

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

BUITENGEWONE ZITTING 2024

18 september 2024

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**betreffende de invoering
van een moratorium op de sluiting
van autoassemblagefabrieken
zolang er geen alternatief industrieel plan is**

(ingediend door de heren Nabil Boukili en
Robin Tonniau)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 2024

18 septembre 2024

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**demandant l'instauration d'un moratoire
sur la fermeture de sites de montage
automobile tant qu'il n'existe pas
de plan industriel alternatif**

(déposée par MM. Nabil Boukili et
Robin Tonniau)

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

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkorting bij de nummering van de publicaties:</i>	
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)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

1. Doel van dit voorstel van resolutie

Dit voorstel van resolutie betreft de invoering van een moratorium op de sluiting van autoassemblagefabrieken in België. De industriële groep waar de montagesite onder valt, moet een alternatief industrieel plan voorleggen om er de activiteiten te bestendigen: dat kan ofwel de assemblage zijn van een of meer nieuwe modellen van de groep, ofwel het aantrekken van een overnemer die de autoassemblageactiviteiten op de site kan voortzetten. Dit voorstel van resolutie wordt ingediend naar aanleiding van de aankondiging van Audi om aan de autoassemblagefabriek in Brussel geen enkel model meer toe te wijzen. Audi maakt deel uit van de groep Volkswagen. Die wil ongeziene besparingen doorvoeren die zullen leiden tot fabriekssluitingen en naakte ontslagen, louter uit winstbejag.

2. Waarom non-activiteit van Belgische autoassemblagefabrieken vandaag geen steek houdt?

2.1. Assemblagesites zoals Audi Vorst en de knowhow ervan zijn een meerwaarde

Technologische parels zoals de fabriek van Audi Brussels sluiten is onverantwoord. Bij de sluiting van een industrieel paradepaardje zoals Audi of elke andere fabriek van die aard verdwijnen niet alleen banen, maar gaat ook essentiële knowhow voor de energie- en technologietransitie verloren.

Audi Brussels is een hypermoderne fabriek die eender welk type auto kan produceren, zowel elektrisch als met verbrandingsmotor of hybride; een fabriek die aan de toekomst denkt, onmisbaar voor onze mobiliteit van morgen. De werknemers bij Audi kunnen bovendien bogen op een buitengewone knowhow, opgebouwd tijdens een miljoen opleidingsuren die met overheidsgeld werden gesubsidieerd. Sinds 2018 heeft Audi van de verschillende beleidsniveaus minstens 157 miljoen euro aan subsidies ontvangen.

De site werd door Agoria zelfs verkozen tot “*Factory of the Future*”¹; het is een moderne fabriek, een voortrekker van Audi op het vlak van koolstofneutraliteit. “Onze fabriek draait volledig op gecertificeerde groene energie. Die is afkomstig van windturbines in België en

¹ <https://www.agoria.be/nl/themes/over-ons/nieuws-van-onze-leden/audi-brussels-koolstofneutrale-fabriek-voor-elektrische-wagens-0>

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

1. Objet de la présente proposition de résolution

La présente proposition de résolution vise à instaurer un moratoire sur la fermeture de site automobile en Belgique. Le groupe industriel en charge du site de montage a l'obligation de fournir un plan industriel alternatif permettant de pérenniser le site: soit en fournissant un ou plusieurs nouveaux modèles de véhicules automobile à assembler issus du groupe soit en trouvant un repreneur capable de reprendre le site pour une activité de montage automobile. Cette proposition découle de l'annonce d'Audi de n'attribuer aucun modèle à assembler à son usine bruxelloise. Audi est une filiale du groupe Volkswagen, qui a dévoilé son intention de mettre en œuvre un plan d'économies inédit avec des fermetures d'usines et des licenciements secs dans le but d'augmenter son taux de profit.

2. Pourquoi l'inactivité de sites de montage automobile en Belgique n'aurait aucun sens à l'heure actuelle?

2.1. Les sites de montage automobile comme l'usine d'Audi et le savoir-faire sont des atouts

Fermer des bijoux de technologies comme l'usine d'Audi Brussels serait irresponsable. La fermeture de fleuron industriel comme Audi ou tout autre usine de ce type entraîne non seulement des pertes d'emploi mais aussi des pertes de savoir-faire indispensable à la transition énergétique et technologique.

Audi Brussels, c'est une usine ultra moderne, capable de produire n'importe quel modèle de voiture (électrique, thermique ou hybride). C'est une usine d'avenir, nécessaire à la mobilité de demain. Et les travailleurs d'Audi ont un savoir-faire hors du commun, nourri par un million d'heures de formations subsidiées par de l'argent public. Depuis 2018, il y a eu au moins 157 millions d'euros de subsides versés à Audi par les différents niveaux de pouvoirs.

Elle a même été élue “*Factory of the Future*” par Agoria¹; il s'agit d'une usine moderne, pionnière d'Audi dans le domaine du zéro carbone. “Notre usine fonctionne entièrement avec de l'énergie verte certifiée. Elle provient d'éoliennes belges et des 107.000 mètres carrés

¹ <https://www.agoria.be/fr/themes/a-propos-de-nous/nouvelles-de-nos-membres/audi-brussels-une-usine-neutre-en-carbone-pour-des-voitures-electriques>

van de 107.000 vierkante meter aan zonnepanelen op onze daken. We halen ook onze warmte uit hernieuwbare energie, meer bepaald uit biogas. De uitstoot die we toch nog veroorzaken, compenseren we door middel van koolstofkredietprojecten”, aldus Peter d’Hoore, woordvoerder van Audi Brussels.

Om een fabriek te bestempelen als “fabriek van de toekomst” hanteert Agoria zeven criteria, die zijn geënt op haar transformatieassen.²

Die gaan van een duurzaam productiesysteem, over de inzet van de allernieuwste productietechnieken en het gebruik van digitale modellen en simulaties om de hele productieketen te stroomlijnen, tot de betrokkenheid van het personeel bij technische ontwikkelingen. Verschillende fabrieken dragen nu al het label van “*factory of the future*”, waaronder de Ontex-sites in Eeklo en Buggenhout, Vandemoortele, Duracell in Aarschot en dus ook de Audifabriek in Vorst.

2.2. Niet de werknemers maar de winstmarges zouden moeten dienen om de cijfers te doen kloppen

Audi boekte in 2023 meer dan 6,3 miljard euro winst, terwijl de winst van de volledige VW-groep (die sinds 2015 blijft stijgen) zelfs de 22 miljard euro aantikte. Daarvan vloeide 12 miljard naar de aandeelhouders in de vorm van dividenden. Audi is bovendien heel winstgevend: het is goed voor 30 % van de winst van Volkswagen, terwijl het minder dan 25 % van de omzet genereert. Voor Volkswagen is dat echter niet genoeg; het wil zijn winstcijfers optrekken van 3,6 % naar 6,5 %. Het aangekondigde besparingsplan en het voornemen om de Audifabriek in Vorst te sluiten moeten daarvoor zorgen. Aldus heeft de heer Sor (MWB-ABVV) er op 17 juli 2024 in de commissie voor Economie, Consumentenbescherming en Digitale Agenda op gewezen dat de beoogde herstructurering bij Audi in Vorst niet kan worden verklaard door een gebrek aan winstgevendheid van de groep of van het merk, maar wordt ingegeven door een keuze van de directie om ten koste van onze industriële toekomst nog hogere winstcijfers na te jagen.

De werknemers van Audi Brussels hebben al veel moeten slikken. Zo hebben ze ingestemd met minder verlofdagen, met werken op zaterdag enzovoort. Bij Audi hebben honderden werknemers jarenlang als uitzendkracht gewerkt; hun stabiele levenssituatie en werkzekerheid hebben zij opgeofferd om te kunnen voldoen aan de prioriteit van Audi, namelijk “wegwerp-werknemers” in dienst hebben om zo de winstcijfers te maximaliseren.

² <https://www.agoria.be/nl/7-transformaties>

de panneaux solaires installés sur nos toits. Nous nous chauffons également à partir d’énergies renouvelables, plus précisément à partir de biogaz. Nous compensons les émissions restantes par des projets de crédits carbone.” expliquait Peter d’Hoore, porte-parole d’Audi Brussels.

Agoria s’appuie sur 7 critères, liés aux axes de transformation, pour qualifier des usines comme “usine du futur”².

Cela va d’un système de production durable, de la mise en place des techniques de production les plus récentes, de l’utilisation de modèles numériques et de simulations afin d’obtenir une adéquation parfaite de l’ensemble du processus de production à l’implication du personnel dans l’évolution des techniques, ... Plusieurs usines sont déjà qualifiées d’usines du futur, telles que Ontex à Eeklo et Buggenhout, Vandemoortele, Duracell à Aarschot, ... et également l’usine d’Audi à Forest.

2.2. La variable d’ajustement doit être les marges bénéficiaires, pas les travailleurs

En 2023, Audi a réalisé plus de 6,3 milliards d’euros de profit et le groupe VW a fait 22 milliards d’euros de profits (en hausse continue depuis 2015) avec près de 12 milliards d’euros de dividendes versés aux actionnaires. Audi est très rentable puisque 30 % des profits de VW viennent d’Audi pour moins de 25 % du chiffre d’affaires. Mais ce n’est pas suffisant pour VW qui veut augmenter son taux de profit de 3,6 à 6,5 %. Le plan d’économie annoncé et l’intention de fermer l’usine d’Audi Forest découle de cet objectif. C’est ce qui a fait dire à la FGTB en commission parlementaire, le 17 juillet 2024, que “la restructuration envisagée chez Audi Forest ne s’explique pas par une absence de rentabilité du groupe ou de la marque, mais bien par un choix de la direction d’augmenter encore les taux de profits au détriment de notre futur industriel.”

Les travailleurs d’Audi Brussels ont déjà accepté beaucoup de sacrifices. Ils ont par exemple accepté de laisser tomber des jours de congé, de venir travailler des samedis, ... Chez Audi, il y a eu des centaines de travailleurs engagés pendant plusieurs années sous statut d’intérimaire; sacrifiant ainsi une stabilité de vie, de la sécurité d’emploi afin de satisfaire la priorité d’Audi qui est de disposer de travailleurs “jetables” afin d’optimiser la course au profit.

² <https://www.agoria.be/fr/7-transformations>

In maart 2024 heeft Audi al afscheid genomen van 371 uitzendkrachten. Daarnaast werd voor de werknemers van Audi en de toeleveranciers wekenlang tijdelijke werkloosheid om economische redenen toegepast. De woede onder de werknemers is dus meer dan terecht. Zowel bij Audi Brussels als in Duitsland zijn de werknemers niet van plan om een en ander zomaar te laten gebeuren. In Wolfsburg hebben de werknemers al laten weten dat ze zich stevig zullen verzetten tegen de plannen van de directie.

Werknemers verdienen respect; zij verdienen het niet te worden behandeld als pasmunt om de cijfers te doen kloppen. Zonder werknemers had Audi nooit al die miljarden winst kunnen maken. Daarom wordt de betoging op 16 september 2024 gesteund door de Europese vakbonden, met als doel te protesteren tegen het gebrek aan een industrieel beleid in België en in Europa.

De multinationals in de autosector moeten hun winstmarges en hun dividenden herzien. De werknemers – dus niet de aandeelhouders – zorgen ervoor dat industriële rijkdom tot stand komt en dat voertuigen in elkaar worden gezet. De industrie draait in de eerste plaats om de werknemers, of ze nu voor Audi dan wel toeleveranciers werken.

Nogmaals: qua winstgevendheid rijst er voor de fabriek in Vorst geen enkel probleem dat een handicap zou kunnen vormen. In dat verband heeft de directie noch de lonen (minder dan 8 % van het voor de productie benodigde budget), noch de energiekosten aangehaald.

2.3. Industriële alternatieven zijn mogelijk, op voorwaarde dat de politieke wereld druk uitoefent

De transitie naar elektrische wagens is haalbaar, maar dan moeten onze beleidsmakers er wel de voorwaarden voor scheppen en industriebedrijven verplichten erin mee te gaan. Daarvoor is allereerst nood aan een overvloedige, goedkope én klimaatbewuste elektriciteitsproductie. Daarnaast moet de infrastructuur er zijn, in het bijzonder laadpalen, om elektrisch te kunnen rijden. Al even onontbeerlijk zijn forse investeringen in onderzoek en ontwikkeling, vooral op het vlak van batterijtechnologie. De overheid moet er evenwel ook mee voor zorgen dat de geproduceerde elektrische auto's betaalbaar zijn.

Audi doet net het tegenovergestelde: de Audifabriek in Vorst produceert de Q8 e-tron, een model met een prijskaartje van 90.000 euro en voorbijgestreefde batterijtechnologie.

En mars 2024, Audi avait déjà supprimé 371 emplois intérimaires. De plus, les travailleurs d'Audi et les sous-traitants font face à des semaines de chômage économique. La colère chez les travailleurs est donc plus que légitime. Que cela soit chez Audi Brussels ou en Allemagne, les travailleurs ne vont pas se laisser faire. À Wolfsburg, en Allemagne, les travailleurs promettent une résistance acharnée contre le projet de la direction.

Les travailleurs méritent le respect, pas d'être traités comme des variables d'ajustement. Sans eux, il aurait été impossible pour Audi de faire des milliards de profit. C'est dans ce cadre que la manifestation du 16 septembre 2024 est une manifestation soutenue par les syndicats européens pour protester contre l'absence de politique industrielle en Belgique et en Europe.

Les multinationales du secteur automobile doivent revoir leurs marges bénéficiaires ainsi que leurs dividendes. Ce sont les travailleurs qui produisent des richesses industrielles, qui assemblent les voitures; ce ne sont pas les actionnaires. L'industrie, ce sont d'abord les travailleurs, qu'ils soient travailleurs d'Audi ou de sous-traitants.

Il faut rappeler qu'aucun problème de rentabilité n'a été évoqué comme un facteur handicapant pour l'usine de Forest. Ni les salaires (qui représentent moins de 8 % de l'argent nécessaire à la production) ni les coûts énergétiques n'ont été évoqués par la direction.

2.3. Des alternatives industrielles sont possibles à condition que le monde politique mette la pression

La transition vers le véhicule électrique est possible à condition que le monde politique crée les conditions de cette transition et force les industriels à y participer. Tout d'abord en développant une production électrique abondante, bon marché et respectueuse de la transition climatique. Ensuite, en développant l'infrastructure – en particulier les bornes de recharge – capable d'accueillir les véhicules électriques. En investissant aussi massivement dans la recherche et développement, en particulier pour la technologie des batteries. Mais le monde politique doit aussi orienter la production de véhicules électriques vers la production de véhicules accessibles financièrement.

Audi a adopté une stratégie contraire, l'usine d'Audi Forest produit le modèle Q8 e-tron qui coûte 90.000 euros et qui est dépassé sur le plan des batteries.

Europa heeft beslist om binnen 10 jaar, in 2035, de productie van auto's met een verbrandingsmotor volledig te verbieden, maar er is nog niets ondernomen om die transitie te organiseren. Een ander verhaal zien we in Noorwegen, dat wel al in die transitie investeert.

2.4. Zonder industrieplan leggen we het lot van onze arbeiders in de handen van multinationals

Vandaag zien we hoe bijvoorbeeld industriebedrijven die zich op het Amerikaanse continent willen vestigen, royaal worden gesubsidieerd (meer bepaald via de *Inflation Reduction Act*), of hoe China er al jaren een ongezien investeringsbeleid opna houdt om van de productie en het gebruik van elektrische auto's een speerpunt te maken.

Zelfs de Europese Associatie van Automobielfabrikanten (ACEA) en Agoria vinden dan ook dat het Europese beleid moet worden bijgestuurd: "Europa moet een strategie uittekenen die waarborgt dat het continent zijn plek op de strategische kaart van de automobiellindustrie behoudt." (vertaling) Dat is natuurlijk waar, maar zulks klinkt hypocriet uit de mond van het werkgeversveld, waar men evenmin vooropgaat in de kentering en buitensporige dividenden blijft verkiezen boven investeringen in de transitie.

Dezelfde teneur is te horen bij Hilal Sor, algemeen secretaris van ABVV-Metaal: "Of we dat nu leuk vinden of niet, de Chinezen hebben een industriebeleid [...] Ze investeren massaal in de automobielsector [...] Ze hebben dat gedaan, en nu plukken ze daar de vruchten van. Ook over de aanpak van de Amerikanen valt wat te zeggen, maar ze doen er tenminste alles aan om hun automarkt te beschermen. En dan heb je nog Europa, dat niets doet. Daar knelt nu net de schoen." (vertaling) Voor Hilal Sor is het duidelijk: "We moeten inzetten op industriële werkgelegenheid om Wallonië, België en Europa uit het slop te trekken. Kwaliteitsvolle industriejobs vormen de grondslag van de Europese welvaart." (vertaling)

De vakbonden vragen ook om het uitblijven van een Europese industriestrategie aan de kaak te stellen. "Nu laten we de transitie gewoon over aan de marktspekers." (vertaling) Er is behoefte aan een industriebeleid, zowel op nationaal als op Europees niveau.

2.5. De politiek moet de investeringen in de transitie naar elektrische voertuigen organiseren en plannen

Na de sluiting van Renault Vilvoorde in 1997, Opel Antwerpen in 2010 en Ford Genk vier jaar later blijven in België enkel de Volvofabriek in Gent en de Audifabriek in Vorst over.

Les gouvernements européens ont décidé d'arrêter dans 10 ans la production de voitures thermiques en 2035 mais n'ont rien pris en main pour organiser cette transition. À l'inverse de la Norvège qui fait les investissements nécessaire à une telle transition.

2.4. Ne pas avoir de plan industriel, c'est laisser le sort des travailleurs dans les mains des multinationales

Aujourd'hui, le monde voit non seulement un continent américain qui subsidie massivement (via notamment l'*Inflation Reduction Act*) tout industriel qui souhaite s'établir sur son sol mais également la Chine qui pratique une politique d'investissement inédite, depuis plusieurs années, pour faire de la production et de l'utilisation de voitures électriques une orientation centrale.

C'est ce qui amène même l'ACEA (Association des producteurs européens de voitures) et Agoria à dire que les politiques européennes "doivent être repensées"; "Il faut que l'Europe définisse une stratégie pour que le continent reste sur la carte stratégique de l'industrie automobile." Cette déclaration pleine de vérité est en même temps pleine d'hypocrisie de la part d'un monde patronal qui ne prend pas les bonnes orientations non plus et préfère préserver des dividendes inacceptables plutôt que d'investir dans la transition.

Hilal Sor, secrétaire général de la FGTB-métal, ne dit pas autre chose: "Qu'on aime ou qu'on n'aime pas, les Chinois ont une politique industrielle [...] ils ont une politique d'investissement très forte dans le secteur automobile [...] Ils l'ont fait et aujourd'hui, ils en récoltent les fruits. Les Américains, qu'on aime ou qu'on n'aime pas aussi la manière dont ils le font, sont en train de protéger leur marché automobile. Et au milieu de ça, l'Europe ne fait rien. C'est ça le problème". Selon Hilal Sor, "On doit miser sur l'emploi industriel. Pour redresser la Wallonie, la Belgique et l'Europe. L'emploi industriel de qualité, c'est ce qui a fondé la richesse européenne".

Les syndicats demandent également de dénoncer l'absence de stratégie industrielle au niveau européen. "On laisse les acteurs du marché organiser la transition." Nous avons besoin d'une stratégie industrielle aux niveaux national et européen.

2.5. Le monde politique doit organiser et planifier l'investissement dans la transition vers l'électrique

En Belgique, après la fermeture de Renault Vilvoorde en 1997, d'Opel Anvers en 2010 et, quatre ans plus tard, de Ford Genk, il reste l'usine de Volvo à Gand et l'usine d'Audi à Forest.

Een aankondiging zoals die van Audi om zijn fabriek in Vorst te sluiten, blijft niet beperkt tot de automobiel-sector. Ook andere sectoren blijven niet gespaard van herstructureringen en/of sluitingen (men denke aan investeringen zoals Caterpillar, AGC, Van Hool, Ontex, Barry Callebaut enzovoort).

Zonder visie en industriële planning worden ook andere sluitingen onafwendbaar en zal kostbare knowhow verloren gaan. De subsidiekraan andermaal opendraaien zal daar niets aan veranderen. Alle voormelde sites hebben miljoenen euro's aan overheidssteun ontvangen, maar winstbejag heeft met het subsidieopbod gemeen dat er geen einde aan komt en dat het absoluut geen antwoord biedt op de sociale of milieuproblemen.

3. Te ondernemen acties

Het sluiten van een fabriek zoals die van Vorst is totaal ongerijmd, volgens Hilal Sor: "Het gaat om economische, sociale en ecologische waanzin." (vertaling)

Concreet is het dus absoluut noodzakelijk om de hierna vermelde acties te ondernemen.

3.1. *Investeren in onderzoek en ontwikkeling op het vlak van batterijen*

Zonder kwaliteitsvolle batterij kan er geen sprake zijn van een kwaliteitsvol elektrisch voertuig. Het is daarom onontbeerlijk om batterijen met een grotere autonomie en een lager gewicht te ontwikkelen, alsook om de productie te verbeteren, teneinde de kwaliteit van de elektrische voertuigen op te drijven.

3.2. *Meer economische samenwerking tot stand brengen met landen die technologisch vooroplopen*

We moeten afstappen van economische oorlogsvoering en overgaan tot samenwerking en uitwisseling. De transitie zal op wereldvlak enkel succesvol zijn als niemand wordt achtergelaten. Als we samen vooruitgang boeken, heeft iedereen daar baat bij. Economische samenwerking heeft al veel landen in staat gesteld vooruitgang te boeken en de levenskwaliteit van hun inwoners te verbeteren, met name de BRICS-landen.

3.3. *Infrastructuur ontwikkelen waar elektrische voertuigen daadwerkelijk terechtkunnen*

De politiek heeft aangedrongen op elektrische auto's, maar heeft onvoldoende middelen ter beschikking gesteld om die transitie te flankeren. Momenteel is er bijvoorbeeld niet genoeg snelle en goedkope laadinfrastructuur, terwijl die onder meer in Noorwegen overal te vinden is.

L'annonce d'Audi de fermer l'usine de Forest n'est pas propre au secteur automobile, comme on a pu le voir dans d'autres secteurs avec les restructurations et/ou fermetures de sites industriels comme Caterpillar, Van Hool, Ontex, Barry Callebaut, ...

Sans vision et planification industrielles, d'autres fermetures seront annoncées et un savoir-faire sera dilapidé. Et ce n'est pas la course aux subsides qui varésoudre le fond du problème. Tous les sites précédemment cités ont bénéficié de millions d'euros d'aides publiques mais la course au profit est comme la course aux subsides; elle est interminable et ne répond pas aux besoins sociaux ou environnementaux, au contraire.

3. Actions qui doivent être entreprises

Fermer une usine comme celle de Forest est une aberration selon Hilal Sor: "L'aberration, elle est économique, environnementale et sociale".

Concrètement, il est donc indispensable de mener les actions suivantes.

3.1. *Investir dans la recherche et le développement des batteries*

Sans batterie de qualité, pas de véhicule électrique de qualité; il est donc indispensable d'améliorer, d'une part, les batteries tant au niveau de leur autonomie que de leur poids ainsi que, d'autre part, la production afin d'améliorer la qualité des véhicules électriques.

3.2. *Augmenter la coopération économique avec les pays qui ont pris une avance technologique dans ce domaine*

Nous devons sortir de la logique de guerre économique et rentrer dans une logique de coopération et d'échange. La transition ne sera réussie au niveau mondial que si personne n'est laissé sur le bord du chemin. Avancer ensemble sera bénéfique pour tout le monde. La coopération économique a déjà permis à de nombreux pays d'avancer et d'améliorer la qualité de vie de ses habitants, notamment les pays du BRICS.

3.3. *Développer des infrastructures permettant d'accueillir réellement les véhicules électriques*

Le monde politique a poussé à l'électrique mais n'a pas mis en place les moyens suffisants pour organiser ce passage; ainsi, on constate actuellement qu'il n'y a pas d'infrastructures de recharge rapide et bon marché en suffisance alors qu'on en trouve partout en

Eigenaars van een elektrische auto weten integendeel vaak niet hoe ze op vakantie kunnen gaan, omdat ze vrezen onderweg zonder elektriciteit te vallen. Het is ongepast de werknemers te laten opdraaien voor de incompetentie en het gebrek aan vooruitziendheid van de politieke en industriële verantwoordelijken.

3.4. Een openbare energiesector creëren, teneinde overvloedige productie van goedkope en hernieuwbare energie te verzekeren

Voor de meeste industrietakken in Europa vormt de hoge energieprijis de achilleshiel. Als we werkzekerheid willen garanderen en het klimaat willen beschermen, moet de regering de toekomst van de energiesector ernstig nemen en een investeringsplan voor groene technologieën opstellen.

4. Besluit

Met dit voorstel van resolutie wordt de Belgische regering verzocht twee verplichtingen in te voeren voor elke groep die in België actief is in de autoassemblage:

- de verplichting om een of meer modellen toe te kennen aan alle autoassemblagefabrieken die in België zijn gevestigd;
- als dat niet mogelijk blijkt, een resultaatsverbintenis om een overnemer te zoeken voor elke autoassemblagefabriek waaraan de groep geen model kan toekennen.

Het is essentieel om de kant van de werknemers, de energietransitie en de industrie te kiezen.

Norvège, par exemple. Au contraire, les gens qui ont une voiture électrique ne savent souvent pas comment aller en vacances et ont donc peur de tomber en panne électrique. Ce n'est pas aux travailleurs et travailleuses de payer l'incompétence et le manque de prévoyance du monde politique et industriel.

3.4. Mettre sur pied un secteur public de l'énergie pour assurer une production d'énergie abondante, bon marché et basé sur l'énergie renouvelable

Le talon d'Achille en Europe pour la plupart des industries est le prix élevé de l'énergie. Si nous voulons assurer la sécurité de l'emploi et préserver le climat, il est impératif que le gouvernement prenne au sérieux l'avenir du secteur de l'énergie et mette en place un plan d'investissement dans les technologies vertes.

4. Conclusion

Cette proposition de résolution demande donc que le gouvernement belge instaure deux obligations pour tout groupe actif en Belgique dans le montage automobile:

- l'obligation de fournir un ou plusieurs modèles pour tous les sites de montage automobile actifs en Belgique;
- si ce n'est pas possible, une obligation de résultat quant à la recherche d'un repreneur pour tout site de montage automobile à qui le groupe ne pourrait fournir un modèle.

Il est indispensable de choisir le camp des travailleurs, de la transition énergétique et de l'industrie.

Nabil Boukili (PVDA-PTB)
Robin Tonniau (PVDA-PTB)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. gelet op de noodzaak om ons industriële weefsel en onze geavanceerde industriële knowhow te beschermen en uit te bouwen met het oog op de klimaattransitie;

B. gelet op de offers die reeds zijn gebracht door de werknemers;

C. overwegende dat de werknemers respect verdienen;

D. overwegende dat België behoefte heeft aan een industriële strategie om het hoofd te bieden aan de toekomstige uitdagingen op sociaal, energetisch en economisch vlak;

E. gelet op het overheidsgeld dat via overheidssteun in talrijke Belgische industrievestigingen wordt geïnvesteerd;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

twee verplichtingen in te voeren voor elke groep die in België actief is in de autoassemblage:

— de verplichting om een of meer modellen toe te kennen aan alle autoassemblagefabrieken die in België zijn gevestigd;

— als dat niet mogelijk blijkt, een resultaatsverbintenis om een overnemer te zoeken voor de Belgische fabrieken van de groep.

10 september 2024

PROPOSITION DE RÉOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. vu la nécessité de protéger et de développer nos outils et notre savoir-faire industriels de pointe nécessaires à la transition climatique;

B. vu les sacrifices déjà effectués par les travailleurs;

C. vu que les travailleurs méritent le respect;

D. considérant que la Belgique a besoin d'une stratégie industrielle pour faire face aux défis sociaux, énergétiques et économiques à venir;

E. vu l'argent public investi dans de nombreux sites industriels belges, via des aides publiques;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

d'instaurer deux obligations pour tout groupe actif en Belgique dans le montage automobile:

— l'obligation de fournir un ou plusieurs modèles pour tout site de montage automobile actif en Belgique;

— si ce n'est pas possible, une obligation de résultat positif quant à la recherche d'un repreneur pour ses sites belges.

10 septembre 2024

Nabil Boukili (PVDA-PTB)
Robin Tonniau (PVDA-PTB)