het hele verhaal maar maken onmiskenbaar deel uit van het competitiviteitsvraagstuk in de industrie. De loonkosten per uur in de maakindustrie liggen binnen de EU enkel in Denemarken hoger. Het systeem van automatische loonindexering doet de loonkosten nog verder stijgen. Ingrepen in dat mechanisme zijn nodig om te voorkomen dat de Belgische loonkosten ontsporen.

Er heerst bij bedrijven grote onzekerheid omtrent het bekomen van vergunningen. Dat weegt op de investeringen. Een van de verklaringen is dat België soms strenger is dan wat de EU verlangt, en geen gebruik maakt van

des salaires fait encore grimper les coûts salariaux. Il est nécessaire de revoir ce mécanisme pour éviter que les coûts salariaux belges ne dérapent.

Par ailleurs, il règne une grande incertitude au sein des entreprises concernant l'obtention des autorisations requises, et cela pèse sur les investissements. Cette situation s'explique notamment par le fait que la Belgique adopte parfois des réglementations plus strictes que celles imposées par l'Union européenne et que notre pays ne tire pas profit de la flexibilité offerte par la législation de l'Union. L'orateur préconise d'éviter la surtransposition (*gold-plating*).

Dans ce contexte, il est nécessaire, selon l'orateur, d'adopter une stratégie politique crédible pour l'industrie dans notre pays. Cette stratégie viserait, premièrement, à renforcer notre compétitivité en éliminant nos handicaps (coûts salariaux, énergie et autorisations), deuxièmement, à miser pleinement sur l'innovation et la numérisation et, troisièmement, à promouvoir le commerce international.

En ce qui concerne le volet de la compétitivité, l'orateur montre, graphique à l'appui, qu'après avoir atteint un pic spectaculaire en 2022 et en 2023, le prix du gaz en Europe se stabilise à un niveau élevé par rapport à celui pratiqué aux États-Unis. Cette situation se maintiendra dans les années à venir. Ce n'est que lorsque la transition énergétique durable sera réalisée, d'ici une dizaine d'années, que ce handicap pourrait disparaître. Dans l'intervalle, certaines mesures peuvent déjà être prises pour atténuer ce handicap énergétique. L'application d'une norme énergétique permettrait, par exemple, d'aligner nos prix sur ceux pratiqués par nos pays voisins. De même, il est essentiel de préserver au maximum le bouquet énergétique, en ce compris la charge de base nucléaire, pour contenir le handicap énergétique. Un marché européen de l'énergie unifié (offrant davantage d'interconnexions) peut contribuer à mieux amortir les chocs systémiques.

Les coûts salariaux élevés dans l'industrie belge, même s'ils n'expliquent pas tout, pèsent indéniablement sur la compétitivité dans l'industrie. Au sein de l'Union européenne, seul le Danemark présente des coûts salariaux par heure plus élevés dans l'industrie manufacturière. Le système d'indexation automatique des salaires fait encore grimper les coûts salariaux. Il est nécessaire de revoir ce mécanisme pour éviter que les coûts salariaux belges ne dérapent.

Par ailleurs, il règne une grande incertitude au sein des entreprises concernant l'obtention des autorisations requises, et cela pèse sur les investissements. Cette situation s'explique notamment par le fait que

de mogelijkheden voor flexibiliteit die de EU-wetgeving biedt. De spreker pleit ervoor *gold-plating* te voorkomen.

Wat het tweede luik – mikken op de toekomst – betreft, laat de spreker een grafiek zien die aantoont dat Europa op het vlak van IT (*Internet of Things*, AI, kwantumcomputers, *cloud and edge computing* enzovoort) inmiddels een haast onoverbrugbare achterstand heeft opgelopen ten opzichte van de VS en China. Op het stuk van dat andere domein van de toekomst – *cleantech* – heeft Europa wel nog een voorsprong, al komt China op sommige vlakken heel sterk opzetten.

Volgens de heer Van Craeynest dient er blijvend te worden ingezet op innovatie en O&O. België presteert op dit vlak al redelijk goed. Qua investeringen in O&O behoort ons land tot de Europese top. We mogen echter niet op onze lauweren rusten; de ambitie zou moeten zijn om tot de wereldtop te behoren.

Ook qua digitalisering scoort België relatief goed. Ons land zit in de kopgroep wat de adoptie van AI betreft in de industrie. Ook hier is zelfvoldaanheid niet aan de orde; nog steeds 85 % van de industriële ondernemingen zet AI nog niet structureel in de bedrijfswerking in. De spreker breekt een lans voor blijvende investeringen in digitale infrastructuur en voor het verspreiden van digitale toepassingen doorheen de hele economie. Cruciaal is voorts het ondersteunen van opleidingen, om ervoor te zorgen dat de bestaande beroepsbevolking over voldoende digitale skills zou beschikken om mee de digitale transitie te realiseren.

Een derde beleidsstrategie dient gericht te zijn op het bevorderen van de internationale handel. Een van de grote problemen voor de industrie en, bij uitbreiding de economie, is dat de interne markt nooit volledig afgewerkt werd. Ten opzichte van de handel tussen staten in de VS bestaan er voor de handel tussen EU-lidstaten veel meer barrières, voor de industrie maar meer nog voor de diensten. Een eengemaakte EU-markt bestaat eigenlijk niet. Hierdoor laat Europa een gigantisch economisch potentieel liggen. Als kleine, open economie die extreem afhankelijk is van internationale handel, heeft België alles te winnen bij de voltooiing van de eengemaakte markt.

la Belgique adopte parfois des réglementations plus strictes que celles imposées par l'Union européenne et que notre pays ne tire pas profit de la flexibilité offerte par la législation de l'Union. L'orateur préconise d'éviter la surtransposition (*gold-plating*).

En ce qui concerne le deuxième volet – miser sur l'avenir – l'orateur présente un graphique qui montre que, dans le domaine des technologies de l'information (*Internet of Things*, intelligence artificielle, ordinateurs quantiques, *cloud and edge computing*, etc.), l'Europe accuse désormais un retard presque insurmontable par rapport aux États-Unis et à la Chine. Pour ce qui est de l'autre domaine d'avenir que sont les technologies propres (*cleantech*), l'Europe a encore une longueur d'avance, même si la Chine progresse à pas de géant dans certains domaines.

Selon M. Van Craeynest, la Belgique doit continuer à miser sur l'innovation ainsi que sur la recherche et le développement. Elle s'en sort déjà plutôt bien dans ces domaines. En termes d'investissements dans la recherche et le développement, notre pays figure ainsi en bonne place dans le classement européen. Cependant, nous ne devons pas nous reposer sur nos lauriers; notre ambition doit être de compter parmi les meilleurs au monde.

En termes de numérisation, le bilan de la Belgique est aussi relativement bon. Notre pays se situe dans le groupe de tête pour ce qui est de l'adoption de l'intelligence artificielle dans l'industrie. Une fois encore, le triomphalisme n'est pas de mise dans la mesure où 85 % des entreprises industrielles n'utilisent pas encore structurellement l'intelligence artificielle dans leur fonctionnement opérationnel. L'orateur préconise de continuer à investir dans l'infrastructure numérique et d'étendre les applications numériques à l'ensemble de l'économie. Il est en outre essentiel de soutenir la formation afin de doter la population active actuelle des compétences numériques suffisantes pour mener à bien la transition numérique.

Le troisième volet de la stratégie politique devrait mettre l'accent sur la promotion du commerce international. L'un des problèmes majeurs pour l'industrie et, par extension, pour l'économie, est que le marché intérieur n'a jamais été totalement achevé. Par rapport au commerce entre les États américains, il existe beaucoup plus de barrières au commerce entre les États membres de l'Union européenne, pour l'industrie mais encore plus pour les services. Il n'existe en réalité pas de marché unique de l'Union européenne. L'Europe passe ainsi à côté d'un énorme potentiel économique. En tant que petite économie ouverte qui dépend énormément du commerce international, la Belgique a tout à gagner de la concrétisation du marché unique.

In het huidige geopolitieke klimaat staat de internationale handel onder druk. In meerdere delen van de wereld zijn of komen regeringen aan de macht die afkerig staan ten opzichte van globalisering. Voor de Belgische economie is dat een slechte zaak. Het is daarom des te belangrijker de Europese interne markt te voltooien, maar ook in te zetten op het afsluiten en ratificeren van internationale handelsakkoorden. Op dit moment heeft België een achttal handelsakkoorden niet geratificeerd. Daarmee laat ons land veel kansen onbenut; de ervaring leert dat handelsakkoorden een gunstige impact hebben op onze economische activiteit.

Tot besluit van zijn betoog herhaalt de spreker zijn pleidooi voor een breed industrie-ondersteunend beleid, dat komaf maakt met de huidige competitiviteits handicaps, inzet op de toekomstgerichte sectoren en gericht is op het bevorderen van de internationale handel.

B. Inleidende uiteenzetting van meester Elisabeth Matthys, advocaat-vennoot bij Stibbe, gastprofessor (VUB) en ondervoorzitter van de Adviesraad van het sociaal strafrecht

Wettelijk kader

Meester Elisabeth Matthys (Stibbe/VUB) begint haar uiteenzetting met het wettelijk kader van de wet-Renault over de jaren heen. Aan de basis liggen Europese richtlijnen uit de jaren 70 die betrekking hebben op de overgang van onderneming, collectief ontslag en gevolgen van een faillissement op werknemers. Die richtlijnen zijn omgezet in het Belgisch recht, onder andere in cao nr. 24 van 2 oktober 1975 en het koninklijk besluit van 24 mei 1976.

Uit de sluiting van de Renault-fabriek vloeide de wet van 13 februari 1998 houdende bepalingen tot bevordering van de tewerkstelling ('wet-Renault') voort. Die wet heeft het bestaande Belgische kader aangevuld met een sanctiemechanisme. Bij niet-naleving van de regels moest de vastgelegde procedure opnieuw worden opgestart. Meester Matthys verwijst ook naar de verwante regelgeving die verband houdt met de collectief ontslagvergoeding, activering en sluiting. Hiermee geeft zij aan dat er zeer veel regelgeving is, waarbij bovendien verschillende definities en grenzen gelden. Meester Matthys zal verder focussen op de informatie en consultatie in het kader van het collectief ontslag.

Tot slot, wat betreft het wettelijk kader, verwijst meester Matthys nog naar de aanbevelingen van de Nationale Arbeidsraad (NAR). Aanbeveling nr. 28 geeft bijvoorbeeld invulling aan cao nr. 24.

Le contexte géopolitique actuel met le commerce international sous pression. Dans plusieurs parties du monde, des gouvernements hostiles à la mondialisation sont au pouvoir ou en passe de l'être. Ce n'est pas une bonne chose pour l'économie belge. Il est par conséquent d'autant plus important d'achever le marché intérieur européen, mais aussi d'œuvrer à la conclusion et à la ratification d'accords commerciaux internationaux. À l'heure actuelle, la Belgique n'a pas ratifié huit accords commerciaux conclus. Notre pays laisse ainsi filer de nombreuses occasions, puisque l'expérience nous montre que les accords commerciaux ont des répercussions positives sur notre activité économique.

L'orateur conclut en réitérant son plaidoyer en faveur d'une vaste politique de soutien à l'industrie qui éliminerait les handicaps actuels en matière de compétitivité, qui miserait sur les secteurs porteurs d'avenir et qui viserait à promouvoir le commerce international.

B. Exposé introductif de Maître Elisabeth Matthys, avocate associée au cabinet Stibbe, professeure invitée (VUB) et vice-présidente du Conseil consultatif du droit pénal social

Cadre légal

Maître Elisabeth Matthys (Stibbe/VUB) commence son exposé en retraçant le cadre légal de la loi Renault au fil des ans. Ce cadre reposait initialement sur des directives européennes des années 1970 qui concernaient les transferts d'entreprises, les licenciements collectifs et les conséquences d'une faillite pour les travailleurs. Ces directives ont été transposées en droit belge, notamment au travers de la CCT n° 24 du 2 octobre 1975 et de l'arrêté royal du 24 mai 1976.

La loi du 13 février 1998 portant des dispositions en faveur de l'emploi (loi Renault) a été adoptée à la suite de la fermeture de l'usine Renault. Cette loi a assorti le cadre belge existant d'un mécanisme de sanctions. En cas de non-respect des règles, la procédure prévue doit être relancée. Maître Matthys renvoie également à la réglementation connexe concernant l'indemnité de licenciement collectif, l'activation et la fermeture. Elle souligne qu'il existe de nombreuses réglementations à ce sujet et que celles-ci prévoient des définitions et des limites différentes. Maître Matthys indique qu'elle entend ensuite se concentrer sur l'information et la consultation dans le cadre du licenciement collectif.

Enfin, en ce qui concerne le cadre légal, Maître Matthys renvoie également aux recommandations du Conseil national du travail (CNT). Par exemple, la recommandation n° 28 exécute la CCT n° 24.

Informatie en consultatie bij collectief ontslag

Het tweede luik van de uiteenzetting betreft de informatie en consultatie bij collectief ontslag. Hierbij citeert meester Matthys de wettelijke basis in artikel 6 van cao nr. 24: “Wanneer de werkgever voornemens is tot collectief ontslag over te gaan, is hij ertoe gehouden de werknemersvertegenwoordigers in te lichten en hen daarover te raadplegen; deze inlichting en raadpleging gebeurt in de ondernemingsraad of, bij ontstentenis daarvan, met de vakbondsafvaardiging [...]”. Meester Matthys licht met name twee toepassingsvoorwaarden toe.

Ten eerste wordt het collectief ontslag begrepen als “elk ontslag om een of meer redenen die geen betrekking hebben op de persoon van de werknemer, dat in de loop van een periode van zestig dagen een aantal werknemers treft [...]” (artikel 2 van cao nr. 24). Die termijn kadert binnen de implementatie van de Europese richtlijn, die de keuze laat tussen 30 en 90 dagen. De beoordeling hiervan gebeurt op het niveau van de technische bedrijfseenheid (waar de ondernemingsraad of het comité voor preventie en bescherming op het werk (CPBW) is geïmplementeerd), of op het niveau van een afdeling van een onderneming (waar sprake is van een zekere autonomie). Wanneer op die niveaus de grenzen van het collectief ontslag bereikt worden (vanaf 20 werknemers), dan geldt de informatie- en consultatieverplichting. Het is een alles-of-nietsverhaal: ofwel geldt de verplichting, ofwel niet. In tegenstelling tot in andere EU-lidstaten zijn er geen bijkomende verplichtingen naargelang van de grootte van de onderneming.

Ten tweede is een voornemen (geen beslissing) vereist om tot een collectief ontslag over te gaan. De informatie- en consultatieverplichting beoogt immers in de eerste plaats ontslagen te voorkomen of te verminderen, of de gevolgen ervan te verzachten. Het verscherpte sanctiemechanisme van de wet-Renault leidt tot voorzichtigheid bij werkgevers. Zij moeten beoordelen of er sprake is van een “voornemen”. De eerste fase, die verder bij het stappenplan aan bod komt, duurt gemiddeld 90 dagen. In concrete gevallen bestaat er geen zekerheid over de precieze duur, in tegenstelling tot in andere landen. Dat leidt tot enige frustratie bij de betrokkenen werkgevers en werknemers. Intussen kan de samenleving zich wel voorbereiden op een herstructurering. Meester Matthys merkt tegelijk op dat wedertewerkstelling nog niet mogelijk is, gelet op de voormelde doelstelling van de informatie- en consultatieverplichting. Zo kan het soms zes à negen maanden duren alvorens de maatregelen over wedertewerkstelling behandeld worden.

Information et consultation en cas de licenciement collectif

Le second volet de l'exposé de l'oratrice porte sur l'information et la consultation en cas de licenciement collectif. À cet égard, Maître Matthys cite le fondement légal inscrit à l'article 6 de la CCT n° 24: “Lorsque l'employeur envisage d'effectuer un licenciement collectif, il est tenu d'informer au préalable les représentants des travailleurs et de procéder avec ceux-ci à des consultations; ces informations se font au sein du conseil d'entreprise ou à son défaut, avec la délégation syndicale [...]”. Maître Matthys commente ensuite deux conditions d'application en particulier.

Premièrement, est considéré comme un licenciement collectif “tout licenciement pour un ou plusieurs motifs non inhérents à la personne des travailleurs qui affecte au cours d'une période de soixante jours un [certain] nombre de travailleurs [...]” (article 2 de la CCT n° 24). Ce délai se situe dans le cadre prévu par la directive européenne, qui laisse le choix entre 30 et 90 jours. Son appréciation a lieu au niveau de l'unité technique d'exploitation (où est installé le conseil d'entreprise ou le comité pour la prévention et la protection au travail (CPPT)), ou au niveau d'une division de l'entreprise (qui bénéficie d'une certaine autonomie). Lorsque les limites du licenciement collectif sont atteintes à ces niveaux (à partir de 20 travailleurs), l'obligation d'information et de consultation s'applique. C'est tout ou rien: soit l'obligation s'applique, soit elle ne s'applique pas. Contrairement à ce qui est prévu dans d'autres États membres de l'Union européenne, il n'y a pas d'obligations supplémentaires liées à la taille de l'entreprise.

Deuxièmement, il faut qu'il y ait une intention (pas une décision) de procéder à un licenciement collectif. En effet, l'obligation d'information et de consultation vise d'abord à éviter les licenciements, à réduire leur nombre ou à adoucir leurs conséquences. Le mécanisme de sanction renforcé de la loi Renault incite les employeurs à la prudence. Ils doivent déterminer s'il est question d'une “intention”. La première étape du plan échelonné dure en moyenne 90 jours. Dans les cas concrets, il n'existe aucune certitude quant à la durée exacte, contrairement à ce que l'on observe dans d'autres pays. Cela donne lieu à une certaine frustration dans les camps des employeurs et des travailleurs concernés. En attendant, la société peut toutefois se préparer à une restructuration. Maître Matthys fait parallèlement observer qu'une remise à l'emploi n'est pas encore possible, à ce stade, en raison de l'objectif précité de l'obligation d'information et de consultation. Il faut parfois attendre de six à neuf mois avant que les mesures de remise à l'emploi soient abordées.

Tot slot, wat betreft de cijfers van de herstructureringen, wijst meester Matthys erop dat die vrij hoog liggen in 2024. Zij benadrukt dat die cijfers van de bevoegde federale overheidsdienst (Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg) geen faillissementen betreffen.

Stappenplan

Het derde luik van de uiteenzetting betreft het verloop van de informatie en consultatie bij collectief ontslag. In de eerste fase moet de werkgever het voornemen aankondigen op een gedetailleerde wijze. In de praktijk eindigt de eerste fase vaak met een protocolakkoord over een sociaal plan, met name bij de grotere entiteiten. Hierbij kunnen de vertegenwoordigers van de werknemers in een proces-verbaal erkennen dat zij afdoende geïnformeerd en geconsulteerd zijn. De eerste fase houdt dus een evenwicht in tussen de afspraken over een sociaal plan, gecombineerd met de zekerheid voor een werkgever dat er geen betwisting zal komen over de informatie- en consultatieprocedure.

Na de aankondiging van het collectief ontslag (stap 1) en de daadwerkelijke informatie en consultatie (stap 2) kan de werkgever het einde van de informatie- en consultatieprocedure aankondigen (stap 3). Hierbij blijkt dat er niet zo'n groot verschil bestaat tussen de aangekondigde en betekende collectieve ontslagen. Daarna volgt de sperperiode (stap 4), waarbinnen geen ontslagen mogelijk zijn in een periode van in principe dertig dagen. In de praktijk wordt dan het sociaal plan uitgewerkt in een cao en wordt een tewerkstellingscel opgericht. De wedertewerkstelling komt dus redelijk laat in de procedure aan bod. Tot slot volgt het uiteindelijke ontslag (stap 5). Meester Matthys heeft in haar praktijk hierover nog geen betwisting meegemaakt, aangezien werkgevers zeer voorzichtig zijn.

Meester Matthys besluit dat wijzigingen aan de regelgeving op doordachte wijze dienen te gebeuren. Zij wijst op het gevaar van ad-hocinterventies, aangezien er op het terrein een evenwicht is tussen de sociale partners. Als cruciale elementen van onzekerheid beschouwt zij de duurtijd van de eerste fase, en de late mogelijkheid voor wedertewerkstelling (vanaf stap 4).

C. Inleidende uiteenzetting van de heer Jan Denys, arbeidsmarktdeskundige

De heer Jan Denys geeft aan dat zijn betoog complementair zal zijn met de vorige uiteenzettingen.

De heer Denys licht toe dat in 1974, na de zware industriële crisis aan het begin van de jaren zeventig, er heel wat banen in verschillende industriële sectoren in België

Enfin, en ce qui concerne les chiffres des restructurations, Maître Matthys indique qu'ils sont assez élevés en 2024. Elle souligne que ces chiffres du service public fédéral compétent (SPF ETCS) ne concernent pas les faillites.

Plan échelonné

Le troisième volet de l'exposé concerne le déroulement de la procédure d'information et de consultation en cas de licenciement collectif. Lors de la première étape, l'employeur doit annoncer son intention en détail. En pratique, dans les grandes entités, la première phase s'achève par la conclusion d'un protocole d'accord sur un plan social. Les représentants des travailleurs peuvent alors indiquer, dans un procès-verbal, qu'ils ont été suffisamment informés et consultés. La première étape établit donc un équilibre entre les accords relatifs à un plan social et la certitude, pour l'employeur, qu'il n'y aura pas de contestation de la procédure d'information et de consultation.

Après l'annonce du licenciement collectif (étape 1) et l'information et la consultation proprement dites (étape 2), l'employeur peut annoncer la fin de la procédure d'information et de consultation (étape 3). À ce niveau, il apparaît qu'il n'y a guère de différences entre les licenciements collectifs annoncés et signifiés. Ensuite vient la période d'attente (étape 4) durant laquelle aucun licenciement n'est possible durant, en principe, trente jours. En pratique, le plan social fait l'objet d'une CCT, et une cellule pour l'emploi est créée. La remise à l'emploi a donc lieu assez tard dans la procédure. Enfin, le licenciement final a lieu (étape 5). Maître Matthys n'a jamais connu de contestation à ce sujet au cours de sa pratique, car les employeurs sont très prudents.

Maître Matthys conclut en indiquant que toute modification de cette réglementation doit être mûrement réfléchie. Elle souligne que les interventions *ad hoc* présentent des risques en raison de l'équilibre qui existe entre les partenaires sociaux sur le terrain. Selon elle, les principales causes d'incertitude sont la durée de la première étape et l'arrivée tardive de la possibilité de remise à l'emploi (à partir de l'étape 4).

C. Exposé introductif de M. Jan Denys, expert du marché du travail

M. Jan Denys indique que son intervention sera complémentaire des exposés précédents.

M. Denys explique qu'en 1974, après la terrible crise industrielle du début des années 1970, de très nombreux emplois ont disparu dans différents secteurs industriels

(o.a. in de steenkool-, gas- en textielindustrie) sneuvelen. Tijdens deze periode van massale jobdestructie probeerde het beleid via investeringen de bestaande werkgelegenheid te beschermen, maar dit leverde niet het gehoopte resultaat op. Sindsdien was er veel aandacht voor beleidsmaatregelen die de jobdestructie in België moesten tegengaan, en hadden beleidsmakers weinig oog voor het creëren van nieuwe jobs.

Voor de heer Denys kan het idee van de “totale tewerkstelling” (*full employment*) een nieuwe kijk bieden op de evoluties binnen de arbeidsmarkt. De spreker schuift hierbij zijn eigen definitie van het begrip naar voren. Een totale tewerkstelling omvat een werkzaamheidsgraad van 80 % bij de groep van 20- tot 60-jarigen gekoppeld aan een werkloosheidsgraad van 3 % tot 5 %. Verschillende Europese lidstaten bevinden zich al in een situatie van totale tewerkstelling. De gemiddelde Europese werkgelegenheidsgraad schommelt rond de 75 %. Vlaanderen heeft een werkgelegenheidsgraad van 77 %. Wallonië en Brussel hinken achterop. Japan, Canada, de Verenigde Staten en Australië bevinden zich ook in een situatie van totale tewerkstelling.

Het idee van de totale tewerkstelling heeft implicaties voor de invulling van het concept “collectief ontslag”. Volgens de spreker bestaat er geen discussie over wat de zware psychologische impact is van een collectief ontslag voor de betrokken werknemers en de publieke opinie. Toch is het belangrijk de collectieve ontslagen te plaatsen binnen de totale jobdestructie over de jaren heen. Collectieve ontslagen bedragen namelijk slechts 13 % van de globale jobdestructie. Dit impliceert dat de meeste jobs in stilte verdwijnen. Treffend is bijvoorbeeld dat bij de sluiting van de steenkoolmijnen twee derde van de mijnwerkers over de jaren heen al waren ontslagen toen er uiteindelijk werd overgegaan tot collectief ontslag. Bij de sluiting van Ford Genk werkten bij de aankondiging van het collectief ontslag slechts 3 000 à 4 000 mensen, tegenover een oorspronkelijke tewerkstelling van 10.000 werknemers.

De spreker staat voorts stil bij de historische ontwikkelingen van de arbeidswetgeving. Deze wetgeving ontstond als gevolg van de historisch zwakke positie van de werknemer. Door een hoge werkloosheid en dito risico op ontslag, was er een beschermende arbeidswetgeving nodig. Maar hoe dichter een land zich in een situatie van totale tewerkstelling bevindt, hoe sterker de positie van de werknemer en hoe lager het risico op werkloosheid na ontslag.

Voorts is ook de gemiddelde scholingsgraad van de werknemers in België over de jaren heen aanzienlijk gestegen. De grote meerderheid van de werknemers is

belges (notamment dans les industries du charbon, du gaz et du textile). Durant cette période de destruction massive d'emplois, les pouvoirs politiques ont essayé de protéger les emplois existants en recourant à l'investissement, sans obtenir les résultats escomptés. Depuis lors, les décideurs politiques se sont beaucoup concentrés sur des mesures visant à contrer la destruction d'emplois en Belgique, en accordant peu d'attention à la création de nouveaux emplois.

Selon M. Denys, l'idée de “plein-emploi” permet d'aborder sous un nouvel angle les évolutions à l'œuvre sur le marché du travail. L'orateur donne sa propre définition de cette notion: le plein-emploi est une situation où le taux d'emploi des personnes âgées de 20 à 60 ans s'élève à 80 % et où le taux de chômage est compris entre 3 % et 5 %. Plusieurs États membres de l'Union européenne connaissent déjà une situation de plein-emploi. Le taux d'emploi moyen en Europe avoisine les 75 %. La Flandre affiche un taux d'emploi de 77 %, tandis que la Wallonie et Bruxelles sont à la traîne. Le Japon, le Canada, les États-Unis et l'Australie sont eux aussi en situation de plein-emploi.

L'idée du plein-emploi influence l'interprétation du concept du licenciement collectif. Selon l'orateur, il est indéniable qu'un licenciement collectif a de lourdes répercussions psychologiques pour les travailleurs concernés et pour l'opinion publique. Il importe cependant de replacer ces licenciements dans le contexte de la destruction d'emplois totale au fil des ans. En effet, les licenciements collectifs ne représentent que 13 % des emplois détruits, ce qui signifie que la majorité des emplois disparaissent sans bruit. Il est par exemple interpellant de constater que, lorsqu'on a finalement procédé aux licenciements collectifs à la fermeture des charbonnages, deux tiers des mineurs avaient déjà été licenciés au fil des ans. Lors de l'annonce du licenciement collectif à la fermeture de Ford Genk, l'entreprise n'employait plus que 3 000 à 4 000 personnes, contre 10.000 initialement.

L'orateur aborde ensuite les évolutions historiques de la législation sur le travail, qui trouve son origine dans la position historiquement précaire des travailleurs salariés. À l'époque, il était nécessaire d'élaborer une législation protectrice sur le travail en raison du taux de chômage élevé et du risque de licenciement. Cependant, plus un pays se rapproche d'une situation de plein-emploi, plus la position du travailleur sera forte et plus le risque de chômage après un licenciement sera faible.

De plus, le niveau d'études moyen des travailleurs belges a considérablement augmenté au fil du temps. La grande majorité des travailleurs étant aujourd'hui

vandaag hooggeschoold. Hierdoor is er nood aan een andere regulering van de arbeidswetgeving. Concreet kan de arbeidswetgeving evolueren van het beschermen van één specifieke baan naar het beschermen van een loopbaan.

Hiervoor is het nodig dat de wedertewerkstelling veel eerder in het proces kan plaatsvinden en niet pas helemaal op het einde, zoals nu bij de toepassing van de wet-Renault. Volgens de spreker is dit een anomalie en zou er meer aandacht moeten zijn voor groei en jobcreatie. Het meest recente OESO-rapport wijst bijvoorbeeld op een gebrek aan productiviteitsgroei in België. De Belgische bedrijven en economie zijn niet dynamisch genoeg en creëren onvoldoende nieuwe jobs.

De wet-Renault wortelt in het oude axioma dat een werknemer zijn hele loopbaan lang één job uitvoert. Vandaag kunnen werknemers toegeleid worden naar nieuw werk, zeker in een systeem van totale tewerkstelling. Zo wordt een ontslagvrije samenleving gestimuleerd. Dat betekent dat een werknemer bij een ontslag perspectief heeft op een nieuwe job.

In Wallonië en Brussel is er geen sprake van een volledige tewerkstelling en worden heel wat vacatures niet ingevuld. Dit wijst volgens de spreker op een gebrek aan activering. De heer Denys ondersteunt daarom de vraag vanuit Franstalig België om asielzoekers toch te kunnen toeleiden naar openstaande vacatures. De verstrenging van de wet-Renault is irrelevant voor Wallonië en Brussel, aldus de spreker.

II. — VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De heer Axel Ronse (N-VA) stelde tijdens het parlementair bezoek van 18 september 2024 aan de Audi-site in Vorst vast dat de wet-Renault soms contraproductief werkt, omdat het de directie aan een bijzonder lang te respecteren tijdspad bindt. De directie kon rond bepaalde punten geen informatie geven over een potentiële overname vanwege de toepassing van de wet-Renault. Hoe kan de wet-Renault op het vlak van de wendbaarheid aangepast worden?

Minister Dermagne gaf tijdens de gedachtewisseling van 2 oktober 2024 (CRIV 56.0011) aan dat de brutoloonkost van de Audi-werknemers niet bepalend was bij de keuze van Audi om te vertrekken uit België. Hoe verhoudt de brutoloonkost van een werknemer in België

hautement qualifiée, il faudrait réviser la législation sur le travail. Concrètement, on pourrait la faire évoluer pour qu'elle protège une carrière, et non plus un emploi spécifique.

Pour y parvenir, il serait nécessaire que la remise à l'emploi puisse intervenir beaucoup plus tôt, et pas qu'à la toute fin de la procédure, comme c'est aujourd'hui le cas dans le cadre de l'application de la loi Renault. L'orateur considère qu'il s'agit d'une anomalie et qu'il faudrait accorder plus d'attention à la croissance et à la création d'emplois. Le dernier rapport de l'OCDE souligne par exemple l'absence de croissance de la productivité en Belgique. Les entreprises et l'économie belges manquent de dynamisme et ne créent pas suffisamment d'emplois.

La loi Renault se fonde sur le postulat dépassé qu'un salarié conservera le même travail tout au long de sa carrière. Or, les travailleurs peuvent aujourd'hui être réorientés vers de nouveaux emplois, *a fortiori* dans une situation de plein-emploi. Cela permet ainsi de stimuler l'avènement d'une société où le licenciement n'existe plus et où un travailleur licencié a la perspective d'un nouvel emploi.

En Wallonie et à Bruxelles, il n'est pas question de plein-emploi et de très nombreux postes restent vacants. Selon l'orateur, cela traduit un manque d'activation. C'est pourquoi M. Denys soutient la demande formulée en Belgique francophone de pouvoir orienter les demandeurs d'asile vers ces emplois vacants. L'orateur estime qu'un durcissement de la loi Renault ne serait pas pertinent pour la Wallonie et Bruxelles.

II. — QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

M. Axel Ronse (N-VA) a constaté, lors de la visite parlementaire du 18 septembre 2024 sur le site d'Audi à Forest, que la loi Renault produisait parfois un effet contre-productif, car elle contraint la direction à respecter un calendrier particulièrement long. La direction n'a ainsi pas pu fournir certaines informations concernant une reprise potentielle en raison de l'application de la loi Renault. Comment la loi Renault peut-elle être modifiée en vue d'accroître la flexibilité?

Au cours de l'échange de vues du 2 octobre 2024 (CRIV 56.0011), le ministre Dermagne a indiqué que le coût salarial brut des travailleurs d'Audi n'était pas un facteur déterminant dans le choix d'Audi de quitter la Belgique. Où le coût salarial brut d'un travailleur du

in de automobiele sector zich tot de brutoloonkost in de concurrerende economieën? Hoe verhoudt de flexibiliteit binnen het arbeidsrecht in België zich met dat in de betrokken concurrerende economieën?

Stel dat nieuwe pistes gezocht moeten worden om de Audi-site een doorstart te geven, wat is dan het ultieme competitief voordeel van de site?

Tot slot vraagt de heer Ronse zich af wat de experts zouden doen als zij parlementsleden zouden zijn. Zouden zij pleiten voor een parlementaire onderzoekscommissie over de sluiting van Audi, zoals de PS-fractie voorstelt? Of voor een moratorium, zoals de PVDA-PTB-fractie? Voor welke nieuwe maatregel zouden de experts pleiten?

De heer Reccino Van Lommel (VB) richt zich vooreerst tot de heer Van Craeynest, wiens frequente berichten op sociale media een zekere mate van frustratie verraden ten aanzien van het economisch beleid in ons land. De casus-Audi Brussels is de concrete aanleiding voor deze hoorzitting, maar de heer Van Craeynest belicht terecht het bredere plaatje.

De vertegenwoordiger van Voka liet uitschijnen dat de verschuiving van de autoproduktie naar China deels onvermijdelijk was. Ze hebben immers een technologische voorsprong en de loonkosten zijn er lager. Niettemin reikte de gastspreker enkele pistes aan die men in België en Europa kan bewandelen. Welke concrete wetgevende maatregelen zou de heer Van Craeynest nemen opdat de maakindustrie in ons land behouden kan blijven?

Vlaanderen, en bij uitbreiding België, is een kmo-land bij uitstek. Het aandeel van de grote ondernemingen in de economische activiteit loopt terug. Welke rol ziet de heer Van Craeynest nog voor de grote industrie in Vlaanderen, mede gelet op de schaarse beschikbare ruimte?

Wat kunnen we volgens de heer Van Craeynest doen om strategische sectoren in ons land te behouden?

De Chinezen vergroten onverdroten hun greep op de waardeketen. Hoe kunnen wij onze industrie wapenen opdat we in de toekomst voor grondstoffen niet afhankelijk zijn van vreemde mogendheden?

De heer Kurt Moons (VB) wenst van de heer Van Craeynest te vernemen welke houding de EU het best aanneemt ten opzichte van de Chinese staatssteun

secteur automobile in België se situe-t-il par rapport au coût salarial brut dans les économies concurrentes? Quelle est la flexibilité offerte dans le cadre du droit du travail en Belgique par rapport à celle offerte par le droit des économies concurrentes concernées?

Dans l'hypothèse où de nouvelles pistes devraient être recherchées afin de redémarrer la production sur le site d'Audi, quelle serait l'avantage concurrentiel ultime de ce site?

Enfin, M. Ronse se demande ce que feraient les experts s'ils étaient députés. Plaideraient-ils en faveur d'une commission d'enquête parlementaire dédiée à la fermeture d'Audi, comme le propose le groupe PS? Ou préconiseraient-ils un moratoire, à l'instar du groupe PVDA-PTB? Quelle nouvelle mesure les experts prôneraient-ils?

M. Reccino Van Lommel (VB) s'adresse premièrement à M. Van Craeynest, dont les fréquentes publications sur les réseaux sociaux trahissent une certaine frustration à l'égard de la politique économique menée dans notre pays. Le dossier d'Audi Brussels est clairement à l'origine de la présente audition, mais M. Van Craeynest explique à juste titre le contexte plus large.

Le représentant du Voka a laissé entendre que la délocalisation de la production automobile en Chine était en partie inéluctable. Ce pays dispose en effet d'une avance technologique et les coûts salariaux y sont inférieurs. L'orateur a néanmoins proposé quelques pistes que la Belgique et l'Europe pourraient explorer. Quelles mesures législatives concrètes M. Van Craeynest prendrait-il afin de maintenir l'industrie manufacturière dans notre pays?

La Flandre et, par extension, la Belgique comptent essentiellement des PME. La part des grandes entreprises dans l'activité économique recule. Selon M. Van Craeynest, quel rôle la grande industrie pourrait-elle encore jouer en Flandre, notamment compte tenu du manque d'espace disponible?

Comment œuvrer au maintien des secteurs stratégiques dans notre pays d'après lui?

Les Chinois étendent résolument leur emprise sur la chaîne de valeur. Comment pouvons-nous armer notre industrie pour que notre approvisionnement en matières premières ne dépende pas des puissances étrangères à l'avenir?

M. Kurt Moons (VB) souhaite que M. Van Craeynest lui indique quelle attitude l'UE devrait adopter à l'égard des aides d'État chinoises et des (éventuelles) taxes à

en (mogelijke) Amerikaanse invoerheffingen. Moet de EU ook invoerheffingen invoeren en sectoren gaan subsidiëren?

Aan meester Matthys richt de heer Moons de vraag hoe zij de wet-Renault aangepast zou willen zien. De focus op de wedertewerkstelling is in dat verband een belangrijk aspect, evenals het punt van de overheids-tussenkomen. Kan de toekenning in het verleden van steunmaatregelen een hefboom zijn om garanties af te dwingen wat overheidstussenkomen betreft in geval van herstructurering of collectief ontslag?

De heer Denys sprak over de regionale verschillen in werkgelegenheidsgraad, die in Vlaanderen op 77 % staat maar in Wallonië en Brussel rond een ondermaatse 65 % schommelt. Hoe staat de gastspreker tegenover een gedifferentieerd arbeidsmarktbeleid? Naar de mening van de heer Moons zouden de drie gewesten hier wel bij kunnen varen.

Mevrouw Florence Reuter (MR) benadrukt dat er naast het economische aspect ook een bijna “filosofisch” aspect is aan de manier waarop men met bedrijfssluitingen omgaat.

De afgelopen decennia is vooral getracht banenverlies te voorkomen, in plaats van na te denken over hoe extra banen konden worden gecreëerd. De overheid heeft telkens veel overheids-geld geïnjecteerd om bestaande banen te behouden. Jammer genoeg hebben de resultaten niet aan de verwachtingen voldaan. Daarom zouden de inspanningen veeleer op de creatie van nieuwe banen moeten worden gericht.

Het beleid om meer mensen aan het werk te krijgen heeft zijn grenzen. De echte vraag is hoe de productiviteit kan worden versneld.

Er is bovendien aanzienlijke concurrentie vanuit China. Hoe kunnen we volop op die productiviteit inzetten en het paradigma veranderen?

Het komt erop aan een mentaliteitswijziging tot stand te brengen, ons te richten op de toekomst en niet vast te houden aan een beleid dat louter beoogt te behouden wat bestaat.

De spreekster vraagt of een aanscherping van de wet-Renault iets zal veranderen.

Mevrouw Reuter benadrukt dat collectieve ontslagen steeds groot nieuws zijn. Er zij evenwel op gewezen dat

l'importation américaines. L'UE devrait-elle, elle aussi, instaurer des taxes à l'importation et subventionner certains secteurs?

M. Moons demande à Maître Matthys sur quels points elle souhaiterait voir la loi Renault être modifiée. L'accent qui est mis sur la remise à l'emploi représente un point majeur à cet égard, au même titre que les interventions des pouvoirs publics. Les mesures d'aide octroyées par le passé peuvent-elles constituer un levier pour obtenir des garanties concernant les interventions des pouvoirs publics en cas de restructuration ou de licenciement collectif?

M. Denys a évoqué les disparités régionales en matière de taux d'emploi, lequel s'élève à 77 % en Flandre mais tourne aux alentours de 65 % – un taux insuffisant – en Wallonie et à Bruxelles. Quel est le point de vue de l'orateur invité concernant l'adoption d'une politique différenciée relative au marché du travail? M. Moons estime que les trois Régions pourraient tirer parti d'une telle différenciation.

Mme Florence Reuter (MR) souligne qu'il y a un aspect économique mais également un aspect presque “philosophique” sur la manière dont on gère les fermetures d'entreprises.

Ces dernières décennies, on s'est beaucoup focalisé sur les pertes d'emplois plutôt que sur la création d'emplois. Les pouvoirs publics ont injecté beaucoup d'argent public pour maintenir ces emplois. Malheureusement, les résultats ne sont pas à la hauteur des attentes. Il convient donc de réorienter les efforts sur la création de nouveaux emplois.

Les politiques de mise à l'emploi ont leurs limites: comment accélérer la productivité?

Par ailleurs, il y a la concurrence de la Chine. Comment miser sur la productivité et changer de paradigme?

Il convient de changer de mentalité, de se focaliser sur l'avenir et de ne pas rester dans une politique passéiste visant à maintenir ce qui existe.

L'intervenante s'interroge: un renforcement de la loi Renault va-t-il changer quelque chose?

Mme Reuter souligne que les licenciements collectifs font énormément parler d'eux. Mais il ne s'agit que d'une

het slechts gaat om een klein deel van het totale aantal banen dat dagelijks verloren gaat in België.

De heer Youssef Handichi (MR) stelt vast dat nogal wat parlementsleden het steeds hebben over de urgentie van dit dossier. In feite wijzen de werknemers er met aandring op dat een goede voorbereiding op de toekomst belangrijk is: de werknemers aanvaarden de sluiting en ze zijn van plan te onderhandelen over alle premies waar ze recht op hebben.

Zaak is zich voor te bereiden op de toekomst, in plaats van specifieke maatregelen te nemen voor een specifiek bedrijf. Het is aan het Parlement om over die toekomst na te denken. Jammer genoeg krijgt dat aspect onvoldoende aandacht. Er moet worden nagedacht over de industriële toekomst van ons land.

De heer Handichi vraagt de experts welke maatregelen zij met voorrang zouden doorvoeren om de uitdagingen van de industrie in België en in Europa aan te gaan.

De spreker peilt voorts naar hun standpunt over de geopolitieke situatie, met de Verenigde Staten en China als de twee grote machtsblokken. Wat voor concrete oplossingen zijn er voor de uitdagingen waar Europa voor staat? Wat is er mogelijk als tegenzet op het protectionisme van de VS?

Mevrouw Caroline Désir (PS) deelt mee dat haar fractie zich achter de werknemers schaaft die het nieuws hebben gekregen dat ze in februari 2025 hun werk zullen verliezen.

De PS-fractie blijft het jammer vinden dat de Audi-directie weigert in de commissie toelichting te komen geven. Vandaar dat haar fractie het voorstel heeft ingediend tot oprichting van een parlementaire onderzoekscommissie belast met het onderzoek naar de wijze waarop de Audi-directie is omgegaan met de blijken van belangstelling voor de overname van de Audi-site te Vorst (DOC 56 0460).

Mevrouw Désir hamert op de noodzaak van het voortbestaan van industriële activiteiten, wil men kwaliteitsvolle jobs voor de toekomst veiligstellen.

In het geval van Audi staat of valt alles met de wijze waarop de overname van de site zal verlopen: hoe kan bij overnames van industriële sites de transparantie worden gewaarborgd en rekening worden gehouden met de publieke belangen? Hoe kan men zich ervan vergewissen dat een directie geen cavalier seul speelt en zich door haar eigen belangen laat leiden?

petite partie sur le nombre de pertes d'emplois qu'il y a chaque jour en Belgique.

M. Youssef Handichi (MR) souligne que de nombreux parlementaires parlent toujours d'urgence dans ce dossier. En réalité, les travailleurs soulignent l'importance de préparer l'avenir: les travailleurs acceptent la fermeture et ils vont négocier toutes les primes qui leur sont dues.

Il faut préparer l'avenir plutôt que de mettre en place des mesures spécifiques pour une entreprise spécifique. C'est le rôle du Parlement de se tourner vers l'avenir. Malheureusement, cet aspect-là n'est pas assez présent. Il convient de réfléchir à l'avenir industriel de notre pays.

M. Handichi demande aux experts les mesures qu'ils prendraient en priorité pour relever le défi de l'industrialisation de la Belgique et de l'Europe.

L'intervenant souhaiterait connaître la position des experts sur la situation géopolitique, avec les deux blocs que constituent les États-Unis et la Chine. Quelles sont les solutions concrètes face aux défis européens? Comment répondre au protectionnisme des États-Unis?

Mme Caroline Désir (PS) exprime le soutien de son groupe aux travailleurs qui ont appris qu'ils allaient perdre leur travail en février 2025.

Le groupe PS continue de regretter le refus de la direction d'Audi de venir s'exprimer en commission. C'est notamment la raison pour laquelle le groupe PS a déposé une proposition (DOC 56 0460) visant à créer une commission d'enquête parlementaire afin d'investiguer sur la gestion par la direction d'Audi des marques d'intérêt de reprise du site d'Audi à Forest.

Mme Désir insiste sur la nécessité de maintenir une activité industrielle pour garantir la pérennité des emplois de qualité.

L'enjeu du cas Audi est le processus de reprise du site: comment garantir la transparence et la prise en compte des intérêts publics lors de reprises de sites industriels? Comment s'assurer qu'une direction ne fasse pas de choix seuls, guidés par ses intérêts propres?

In een ruimere context moet dit dossier worden aangegrepen om onze arbeidswetgeving in vraag te stellen.

De spreekster heeft verscheidene vragen voor mevrouw Matthys:

— Hoe kan worden nagegaan in welke mate deze sluiting met de wettelijke en Europese verplichtingen inzake het arbeidsrecht spoort?

— Welke specifieke rol speelt de werkgever in de informatie- en consultatieronde (fase 1) waarin de wet-Renault voorziet? Welke elementen dient de werkgever aan te dragen?

— Kan een werkgever zich verstoppen achter vertrouwelijkheidsclausules om zo geen uitleg aan de gesprekspartners te hoeven verschaffen?

— In welke zin kan de wetgeving evolueren met het oog op een betere regulering en omkadering van bedrijven in risicosectoren? Hoe kan men bedrijven die een sluiting aankondigen, tot meer transparantie dwingen?

— Er zijn het Parlement wetsvoorstellen ter bespreking voorgelegd (samengevoegde wetsvoorstellen DOC 56 0152, DOC 56 0221, DOC 56 0385 en DOC 56 0437). Hoe beoordeelt mevrouw Matthys die voorstellen in de huidige stand van zaken?

Er zullen 3000 mensen zonder werk komen te zitten. Mevrouw Désir vraagt de heer Denys welke impact de sluiting van Audi in februari 2025 zal hebben op de Brusselse arbeidsmarkt en op de arbeidsvooruitzichten in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In welke mate kunnen de Audi-werknemers worden omgeschoold?

De heer Robin Tonniau (PVDA-PTB) dankt de sprekers voor hun uiteenzetting. In navolging van de heer Van Craeynest benadrukt het lid dat de Europese industrie essentieel is voor onze welvaart.

Daarnaast vermeldt de heer Tonniau dat de Belgische werknemers en maakindustrie tot de productiefste van de wereld behoren. Hierbij vormen de hoge energieprijzen een grote handicap. Volgens het lid ligt de oorzaak bij het liberale karakter van de energiemarkt. Voor de grootgebruikers gelden schommelende prijzen, soms tot vijf keer meer dan in de Verenigde Staten. De marginale prijszetting bepaalt de prijs op de Europese markt: de kosten van de duurste eenheid energie bepalen de prijs voor het geheel van de productie. Door een marktflaling komen bedrijven en gezinnen in de problemen en

De façon globale, il faut se saisir de ce dossier pour questionner notre législation du travail.

L'intervenante souhaite poser plusieurs questions à Mme Matthys:

— Comment analyser la conformité de cette fermeture aux obligations légales et européennes en matière de droit du travail?

— Quel est le rôle précis de l'employeur dans la phase 1 d'information et de consultation de la loi Renault? Quel type d'éléments l'employeur doit-il fournir?

— Un employeur peut-il se cacher derrière des clauses de confidentialité pour éviter de donner des explications à son interlocuteur?

— Comment la législation peut-elle évoluer pour mieux réguler et encadrer les entreprises dans les secteurs à risque? Comment contraindre les entreprises à davantage de transparence en cas d'annonce de fermeture?

— Il y a des propositions de loi sur la table du Parlement (propositions de loi jointes DOC 56 0152, DOC 56 0221, DOC 56 0385 et DOC 56 0437). Quelle analyse en faire à ce stade?

Il y a 3.000 travailleurs qui vont se retrouver sans emploi. Mme Désir interroge M. Denys: comment la fermeture d'Audi en février 2025 va-t-elle impacter le marché du travail bruxellois et les perspectives d'emplois dans la Région de Bruxelles-Capitale? Comment évaluer les chances de requalification des travailleurs d'Audi?

M. Robin Tonniau (PVDA-PTB) remercie les orateurs pour leurs exposés. Il souligne, comme M. Van Craeynest, l'importance cruciale de l'industrie européenne pour notre prospérité.

M. Tonniau indique par ailleurs que les travailleurs belges et l'industrie manufacturière figurent parmi les plus productifs au monde. Le coût élevé de l'énergie constitue un handicap majeur à cet égard. Le membre l'impute à la nature libérale du marché de l'énergie. Les prix appliqués aux grands consommateurs fluctuent sans cesse, jusqu'à cinq fois plus qu'aux États-Unis. Sur le marché européen, les prix sont fixés selon le mécanisme de la tarification au coût marginal: c'est le coût de l'unité d'énergie la plus chère qui détermine le prix pour l'ensemble de la production. Le dysfonctionnement du

wordt de energietransitie tegengehouden. Er is nood aan publieke investeringen en openbare prijscontroles.

Verder beschouwt de heer Tonniau de loonkost niet als een probleem. De loonkost bij Audi bedraagt bijvoorbeeld 8 %. Dat is minder dan de winstmarge die Audi nastreeft. Het is hierbij niet problematisch dat de lonen gekoppeld zijn aan de evolutie van de levensduurte.

Het lid ziet twee redenen voor de situatie bij Audi Brussels. Ten eerste is er de keuze van het model, de Q8 e-tron. Het dure elektrische model is geen product voor de massa, maar heeft wel een hoge winstmarge. Ten tweede is er de technologische achterstand. Er werden dividenden uitgekeerd ten koste van investeringen in onderzoek en ontwikkeling. De lonen vormen dus geen probleem, wel het uitblijven van een industriële strategie. Het lid pleit daarom voor een andere visie: de overheid mag de site van Audi niet overlaten aan Audi zelf. De werkende klasse en de industrie moeten op de eerste plaats komen.

Het lid besluit met een vraag voor de heer Van Craeynest over de hoge energiekost. Zoals vermeld is er volgens het lid onder meer nood aan prijscontroles. Betreft een energienorm dan geen vorm van overheidsinterventie? Het lid illustreert zijn vraag met een grafiek waaruit de hoge energiekost blijkt.

Mevrouw Isabelle Hansez (Les Engagés) vraagt vooreerst hoe de wet-Renault zou moeten evolueren om het streven naar jobbehoud om te buigen in loopbaanbeheer, waarbij arbeid voor de werknemers toch vrijwaard blijft.

De spreekster vraagt zich af of het Belgisch sociaal recht voldoende is aangepast om de uitdagingen van de Europese interne markt aan te gaan. Mevrouw Hansez vraagt zich ook af hoe de sociale bescherming te versterken en tegelijk concurrerend te blijven op Europees niveau.

Hoe kan, wat het begrip loopbaantraject betreft, de flexibiliteit van de werknemers worden gewaarborgd? Dat thema sluit ook aan bij het begrip “*flexicurity*” dat door sommige noordse landen is ontwikkeld. Het zou interessant zijn dat te bestuderen.

Wat de arbeidsomschakeling binnen de Belgische arbeidsmarkt betreft, rijst de vraag of die arbeidsmarkt klaar is om werknemers van de ene naar de andere

marché met les entreprises et les ménages en difficulté et entrave la transition énergétique. Des investissements publics et un contrôle des prix par les autorités publiques sont nécessaires.

Par ailleurs, M. Tonniau estime que les coûts salariaux ne sont pas problématiques. À titre d'exemple, les charges salariales représentent 8 % des coûts chez Audi. C'est moins que la marge bénéficiaire visée par Audi. Le fait que les salaires soient liés à l'évolution du coût de la vie n'est donc pas problématique.

Le membre impute la situation d'Audi Brussels à deux facteurs. Le premier concerne le choix du modèle Q8 e-tron. Ce modèle électrique onéreux n'est pas un produit de masse mais la marge bénéficiaire élevée sur ce véhicule. Le deuxième concerne le retard technologique. Des dividendes ont été octroyés au détriment des investissements en matière de recherche et de développement. Le problème ne réside donc pas dans les salaires mais bien dans l'absence de stratégie industrielle. C'est pourquoi le membre préconise une autre stratégie: les autorités publiques ne peuvent pas laisser le site d'Audi entre les mains de cette entreprise. La priorité doit être donnée aux travailleurs et à l'industrie.

Le membre conclut son intervention en adressant une question à M. Van Craeynest à propos du coût élevé de l'énergie. Le membre répète qu'il estime qu'il convient notamment de prévoir un contrôle des prix. Une norme énergétique n'est-elle pas une forme d'intervention publique? L'intervenant illustre sa question à l'aide d'un graphique illustrant le coût élevé de l'énergie.

Mme Isabelle Hansez (Les Engagés) demande tout d'abord comment devrait évoluer la loi Renault, en passant d'une perspective d'emploi à une perspective de carrière, tout en gardant un objectif de sécurisation de l'emploi des travailleurs.

L'intervenante se demande si le droit social belge est suffisamment adapté pour faire face aux défis du marché unique européen. Mme Hansez se demande également comment renforcer la protection sociale tout en restant compétitif au niveau européen.

Concernant la notion de trajectoire de carrière, comment est-il possible d'assurer la flexibilité des travailleurs dans cette trajectoire d'emploi? Cela fait également écho à la notion de “*flexicurity*” développée par certains pays nordiques. Il serait intéressant de l'étudier.

Au niveau de la reconversion professionnelle au sein du marché du travail belge, le marché du travail est-il prêt à accueillir et rediriger des travailleurs d'un secteur

activiteitensector te begeleiden? Welke sector biedt omschakelingsmogelijkheden voor werknemers?

De spreekster heeft vragen over de arbeidsmobiliteit, met name over de structurele obstakels die in België bestaan. Ze wil ook weten welke aanbevelingen de deskundigen zouden doen om de obstakels waar de werknemers op stuiten uit de weg te ruimen.

De spreekster komt vervolgens terug op de bij- en herscholing. Ze plaatst vraagtekens bij de doeltreffendheid van de programma's die dienaangaande in België aan werknemers worden aangeboden in het raam van omschakelingstrajecten. Zijn bepaalde aanpassingen nodig om beter in te spelen op de evoluties van de arbeidsmarkt?

Mevrouw Hansez besluit haar betoog met de rol van de werkgevers in de omschakelingstrajecten voor werknemers. Welk deel van de verantwoordelijkheid zouden de ondernemingen op zich moeten nemen om de ontslagen werknemers te begeleiden naar nieuwe kansen? Hoe gaat men om met oudere werknemers in zulk loopbaantraject? Hoe zit het met jonge werknemers? Hoe kan de inzetbaarheid van jongeren in die veranderende sectoren worden ondersteund?

De heer Ismaël Nuino (Les Engagés) heeft de indruk dat, afgaande op wat de experts zeggen, we de automobielsector maar beter gaandeweg vaarwelzeggen. Europa is daarin immers langzamerhand zijn koppositie aan het kwijtspelen en zou zich zo te horen beter toespitsen op andere domeinen.

Louter verstandelijk kan de spreker begrip opbrengen voor die keuze.

Met de Europese automobielsector zijn evenwel om en bij de 13 miljoen directe en indirecte banen gemoeid. Zijn we bij machte die schok op te vangen en voort te gaan zonder die sector? Zijn we economisch en sociaal gezien in staat die sector te laten vallen?

Kunnen wij dergelijke sociale drama's in de toekomst voorkomen? Vandaag is het de automobiellindustrie. Gisteren was het de staalindustrie. Hoe voorkomen we dergelijke scenario's?

Hoe zien de deskundigen het geopolitieke bestel evolueren? Hoe kan Europa meegaan in die evolutie, zodat het zijn burgers kwaliteitsvolle jobs kan blijven bieden die duurzame welvaart genereren? Hoe kunnen we samen oplossingen uitwerken?

vers un autre secteur d'activité? Quel secteur présente des perspectives de reconversion pour les travailleurs?

L'intervenante a des questions relatives à la mobilité professionnelle, notamment sur les freins structurels en Belgique. Elle souhaite également savoir quelles seraient les recommandations données par les experts par rapport à la levée de ces freins rencontrés par les travailleurs.

L'oratrice poursuit son propos et revient sur la formation continue. Elle s'interroge sur l'efficacité des programmes de formation continue en Belgique dans le cadre de la reconversion des travailleurs. Certains ajustements sont-ils nécessaires pour mieux répondre aux évolutions du marché du travail?

Mme Hansez termine son propos avec le rôle des employeurs dans la reconversion des travailleurs. Quelle part de responsabilité les entreprises devraient-elles assumer pour accompagner les travailleurs licenciés vers d'autres opportunités? Comment sont considérés les travailleurs âgés dans cette trajectoire d'emploi? Qu'en est-il des travailleurs jeunes? Comment soutenir l'employabilité des jeunes dans ces secteurs en mutation?

M. Ismaël Nuino (Les Engagés) a l'impression, après avoir écouté les experts, qu'il faudrait progressivement abandonner le secteur automobile. Petit à petit, l'Europe n'est plus la meilleure dans ce domaine et il conviendrait de se résoudre à se spécialiser dans autre chose.

Intellectuellement, l'orateur peut comprendre cette approche.

Toutefois, le secteur automobile pourrait représenter jusqu'à 13 millions d'emplois directs et indirects en Europe. Est-on en capacité d'encaisser un choc et d'abandonner ce secteur? Est-on en capacité économique et sociale de faire une croix sur ce secteur?

Comment éviter que de tels drames sociaux n'arrivent plus? Aujourd'hui, c'est l'industrie automobile. Hier, c'était la sidérurgie. Comment faire en sorte qu'on évite ces scénarios?

Comment les experts voient-ils l'évolution du contexte géopolitique? Comment l'Europe peut évoluer dans ce contexte pour garantir à nos citoyens des emplois de qualité et qui permettent de continuer à créer de la richesse? Comment peut-on collectivement esquisser des réponses?

De heer Jeroen Soete (Vooruit) richt een drietal vragen aan de heer Van Craeynest.

Het lid verwijst allereerst naar de grafiek over de autoproduktie in Europa, die zich in een structurele krimp-fase bevindt. In hoeverre is de daling van de produktie te wijten aan het uitstelgedrag van de konsument? Die konsument kan zich momenteel immers geen elektrische wagen veroorloven.

De heer Soete haalt aan dat de heer Van Craeynest geen voorstander is van het invoeren van invoerheffingen. De werkgeversorganisaties hebben vooral oog voor de internationale handel waarbij een internationale handelsoorlog moet worden voorkomen. Het kommissielid merkt echter op dat de auto-industrie in verschillende landen staatssteun heeft kunnen genieten, vooral de Chinese auto-industrie. De EU heeft invoerheffingen ingevoerd om delokalisatie van de tewerkstelling door de autosectorbedrijven tegen te gaan. Valt er iets positiefs te zeggen over de Europese aanpak?

Wat het Europees industrieel beleid betreft, merkt het lid op dat de heer Van Craeynest sterk focuste op deregulering. China heeft al lang geleden gekozen voor de bouw van elektrische auto's en paste een gecoördineerde aanpak toe. Kan Europa hier iets van leren? Zou een gecoördineerde aanpak voor grootschalige investeringen of voor het beheer van kritieke grondstoffen kunnen werken voor Europa? Enkel met vergunningsprocedures werken is niet de oplossing, aldus het lid.

Tot slot haalt de heer Soete aan dat de hoge loonkosten volgens de experts niet het probleem vormen. Volgens de grafieken van de heer Denys was België in 1994 koploper inzake het aantal geassembleerde wagens per capita. Die tewerkstelling is ondertussen verdwenen naar Oost-Europa, waar een arbeider slechts 10 euro per uur verdient in Roemenië en Slowakije. Het is belangrijk te vermelden dat deze landen meer en meer assemblagelanden worden.

Mevrouw Anja Vanrobaeys (Vooruit) bedankt de sprekers en betuigt haar steun voor de sociale onderhandelaren, die nu verplicht zijn een sterk sociaal plan te verdedigen bij de Audi-directie.

Mevrouw Vanrobaeys benadrukt dat de wet-Renault eerder een rem zet op de informatie- en consultatiefase. Bij Audi, net zoals bij de IBM-herstructurering, heeft het kommissielid de indruk dat bij het uitspreken van het voornemen tot collectief ontslag er eigenlijk al een definitieve beslissing is genomen door de directie. Er

M. Jeroen Soete (Vooruit) adresse trois questions à M. Van Craeynest.

Le membre renvoie d'abord au graphique illustrant la production automobile en Europe, qui se contracte structurellement. Dans quelle mesure la baisse de la production est-elle liée au report par les consommateurs de l'achat d'un véhicule électrique qu'ils ne peuvent pas encore se permettre?

M. Soete indique que M. Van Craeynest n'est pas favorable à l'instauration de taxes à l'importation, que les organisations patronales tiennent surtout compte du commerce international et qu'elles veulent éviter une guerre commerciale d'envergure internationale. Le membre de la commission fait toutefois observer que l'industrie automobile a pu bénéficier d'aides d'État dans plusieurs pays, surtout l'industrie automobile chinoise. L'Union européenne a instauré des taxes à l'importation pour éviter la délocalisation de l'emploi par les entreprises de l'industrie automobile. Cette décision européenne a-t-elle eu le moindre effet positif?

En ce qui concerne la politique industrielle européenne, l'intervenant indique que M. Van Craeynest a longuement évoqué la dérégulation. Il y a longtemps que la Chine a choisi de produire des voitures électriques et elle applique une stratégie coordonnée à cette fin. L'Europe peut-elle s'en inspirer? Une stratégie coordonnée pour des investissements à grande échelle ou la gestion des matières premières critiques pourrait-elle fonctionner en Europe? Le membre estime que l'application de procédures d'autorisation n'est pas la solution qui convient.

Pour conclure, M. Soete souligne que les experts estiment que les coûts salariaux élevés ne sont pas problématiques. Les graphiques présentés par M. Denys indiquent qu'en 1994, la Belgique était en tête du classement établi en fonction du nombre de voitures assemblées par habitant. Ces emplois ont depuis lors été délocalisés en Europe de l'Est, où le salaire horaire des ouvriers n'excède pas 10 euros ni en Roumanie ni en Slovaquie. Il convient de souligner que ces pays deviennent de plus en plus des pays d'assemblage.

Mme Anja Vanrobaeys (Vooruit) remercie les orateurs et exprime son soutien aux négociateurs sociaux, qui sont à présent contraints de défendre un plan social solide auprès de la direction d'Audi.

Mme Vanrobaeys souligne que la loi Renault constitue plutôt un frein à la phase d'information et de consultation. Dans le cas d'Audi, à l'instar de la restructuration opérée chez IBM, l'intervenante a le sentiment que la direction avait en réalité déjà pris une décision définitive lorsqu'elle a annoncé son intention de procéder à un

wordt in dat geval niet transparant gewerkt. De consultatiefase is een verplicht nummer dat een echt debat over een interne of externe overnemer in de weg staat. Hoe verloopt de consultatiefase in andere Europese landen? Zijn verbeteringen in de wet mogelijk? Mevrouw Vanrobaeys deelt de mening dat de wedertewerkstelling van de getroffen personeelsleden vroeger in het proces aan bod moet komen.

Voorts klopt het volgens mevrouw Vanrobaeys dat het profiel van de werknemers is geëvolueerd van laaggeschoold naar hooggeschoold en dat er meer gekeken moet worden naar de loopbaan van werknemers. Het lid merkt op dat er een dualisering aanwezig is op de arbeidsmarkt. Hoogopgeleiden kunnen zich inderdaad sterker verdedigen, maar kortgeschoolden zijn het slachtoffer van een *race to the bottom*. In de Verenigde Staten is Donald Trump tot president verkozen, omdat mensen in toenemende mate meerdere jobs moeten combineren en er financieel niet op vooruitgaan. Als de sociale beschermingsmechanismen stelselmatig worden losgelaten, is mevrouw Vanrobaeys zeer bezorgd om het lot van de kortgeschoolden, de welvaart en de democratie.

Mevrouw Nathalie Muylle (cd&v) verwijst naar advies nr. 2.395 van de Nationale Arbeidsraad (NAR) van 19 december 2023 omtrent herstructureringen alsook de evaluatie van aanbeveling nr. 28 en aanverwante thema's. Daarin wordt onder meer aandacht besteed aan de rol van onderaannemers in het informatie – en consultatieluik. Het is niet eenvoudig om, in het kader van de regelgeving rond collectief ontslag, een geschikte definitie te vinden van het begrip “onderaanneming”. Welke zijn daarbij de relevante criteria: zakencijfer, aantal werknemers? Wat met schoonmaak- en veiligheidsdiensten? Kan meester Matthys licht werpen op de definitie en de rol van onderaannemers in het kader van de wet-Renault?

Een ander element dat naar voren komt in voormeld advies van de NAR betreft (de uitbreiding van) de referentieperiode voor collectief ontslag. De meningen op de werkgevers- en werknemersbanken zijn op dit punt verdeeld. Het idee van een “verdachte periode” wordt geopperd, waarbij een van de partijen zou kunnen bewijzen dat er een spreiding van ontslagen ter vermijding van een collectieve ontslagprocedure heeft plaatsgevonden. Hoe staat meester Matthys daartegenover?

Wat is voorts het standpunt van meester Matthys inzake de rol van bemiddeling in dit kader? Dient de huidige regeling verbreed te worden? In Frankrijk werkt

licenciement collectif. La direction ne travaille pas, en l'espèce, en toute transparence. La phase de consultation est une étape obligatoire qui empêche de mener un véritable débat sur un repreneur interne ou externe. Comment cette phase se déroule-t-elle dans d'autres pays européens? La loi pourrait-elle être améliorée? La membre considère également qu'il convient d'évoquer plus tôt dans la procédure la réaffectation des membres du personnel concernés.

Mme Vanrobaeys estime ensuite qu'il est exact que le profil des travailleurs a évolué, passant d'une main-d'œuvre peu qualifiée à une main-d'œuvre hautement qualifiée, et qu'il convient d'accorder davantage d'attention à la carrière des travailleurs. L'intervenante constate une dualisation du marché du travail. En effet, les travailleurs hautement qualifiés peuvent mieux se défendre que les travailleurs peu qualifiés, qui sont victimes d'un nivellement par le bas. Aux États-Unis, Donald Trump a été élu président parce que de plus en plus de travailleurs sont contraints de combiner plusieurs emplois sans voir leur pouvoir d'achat s'améliorer. Mme Vanrobaeys est très préoccupée par le sort qui sera réservé aux travailleurs peu qualifiés, à la prospérité et à la démocratie si les mécanismes de protection sociale sont systématiquement abandonnés.

Mme Nathalie Muylle (cd&v) évoque l'avis n° 2.395 du Conseil national du travail (CNT) relatif aux restructurations, à l'évaluation de la recommandation n° 28 et à des thèmes connexes, rendu le 19 décembre 2023. Cet avis se penche notamment sur le rôle des sous-traitants dans la procédure d'information et de consultation. Dans le cadre de la réglementation sur les licenciements collectifs, il n'est pas simple de trouver une définition adéquate de la notion de “sous-traitance”. Quels sont les critères pertinents à cet égard: le chiffre d'affaires, le nombre de travailleurs? Qu'en est-il des services de nettoyage et de sécurité? Maître Matthys peut-elle nous éclairer sur la définition et le rôle des sous-traitants dans le cadre de la loi Renault?

Un autre élément qui ressort de l'avis précité du CNT concerne (l'extension de) la période de référence pour le licenciement collectif. Les avis des représentants des employeurs et des représentants des travailleurs divergent sur ce point. On avance l'idée d'une “période suspecte”, au cours de laquelle l'une des parties pourrait prouver que les licenciements ont été échelonnés dans le but d'éviter une procédure de licenciement collectif. Qu'en pense Maître Matthys?

Par ailleurs, quelle est la position de Maître Matthys sur le rôle de la médiation en la matière? Faut-il élargir la réglementation actuelle? Dans le cadre d'une procédure

men met onafhankelijke experten bij de collectieve ontslagprocedure.

De heer Denys is van mening dat in de wet-Renault veel sneller ingespeeld moet worden op de transitie naar andere jobs. Nu komt deze transitie pas heel laat en dan nog dikwijls ondermaats in het proces aan bod, aldus de arbeidsmarktexpert. Hoe denkt meester Matthys hierover? Moet niet worden nagedacht over een “transitievergoeding” in het kader van wedertewerkstelling en opleiding?

De heer Denys onderstreepte terecht het belang van opleiding. De Hoge Raad voor de Werkgelegenheid stelde dat vier op de tien werknemers nieuwe competenties nodig hebben om hun huidige job te behouden of zich professioneel te heroriënteren. Recent Vlaams onderzoek liet zien dat 49 % van de bevroegde werknemers aangaf vorig jaar geen opleiding te hebben gevolgd en daarin ook geen interesse te hebben. Vooral kortgeschoolde en oudere werknemers scoren wat dat betreft slecht. In de Kamer wordt momenteel de discussie gevoerd omtrent de “*Federal Learning Account*” (DOC 56 0297). Er is inzake opleiding op de werkvloer een cultuuromslag nodig. Wat kunnen de beleidsmakers volgens de gastsprekers doen om die waar te maken?

Mevrouw Leentje Grillaert (cd&v) zou van de gastsprekers graag vernemen welke concrete maatregelen het eerst dienen te worden genomen om ervoor te zorgen dat de maakindustrie in België en Europa behouden blijft en ook robuust is – lees: bestand tegen schokken.

België scoort goed op het vlak van O&O. Hoe kunnen we daarin nog meer excelleren?

Ook de productiviteit van de Belgische industrie scheert hoge toppen. Wat moeten we doen om onze voorsprong niet kwijt te spelen?

Hoe kunnen we tot slot de capaciteitsbezetting van onze industrie opnieuw aanzwengelen?

Mevrouw Rajae Maouane (Ecolo-Groen) spreekt haar steun uit voor de werknemers van Audi Brussels. Het is uiterst belangrijk antwoorden te blijven eisen van de directie.

Daarnaast moeten we ook absoluut onze productie- en consumptiegewoonten herzien. Dat geldt evenzeer voor de automobiellindustrie.

Er is behoefte aan een structurele Europese aanpak.

de licenciement collectif, la France recourt à des experts indépendants.

M. Denys estime que la loi Renault devrait miser beaucoup plus rapidement sur la transition vers d’autres emplois. Selon l’expert du marché du travail, cette transition n’intervient que très tardivement et souvent de manière insuffisante dans la procédure actuelle. Qu’en pense Maître Matthys? Ne faudrait-il pas songer à une “indemnité de transition” dans le cadre de la remise au travail et de la formation?

M. Denys a souligné, à juste titre, l’importance de la formation. Le Conseil supérieur de l’emploi a déclaré que quatre travailleurs sur dix doivent acquérir de nouvelles compétences pour conserver leur emploi actuel ou se réorienter professionnellement. Une étude flamande récente révèle que 49 % des travailleurs interrogés n’ont suivi aucune formation au cours de l’année précédente et que cela ne les intéresse pas. Ce sont surtout les travailleurs peu qualifiés et les travailleurs plus âgés qui obtiennent de mauvais résultats à cet égard. La Chambre examine actuellement le “*Federal Learning Account*” (DOC 56 0297). Les employeurs et les travailleurs doivent changer de paradigme en matière de formation sur le lieu de travail. Selon les orateurs, que peuvent faire les décideurs politiques pour atteindre cet objectif?

Mme Leentje Grillaert (cd&v) demande aux orateurs quelles mesures concrètes devraient être prises en premier lieu pour préserver l’industrie manufacturière en Belgique et en Europe et pour la rendre plus solide – c’est-à-dire pour qu’elle résiste aux chocs.

La Belgique obtient de bons résultats en matière de R&D. Comment pouvons-nous exceller encore davantage dans ce domaine?

La productivité de l’industrie belge est également considérable. Quelles mesures devons-nous prendre afin de conserver notre avance à cet égard?

Enfin, comment pouvons-nous redynamiser l’utilisation des capacités de notre industrie?

Mme Rajae Maouane (Ecolo-Groen) souhaite manifester son soutien aux travailleurs d’Audi Brussels. Il est très important de continuer à exiger des réponses de la direction.

Par ailleurs, il est fondamental de relocaliser nos modes de production et de consommation. Cela vaut aussi pour l’industrie automobile.

Des mesures structurelles doivent être prises au niveau européen.

De spreekster vraagt zich af hoe we ervoor kunnen zorgen dat onze bedrijven doordachtere strategische keuzes maken.

Alvorens de gastsprekers enkele vragen te stellen, merkt *mevrouw Meyrem Almaci (Ecolo-Groen)* op dat de verenigde commissies enigszins achter de feiten aanlopen.

Aan de heer Van Craeynest wenst zij een vraag te stellen over de loonkosten. Waar ligt de grens voor een strategisch falen? Zijn de loonsubsidies verwerkt in de getoonde statistieken? Wat is er nodig voor het wegwerken van de loonhandicap? Het lid is het met de spreker eens dat er grote uitdagingen zijn voor de industrie, maar oneens wat betreft de een-op-eendoortrekking van het loonvraagstuk naar de situatie bij Audi Brussels en de autosector. Verder rijst de vraag naar de rol van duurzaamheid. Dat is belangrijk voor de toekomst van de industrie.

Van meester Matthys wenst het lid te vernemen wat nodig is om de onderaannemers en toeleveranciers een beter kader te geven. Het lid verwijst naar de eerdere debatten in het Parlement over een eventuele wijziging van de wet-Renault via een "wet-Audi".

Aan de heer Denys ten slotte vraagt het lid om de ontslagvrije samenleving te duiden. Vanuit wiens perspectief moet dit worden benaderd? Over welk soort jobs spreken we? *Mevrouw Almaci* verwijst naar het gevaar voor een *race to the bottom*.

De heer Vincent Van Quickenborne (Open Vld) dankt de sprekers voor hun verfrissende uiteenzetting. Er is een systeemtransitie bezig. Bedrijven die lange tijd met verbrandingsmotoren hebben gewerkt, moeten nu concurreren met Amerikaanse en Chinese bedrijven die onmiddellijk begonnen zijn met elektrische motoren.

Het lid sluit zich aan bij de heer Van Craeynest, die pleit tegen invoerheffingen. Dat verschilt van de vele stemmen die pleiten voor invoerheffingen tot 35 %. Het lid ziet dat als een mogelijk slaapmiddel voor de auto-industrie. Het kan bovendien leiden tot een weerbots voor de (Europese) autoverkoop in China. Tot slot is het lid bezorgd over de gevolgen van die invoerheffingen, met name voor de consument.

Van meester Matthys wenst het lid te vernemen wat haar standpunt is over de ingediende wetsvoorstellen tot wijziging van de wet-Renault (gekoppelde wetsvoorstellen DOC 56 0152, DOC 56 0221, DOC 56 0385 en DOC 56 0437). De heer Van Quickenborne verwijst naar

L'oratrice s'interroge: comment pouvons-nous amener les entreprises à faire des choix stratégiques plus pertinents?

Avant de poser quelques questions aux orateurs, *Mme Meyrem Almaci (Ecolo-Groen)* constate que les commissions réunies sont contraintes de courir après les faits.

L'intervenante souhaite poser une question sur les coûts salariaux à M. Van Craeynest. Où se situe la limite d'un échec stratégique? Les statistiques présentées tiennent-elles compte des subventions salariales? Que faut-il faire pour résorber le handicap salarial? L'intervenante adhère aux propos de l'orateur concernant les défis majeurs à relever par l'industrie, mais elle ne le suit pas pour ce qui est du rôle joué par la problématique salariale dans la situation d'Audi Brussels et du secteur automobile. Et quel est le rôle de la durabilité? Ce point est important pour l'avenir de l'industrie.

L'intervenante demande par ailleurs à Maître Matthys comment l'on pourrait offrir un meilleur cadre aux sous-traitants et aux fournisseurs. Elle fait référence aux débats qui se sont déjà tenus au Parlement sur une éventuelle modification de la loi Renault par le biais d'une "loi Audi".

Enfin, l'intervenante demande à M. Denys ce que recouvre pour lui la notion de société sans licenciements. Du point de vue de qui faut-il aborder ce concept? De quel type d'emplois s'agit-il? *Mme Almaci* évoque le danger d'un nivellement par le bas.

M. Vincent Van Quickenborne (Open Vld) remercie les orateurs pour l'éclairage fourni par leurs exposés. Une transition systémique est en cours. Les entreprises qui ont longtemps produit des moteurs à combustion doivent maintenant rivaliser avec des entreprises américaines et chinoises qui ont immédiatement commencé à produire des moteurs électriques.

Le membre rejoint M. Van Craeynest lorsqu'il plaide contre les droits d'importation. Ce point de vue diffère de celui des nombreuses voix qui prônent des droits d'importation allant jusqu'à 35 %. L'intervenant estime que cela risque d'avoir pour effet d'endormir l'industrie automobile. En outre, les ventes de voitures (européennes) en Chine pourraient en subir le contrecoup. Enfin, le membre s'inquiète de l'impact de ces droits d'importation, en particulier sur les consommateurs.

Le membre demande à Maître Matthys ce qu'elle pense des propositions de loi déposées en vue de modifier la loi Renault (propositions de loi jointes DOC 56 0152, DOC 56 0221, DOC 56 0385 et DOC 56 0437). M. Van Quickenborne fait référence aux propositions

de voorstellen om bijvoorbeeld de termijn van 60 dagen te verlengen tot 120 dagen, en om het toepassingsgebied uit te breiden tot de onderaannemers. Het lid pleit voor een versoepeling van de wet-Renault waarbij de wedertewerkstelling veel sneller aan bod komt.

Aan de heer Denys vraagt het lid om de bescherming van loopbanen te duiden (in plaats van de bescherming van banen). Hierbij speelt opleiding een rol. Wat kunnen we nog doen om loopbanen te beschermen? De heer Van Quickenborne pleit ervoor om meer vrijheid te creëren, om mensen meer te empoweren.

De heer Steven Coenegrachts (Open Vld) vult aan met een opmerking betreffende het energiebeleid. De transitie naar meer duurzame energie brengt enerzijds voordelen met zich, bijvoorbeeld op het vlak van O&O, maar anderzijds rijst de vraag in hoeverre de energietransitie verantwoordelijk is voor een deel van de handicap in de industrie. Zijn er in het energiebeleid mogelijkheden om de effecten te milderen?

De heer François De Smet (DéFI) wijst erop dat de technologische revolutie nog maar een vijftiental jaar oud is. Hij vraagt zich dan ook af of die technologische ommekeer niet op de een of andere manier kan worden bijgebeend.

Volgens de heer De Smet moet een onderscheid worden gemaakt tussen wat mogelijk is voor Audi en wat voor de sector in zijn geheel.

Wat Audi betreft, moet de directie voor haar verantwoordelijkheid worden geplaatst: dit was een geplande sluiting. Audi doet er alles aan om de belangen van het bedrijf boven die van de werknemers te stellen.

We moeten uitzoomen en bedenken dat de sluiting van Audi niets meer is dan de laatste fase van een langzame industriële teloorgang in België en Europa, die nu zijn dieptepunt bereikt.

Laat deze sluiting een waarschuwing en een keerpunt zijn. Het is de taak van parlementsleden om de oorzaken van die teloorgang vast te stellen en te verhelpen.

Europa raakt industrieel achterop en dreigt onder de voet te worden gelopen door twee grote spelers: China en de Verenigde Staten.

China heeft massaal geïnvesteerd in hoogwaardige technologie.

visant par exemple à prolonger le délai de 60 jours à 120 jours et à étendre le champ d'application aux sous-traitants. Le membre préconise un assouplissement de la loi Renault dans le cadre duquel la remise au travail serait bien plus rapidement à l'ordre du jour.

Le membre demande à M. Denys de préciser sa pensée en ce qui concerne la protection des carrières (en lieu et place de la protection des emplois). La formation joue un rôle à cet égard. Que pouvons-nous faire de plus pour protéger les carrières? M. Van Quickenborne préconise de créer davantage de liberté pour promouvoir l'autonomisation des travailleurs.

M. Steven Coenegrachts (Open Vld) formule une remarque concernant la politique énergétique. La transition vers une énergie plus durable offre certes des avantages, en matière de R&D par exemple, mais le membre se demande dans quelle mesure la transition énergétique est responsable d'une partie du handicap industriel. La politique énergétique offre-t-elle des possibilités de réduire cet impact?

M. François De Smet (DéFI) souligne que le tournant technologique n'a qu'une quinzaine d'années. L'orateur s'interroge donc: ce tournant technologique n'est-il pas rattrapable d'une manière ou d'une autre?

Pour M. De Smet, il convient de différencier ce qui peut être fait sur le cas Audi et sur l'ensemble du secteur.

Concernant Audi, il convient de mettre la direction face à ses responsabilités: on a affaire à une fermeture programmée. Audi fait tout pour préserver l'intérêt de son entreprise sur celui de ses travailleurs.

Il convient de prendre du recul et considérer que la fermeture d'Audi n'est que le dernier épisode d'un lent déclin industriel belge et européen, qui est à son paroxysme.

Cette fermeture doit être un réveil et un tournant. Le travail des parlementaires doit être d'identifier les causes de ce déclin et d'y remédier.

Les Européens sont dans un décrochage industriel et sont menacés de se faire broyer par deux acteurs majeurs: la Chine et les États-Unis.

La Chine a investi massivement dans les hautes technologies.

De Verenigde Staten hebben ervoor gekozen zich op zichzelf terug te plooiën en hebben het voordeel van natuurlijke hulpbronnen, waardoor ze minder afhankelijk zijn wat energie betreft.

Ondertussen richt Europa zijn aandacht op het behoud van bestaande banen in plaats van op het creëren van nieuwe.

We hebben onze energieafhankelijkheid van het buitenland zelf georganiseerd en onze bedrijven belast met normen die een concurrentiehandicap hebben veroorzaakt.

Er moet werk worden gemaakt van een rapport over hoe we ons land kunnen herindustrialiseren. Dat rapport moet aan de volgende regering worden bezorgd en bespreekt idealiter twee elementen:

— de oorzaken van de industriële achteruitgang;

— de noodzakelijke maatregelen opdat ons land zijn rol speelt in de heropleving van de Europese economie. Zulke maatregelen omvatten capaciteit voor innovatie op het gebied van hoogwaardige technologie, investeringen in opleiding, een versoepeling van regelgeving en bureaucratie, alsook het stimuleren van ondernemingen in cruciale sectoren.

III. — ANTWOORDEN VAN DE GASTSPREKERS

De heer Jan Denys benadrukt dat de beschikbare ruimte schaars is en dat er spaar- en zorgzaam omgegaan moet worden met de Audi-site.

De heer Denys merkt op dat verschillende fracties stilstonden bij het algemene opleidingsprobleem bij werknemers. De spreker denkt dat er in België anders gekeken moet worden naar hoe opleidingen voor werknemers worden georganiseerd. Levenslang leren is een breed concept. Iemand kan ervoor kiezen zich te vormen op de werkvloer (*on the job*), via een korte opleiding (uren of dagen), dan wel buiten de werkuren, via een langdurige opleiding van enkele jaren, met eventueel een andere job aan het eind van de rit.

België doet het goed als het gaat over het aanbieden van korte opleidingen op de werkvloer. Binnen eenzelfde loopbaan kunnen gemiddeld tot wel twintig opleidingen gevolgd worden in de Belgische bedrijven. Het is echter zeer moeilijk een langdurige opleiding te combineren met werk. Slechts een beperkt aantal werkenden krijgt de kans een langdurige opleiding te vervolledigen, wat

Les États-Unis ont choisi le repli sur eux et ils ont l'avantage d'avoir des ressources naturelles, ce qui les rend moins dépendants en termes énergétiques.

Pendant ce temps-là, les Européens focalisent leur attention à préserver les emplois existants plutôt qu'à en créer de nouveaux.

On a organisé notre dépendance énergétique vis-à-vis de l'extérieur et on a assommé nos entreprises de normes qui les ont handicapées dans leur compétitivité.

Il convient de travailler sur un rapport sur la manière dont on peut réindustrialiser notre pays. Ce rapport doit être transmis au prochain gouvernement. Dans l'idéal, on pourrait réaliser cela sur deux éléments:

— Les causes du déclin industriel;

— Les mesures à prendre afin que notre pays prenne sa part dans un redéploiement économique européen. Cela implique la capacité d'innovation en haute technologie, les investissements en formation, l'assouplissement des réglementations et de la bureaucratie et la stimulation d'entreprises dans des secteurs-clés.

III. — RÉPONSES DES ORATEURS INVITÉS

M. Jan Denys souligne que l'espace disponible est limité. Il conviendra donc de faire un usage parcimonieux et réfléchi du site d'Audi.

L'orateur constate que différents groupes ont abordé le problème général de la formation des travailleurs. Il estime qu'il faudrait repenser la façon dont les formations pour les travailleurs sont organisées dans notre pays. La formation tout au long de la vie est un concept large. Le travailleur peut choisir de se former sur son lieu de travail (*on the job*) en optant pour une formation de courte durée (de quelques heures ou de quelques jours) ou décider de suivre en dehors des heures de travail une formation plus longue, d'une durée de plusieurs années, avec un éventuel changement d'emploi en fin de parcours.

La Belgique enregistre de bons résultats en ce qui concerne l'offre de formations de courte durée sur le lieu de travail. En moyenne, il est possible de suivre jusqu'à vingt formations au cours d'une seule carrière dans les entreprises belges. Il est en revanche très compliqué de combiner une formation de longue durée avec un emploi. Seul un nombre limité de travailleurs

in bepaalde levensfasen (bijvoorbeeld in combinatie met de zorg voor kleine kinderen) een hele grote uitdaging is.

De heer Denys is van mening dat er al beleidsvoorstellen zijn ondernomen om het volgen van een langdurige opleiding buiten de werkuren aantrekkelijker te maken (zoals de mogelijkheid tot loopbaanonderbreking). Het blijft echter een aandachtspunt, waarbij het belangrijk is dat mensen die hun loopbaan willen heroriënteren hierin worden gefaciliteerd en ondersteund.

De heer Denys stelt daarnaast vast dat er in België soms weinig animo bestaat bij werknemers om een langdurige opleiding te volgen. Daar zijn meerdere verklaringen voor. Eén die vaak uit het oog verloren wordt, is dat de loonspanning tussen hoge en lage lonen beperkt is. Mensen kiezen soms heel bewust om een opleiding, die zeer veel inspanningen vraagt, niet te volgen omdat ze in een hogere loonschaal meer belast worden.

De heer Denys is niet akkoord met de verwijzingen van mevrouw Almaci naar de flexibilisering en precarisering van de arbeidsmarkt. In het tweede hoofdstuk uit zijn recente boek *Iedereen aan 't werk!* gaat de spreker hier gedetailleerd op in. Er blijkt nauwelijks een verschil te zijn tussen het aantal werknemers dat onder een contract van bepaalde duur aan het werk was in de jaren vijftig en het aantal zulke werknemers vandaag. De precarisering, die er op bepaalde punten wel is, wordt zwaar overschat, aldus de spreker.

Meester Elisabeth Matthys (Stibbe/VUB) dankt de leden voor de interessante vragen, die ze in globo zal behandelen.

Aansluitend bij de vraag van de heer Van Quickenborne verduidelijkt meester Matthys dat de wet-Renault is ingebed in een ruimer kader (bijvoorbeeld cao nr. 24). De Europese richtlijn bepaalt de grenzen waarbinnen de Belgische wetgever kan handelen. De informatie- en consultatieverplichting vertrekt vanuit het voornemen tot collectief ontslag om een effectieve bescherming te garanderen. Dat leidt tot veel voorzichtigheid bij werkgevers en uiteindelijk tot een soms vrij lange eerste fase van informatie en consultatie. Daardoor komt de wedertewerkstelling eigenlijk te laat aan bod.

Om aan die bezorgdheden tegemoet te komen, is het belangrijk eerst de vraag te stellen aan de sociale partners. Dat is zowel relevant op het niveau van de NAR, als op het niveau van de ondernemingen. Meester Matthys betreurt dat op ondernemingsniveau bij een

ont la chance d'aller au bout d'une telle formation et cela peut être un énorme défi à certains stades précis de la vie (par exemple lorsqu'on doit en même temps s'occuper de jeunes enfants).

M. Denys estime que des initiatives politiques ont déjà été prises pour améliorer l'attrait des formations de longue durée en dehors des heures de travail (la possibilité d'interruption de carrière, par exemple). Cela reste néanmoins un point d'attention. Il importe en l'occurrence de soutenir les personnes qui souhaitent réorienter leur carrière et de leur faciliter la tâche.

Par ailleurs, M. Denys constate qu'en Belgique, les travailleurs ne sont pas toujours très disposés à suivre une formation de longue durée. Les causes sont multiples. L'une de celles que l'on néglige souvent est que la tension salariale entre les bas salaires et les salaires élevés est restreinte. Certaines personnes décident délibérément de ne pas suivre une formation qui requiert de nombreux efforts parce qu'elles seront davantage imposées dans l'échelle de traitement supérieure.

M. Denys ne souscrit pas aux propos de Mme Almaci concernant la flexibilisation et la précarisation du marché du travail. Dans le deuxième chapitre de son récent ouvrage *"Iedereen aan 't werk!"*, l'orateur aborde ce point en détail. Il apparaît qu'il y a très peu de différences entre le nombre de travailleurs occupés sous contrat à durée déterminée dans les années cinquante et le nombre de ces travailleurs aujourd'hui. Selon l'orateur, la précarisation, qui existe bien à certains égards, est largement surestimée.

Maître Elisabeth Matthys (Stibbe/VUB) remercie les membres pour leurs questions intéressantes, auxquelles elle répondra globalement.

En réponse à la question de M. Van Quickenborne, Maître Matthys précise que la loi Renault s'inscrit dans un cadre plus large (par exemple la CCT n° 24). La directive européenne définit les limites dans lesquelles le législateur belge peut agir. L'obligation d'information et de consultation s'applique à partir de l'annonce de l'intention de procéder à un licenciement collectif. L'objectif est de garantir une protection effective. Cette règle incite les employeurs à une grande prudence, ce qui a pour conséquence, en fin de compte, que la première phase d'information et de consultation est parfois assez longue, après quoi la remise à l'emploi arrive, en fait, trop tard.

En vue de répondre à ces préoccupations, il importe de commencer par poser la question aux partenaires sociaux. Cette démarche est pertinente tant au niveau du CNT qu'au niveau des entreprises. Maître Matthys déplore que le problème de la remise à l'emploi soit très

herstructurering de wedertewerkstelling zeer weinig aan bod komt. Het gaat zeer vaak over de financiële gevolgen, waarover makkelijker te onderhandelen is.

Meester Matthys besluit dat een verbetering mogelijk is wat betreft de timing (vergeleken met de ons omringende landen) maar ook de wedertewerkstelling.

Aansluitend op de vragen in de rand van de wet-Renault wenst meester Matthys nog drie punten te vermelden.

Ten eerste mag de impact van de automatische indexering niet worden onderschat, met name de loonstijging in januari 2023. Bij topkaderleden zijn hierdoor arbeidsovereenkomsten beëindigd. Meester Matthys wijst ook op de effecten bij grote groepen. Er moet worden gedacht vanuit centen en niet vanuit procenten. Meester Matthys benadrukt het belang om Belgische topkaderleden te behouden in internationale structuren.

Ten tweede wijst meester Matthys op de afwezigheid van modulering van regels. In bijvoorbeeld Frankrijk bestaat dat wel naargelang van de grootte van de onderneming.

Ten derde pleit meester Matthys voor een zekere terughoudendheid bij de situatie van de onderaannemers. Zij is niet overtuigd van de criteria die gehanteerd worden in de wetsvoorstellen. Een wetgevend ingrijpen moet rekening houden met de verschillende ondernemingen en sectoren, niet alleen met de situatie van Audi Brussels of Ford Genk. De economie is gestoeld op samenwerking. De onderaannemer moet beoordelen of de informatie- en consultatieprocedure van toepassing is. Meester Matthys benadrukt hierbij het onderscheid tussen informatie en consultatie, en de onderhandelingen over het sociaal plan. Het basisidee is dat een onderaannemer ook andere klanten heeft, al zijn er bijzondere situaties (bijvoorbeeld bij Audi Brussels).

Aansluitend op de vraag naar informatiedeling door werkgevers verwijst meester Matthys naar de regels voor informatie en consultatie bij collectief ontslag, alsook naar andere regels bij het sociaal overleg (zoals cao nr. 9 en het koninklijk besluit van 27 november 1973). Die regels bevatten een gedetailleerde opsomming van de informatie die gedeeld moet worden. Het betreft een evenwicht tussen, enerzijds, bedrijfsgeheimen (en andere bedrijfseigen informatie), en anderzijds, het recht van werknemers op informatie. De terughoudendheid om informatie mee te delen hangt samen met de moeilijke afdwinging van geheimhouding. Bij niet-naleving stuit de werkgever bijvoorbeeld op het gebrek aan rechtspersoonlijkheid

peu abordé au niveau des entreprises en cas de restructuration. On y parle plus souvent des conséquences financières, qui sont plus facilement négociables.

Maître Matthys conclut en indiquant qu'il est possible de faire mieux en matière de timing (par rapport aux pays voisins) et de remise à l'emploi.

En réponse aux questions liées à la loi Renault, Maître Matthys souhaite encore mentionner trois points.

Premièrement, il ne faut pas sous-estimer l'impact de l'indexation automatique, c'est-à-dire de l'augmentation salariale de janvier 2023. Cette dernière a entraîné la résiliation de contrats de travail de cadres supérieurs. Maître Matthys met aussi l'accent sur les effets de cette situation sur les grands groupes. Il faut réfléchir en tenant compte des enjeux financiers et non de pourcentages. Maître Matthys souligne l'importance de conserver des cadres supérieurs belges dans les structures internationales.

Deuxièmement, Maître Matthys met l'accent sur l'absence de modulation des règles. En France, par exemple, les règles varient en fonction de la taille de l'entreprise.

Troisièmement, Maître Matthys plaide pour que l'on fasse preuve d'une certaine retenue en ce qui concerne la situation des sous-traitants. Elle n'est pas convaincue de la pertinence des critères retenus dans les propositions de loi. Lorsqu'on légifère, il faut tenir compte de la multiplicité des entreprises et des secteurs, et pas seulement de la situation d'Audi Brussels ou de Ford Genk. L'économie est basée sur la collaboration. Le sous-traitant doit déterminer si la procédure d'information et de consultation s'applique. Maître Matthys souligne, à cet égard, la différence entre, d'une part, l'information et la consultation et, d'autre part, les négociations relatives au plan social. Le principe de base, c'est que les sous-traitants ont également d'autres clients, même s'il existe des situations particulières (par exemple celle d'Audi Brussels).

En réponse à la question concernant les informations transmises par les employeurs, Maître Matthys renvoie aux règles relatives à l'information et à la consultation en cas de licenciement collectif, ainsi qu'à d'autres règles de la concertation sociale (prévues, par exemple, par la CCT n° 9 et l'arrêté royal du 27 novembre 1973). Ces règles détaillent les informations qui doivent être partagées. Il s'agit de trouver un équilibre entre, d'une part, les secrets d'affaires (et d'autres informations propres à l'entreprise) et, d'autre part, le droit des travailleurs d'être informés. La réticence à communiquer certaines informations est liée à la difficulté de faire respecter le secret. En cas de non-respect, l'employeur se heurte

van de werknemersorganisaties. Meester Matthys besluit dat het in ieder geval aan de werkgever toekomt te bewijzen dat hij voldoende geïnformeerd heeft, alvorens de eerste fase in het collectief ontslag wordt afgesloten.

Bij wijze van algemene opmerking stipt de heer Bart Van Craeynest (Voka) aan dat hij het dossier vanuit een macro-economische hoek benadert, hetgeen op bepaalde politieke gevoeligheden kan stuiten. Ondanks enkele grote, fel gemediatiseerde bedrijfssluitingen en, meer algemeen, niettegenstaande de teloorgang van een groot deel van de autoassemblage in ons land of de “de-industrialiseringstendens” die door sommigen werd aangehaald, kan men er niet omheen dat er nog nooit meer mensen in België aan de slag waren dan vandaag. We zouden vooral bezig moeten zijn met de vraag hoe we onze economie kunnen versterken en onze productiviteitsgroei ondersteunen, eerder dan met de vraag hoe er in specifieke, met sluiting bedreigde fabrieken een maximaal aantal jobs kan worden gered – hoe behartigenswaardig ook. De hoge productiviteit is de basis van onze huidige welvaart. Onze toekomstige welvaart moet komen van extra productiviteitsgroei, niet van extra werkenden. Net op het vlak van die productiviteitsgroei staan we vandaag onderaan de Europese ladder. We zijn onze voorsprong uit handen aan het geven, wat nefast is voor onze toekomstige welvaart.

Er bestaat geen alleenzaligmakende maatregel, aldus de heer Van Craeynest, die terloops verwijst naar zijn boek *België kan beter*. De spreker haalde in zijn inleidende uiteenzetting een reeks mogelijke maatregelen aan. Een daarvan heeft betrekking op meer flexibiliteit op de arbeidsmarkt. Landen die beter scoren op het vlak van activiteitsgraad en productiviteitsgroei doen dat met een flexibelere arbeidsmarkt waarbij niet zozeer de job als wel de mogelijkheid te werken wordt beschermd. Bij bedrijfssluitingen ligt de focus daar onmiddellijk op wedertewerkstelling. Er zijn niet te weinig jobs vandaag, maar te weinig mensen die willen werken. Gezien de demografische evolutie zal de krapte op de arbeidsmarkt de komende jaren alleen maar toenemen. De bescherming tegen ontslag in België is nu reeds bij de meest uitgebreide van Europa; dat is geen recept gebleken voor een beter functionerende arbeidsmarkt.

Economisch gezien zijn invoerheffingen onzinnig. Consumenten in het land dat de heffingen oplegt betalen die cash. Enkel in uitzonderlijke gevallen maakt het opleggen van invoerheffingen verstandig economisch beleid uit,

par exemple à l'absence de personnalité juridique des organisations représentatives des travailleurs. Maître Matthys conclut en indiquant qu'en tout cas, il appartient à l'employeur de prouver qu'il a fourni suffisamment d'informations avant la conclusion de la première étape du licenciement collectif.

M. Bart Van Craeynest (Voka) indique en guise d'observation générale qu'il abordera ce dossier sous un angle macroéconomique, ce qui pourrait heurter certaines sensibilités politiques. En dépit de plusieurs fermetures d'entreprises de grande ampleur et fortement médiatisées et, plus généralement, de l'effondrement d'un large pan de l'industrie automobile belge ou de la “tendance à la désindustrialisation” évoquée par certains, force est de constater que la Belgique n'a jamais compté autant de travailleurs actifs qu'aujourd'hui. Nous devrions surtout nous atteler à renforcer notre économie et à soutenir notre croissance de productivité, plutôt que de nous demander comment nous pourrions sauver un maximum d'emplois dans certaines usines menacées de fermeture – aussi louable cet objectif soit-il. Une productivité élevée constitue le fondement de notre prospérité actuelle. Notre prospérité future résultera d'une plus grande croissance de productivité, et pas de travailleurs supplémentaires. Et c'est précisément en matière de croissance de productivité que notre pays est aujourd'hui à la traîne en Europe. Nous sommes en train de laisser filer notre avance, ce qui nuira à notre prospérité future.

M. Van Craeynest, qui renvoie au passage à son ouvrage *“België kan beter”* (la Belgique peut mieux faire), indique qu'il n'existe pas de solution miracle. Au cours de son exposé introductif, l'orateur a avancé une série de mesures envisageables. L'une d'entre elles concerne le renforcement de la flexibilité sur le marché du travail. En effet, les pays qui performant mieux en matière de taux d'emploi et de croissance de la productivité peuvent compter sur un marché du travail plus flexible, où ce n'est pas tant l'emploi mais la possibilité de travailler qui est protégée. Lors de fermetures d'entreprises dans ces pays, l'accent est immédiatement mis sur la remise au travail. Il n'y a aujourd'hui pas trop peu d'emplois mais trop peu de personnes qui veulent travailler. Compte tenu de l'évolution démographique, la pénurie sur le marché du travail ne cessera de s'accroître ces prochaines années. La protection contre le licenciement existant en Belgique est déjà l'une des plus étendues d'Europe. Et ce n'est manifestement pas la panacée pour améliorer le fonctionnement de notre marché du travail.

Les droits de douane sont un non-sens économique. En effet, ce sont les consommateurs du pays qui imposent ces droits qui en paient le prix. Imposer des droits de douane ne s'inscrit dans le cadre d'une politique économique

bijvoorbeeld om opkomende industrieën te beschermen of, zoals theoretisch het geval is voor de elektrische auto's uit China, om een competitief voordeel als gevolg van oversubsidiëring te corrigeren en de binnenlandse producenten zo een gelijk speelveld te garanderen. In de praktijk is het echter moeilijk uit te maken in welke mate precies het competitief voordeel van de Chinese auto-industrie te wijten is aan oversubsidiëring, eerder dan aan de opgebouwde technologische voorsprong.

De hoge Belgische loonkosten zijn niet *het*, maar wel een van de problemen waarmee de Belgische industrie kampt. In enquêtes worden ze door Vlaamse ondernemers aangehaald als de belangrijkste bezorgdheid. Twee jaar geleden was er een loonindexering van 11 %; dit jaar komt er nog eens 3,5 % bij. Wat onze bedrijven parten speelt is het automatische karakter van de indexering en het feit dat ze sneller verloopt dan in de ons omringende landen.

De energiehandicap is een feit. De duurzame transitie speelt daarin een rol maar biedt tegelijk enorme opportuniteiten. Europa heeft nog steeds een voorsprong op het vlak van *cleantech*. We kunnen de energiehandicap niet oplossen met prijscontroles. België is afhankelijk van energie die wordt aangekocht in het buitenland. Als België daarvan de prijs gaat bepalen, zijn er twee mogelijkheden: ofwel weigert de leverancier nog te leveren, ofwel moet de overheid het verschil bijpassen. Er bestaan andere mogelijkheden om iets aan de energiehandicap te doen; zo kan ingegrepen worden op de talrijke taksen die de energiefactuur verzwaren.

Een flink stuk van ons energievraagstuk heeft ook te maken met de strategische keuzes die werden gemaakt op het vlak van nucleaire energie. Dat beleid kan in de toekomst bijgestuurd worden.

Wat de positie van Europa ten opzichte van de VS en China betreft, beveelt de spreker lectuur aan van het uitstekende Draghi-rapport (*The future of European competitiveness*). Het versterken van de interne markt is van cruciaal belang. Door de overblijvende handelsbelemmeringen laten we 10 % aan bbp liggen.

De auto-industrie in Europa zal niet verdwijnen. Wel is het zo dat het niveau van voor 2020 niet snel en wellicht nooit meer zal worden bereikt. Dat de Europese autoproduktie taant, is niet zozeer het gevolg van uitstelgedrag vanwege de Europese consument, als wel van het competitief voordeel van Chinese constructeurs van elektrische wagens. De Europese auto-industrie zal

sensée que dans des cas particuliers, par exemple pour protéger des industries émergentes ou, comme c'est théoriquement le cas pour les voitures électriques chinoises, pour corriger un avantage compétitif dû à un subventionnement excessif et garantir ainsi des conditions de concurrence équitables à ses fabricants nationaux. Dans la pratique, il est toutefois difficile de déterminer dans quelle mesure exacte l'avantage compétitif de l'industrie automobile chinoise découle d'un subventionnement excessif plutôt que de l'avance prise par ce pays sur le plan technologique.

La hauteur des coûts salariaux n'est pas l'unique problème mais l'un des problèmes auxquels l'industrie belge est confrontée. Dans les sondages, les entrepreneurs flamands avancent cet élément comme leur principale préoccupation. Il y a deux ans, on a procédé à une indexation des salaires de 11 % et les salaires augmenteront encore de 3,5 % cette année. Nos entreprises pâtissent de l'automatisme de ces indexations et du fait qu'elles interviennent plus rapidement que chez nos voisins.

Le handicap énergétique est également une réalité. La transition durable joue un rôle à cet égard, mais offre en même temps d'énormes possibilités. L'Europe a toujours de l'avance dans le domaine des technologies propres. Nous ne pourrions pas remédier à notre handicap énergétique en contrôlant les prix. En effet, notre pays dépend de ressources énergétiques achetées à l'étranger. Si la Belgique décide d'en fixer le prix, soit nos fournisseurs cesseront leurs approvisionnements, soit les pouvoirs publics devront payer la différence. D'autres pistes permettraient de remédier à ce handicap énergétique. On pourrait par exemple supprimer les innombrables taxes qui grèvent la facture énergétique.

Nos problèmes énergétiques sont en grande partie aussi liés aux choix stratégiques opérés en matière d'énergie nucléaire. Cette politique pourra être corrigée à l'avenir.

En ce qui concerne la position de l'Europe par rapport aux États-Unis et à la Chine, l'intervenant recommande la lecture de l'excellent rapport Draghi (*The future of European competitiveness*). Le renforcement du marché intérieur revêt une importance capitale. Les derniers obstacles commerciaux nous coûtent 10 % du PIB.

L'industrie automobile européenne ne disparaîtra pas. En revanche, il est vrai que le niveau d'avant 2020 ne sera pas retrouvé de sitôt et qu'il ne le sera peut-être jamais. Le déclin de la production de voitures en Europe résulte moins du report des achats des consommateurs européens que de l'avantage compétitif des constructeurs chinois de voitures électriques. L'industrie automobile

overleven, maar enkel als ze nu volop inzet op elektrificatie. Europa heeft het potentieel om met technologisch competitieve oplossingen te komen ten koste van China, maar dat zal tijd vergen en zal niet lukken door onze bedrijven overdreven af te schermen.

Bedrijven nemen, net zoals overheden, soms verkeerde beslissingen. De beste optie is de markt te laten werken. Ondernemers moeten meer de kans krijgen bepaalde zaken te proberen.

IV. — REPLIEKEN EN BIJKOMENDE ANTWOORDEN

De heer Robin Tonniau (PVDA-PTB) benadrukt de nood aan een Europese strategie. De systeemtransitie vergt publieke investeringen en openbare prijscontroles voor de energiesector van de toekomst. Alle energie-intensieve bedrijven riskeren delokalisatie. Audi wordt bijvoorbeeld met subsidies gelokt naar het Noord-Amerikaanse continent. Via dure LNG-contracten met de Verenigde Staten betaalt Europa in feite zijn eigen delokalisatie. Verder herhaalt de heer Tonniau de specifieke verantwoordelijkheid van de Europese autofabrikanten.

Tot slot is het lid niet terughoudend om de onderaannemers te betrekken in de procedure van de wet-Renault. De onderaannemers bij Audi maken integraal deel uit van het productieproces. Het lid verwijst naar de werknemers bij een onderaannemer van Audi, Imperial Logistics, die zich radeloos voelen en niet betrokken zijn. Zij zijn het slachtoffer van de keten die door hun bedrijfsleiding opgezet is.

Mevrouw Meyrem Almaci (Ecolo-Groen) erkent dat er voor de onderaannemers geen one-size-fits-all wetgeving mogelijk is. Mevrouw Almaci wijst op de mogelijke lacune voor onderaannemers, die zich bijvoorbeeld in feite werknemers van Audi voelen.

Meester Elisabeth Matthys (Stibbe/VUB) verduidelijkt dat de onderaannemers onder de wet-Renault vallen. Zij moeten beoordelen of zij aan de grenzen voldoen, en wanneer zij een voornemen aankondigen. Meester Matthys stelt vast dat in de situatie van Audi Brussels enkele onderaannemers in dezelfde periode de informatie- en consultatieprocedure bij collectief ontslag hebben opgestart.

survivra, mais seulement si elle investit aujourd'hui massivement dans l'électrification. L'Europe dispose du potentiel nécessaire pour trouver des solutions technologiquement compétitives par rapport à la Chine, mais cela prendra du temps et cet objectif ne sera pas atteint en surprotégeant nos entreprises.

Il arrive que, comme les autorités publiques, les entreprises prennent de mauvaises décisions. La meilleure solution est alors de laisser le marché s'autoréguler. Les entrepreneurs doivent avoir plus d'occasions d'essayer d'innover.

IV. — RÉPLIQUES ET RÉPONSES COMPLÉMENTAIRES

M. Robin Tonniau (PVDA-PTB) souligne la nécessité d'une stratégie européenne. La transition systémique nécessite des investissements publics et des contrôles des prix par les autorités publiques dans le secteur énergétique de l'avenir. Toutes les entreprises qui consomment beaucoup d'énergie risquent d'être délocalisées. Par exemple, Audi est attirée vers le continent nord-américain par des subsides. En fait, l'Europe finance la délocalisation de ses entreprises au travers des contrats GNL onéreux qu'elle a conclus avec les États-Unis. M. Tonniau répète ensuite que les fabricants de voitures européens ont une responsabilité particulière.

Le membre conclut son intervention en indiquant qu'il n'est pas opposé à l'intégration des sous-traitants dans la procédure Renault. Les sous-traitants d'Audi faisaient partie intégrante du processus de production. Il renvoie aux travailleurs d'un sous-traitant en particulier, *Imperial Logistics*, qui sont désorientés et ne sont pas associés aux discussions. Ils sont victimes de la construction mise en place par leurs dirigeants.

Mme Meyrem Almaci (Ecolo-Groen) reconnaît l'impossibilité d'élaborer une législation unique qui s'appliquerait à tous les sous-traitants. Elle souligne le risque de failles dans la législation pour les sous-traitants qui se considèrent en fait comme des travailleurs d'Audi.

Maître Elisabeth Matthys (Stibbe/VUB) précise que la loi Renault s'applique bien aux sous-traitants. Ceux-ci doivent déterminer eux-mêmes s'ils remplissent les conditions et quand ils annoncent leur intention. L'oratrice constate que, dans le cas d'Audi Brussels, plusieurs sous-traitants ont entamé la procédure d'information et de consultation en cas de licenciement collectif au même moment.

Mevrouw Anja Vanrobaeys (Vooruit) wijst erop dat Ford Genk, anders dan Audi Brussels, meebetaalde voor het sociaal plan van de onderaannemers. De onderaannemers bij Audi Brussels, waarvan sommige voortspruiten uit de moederfabriek, voelen zich dan ook totaal ontredderd. Hun zou een antwoord moeten kunnen worden geboden.

De rapporteurs,

Patrick Prévot
Anja Vanrobaeys

De voorzitters,

Roberto D'amico
Denis Ducarme
Vincent Van Quickenborne *a.i.*

Mme Anja Vanrobaeys (Vooruit) souligne que, contrairement à Audi Brussels, Ford Genk a contribué au financement du plan social des sous-traitants. Les sous-traitants d'Audi Brussels, dont certains proviennent de la maison-mère, sont dès lors totalement déconcertés. Il convient de leur donner des réponses.

Les rapporteurs,

Patrick Prévot
Anja Vanrobaeys

Les présidents,

Roberto D'amico
Denis Ducarme
Vincent Van Quickenborne *a.i.*