

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

van

WOENSDAG 2 OKTOBER 2024

Namiddag

Réunion commune de la commission
de l'Économie, de la Protection des
consommateurs et de la
Digitalisation et de la commission
des Affaires sociales, de l'Emploi et
des Pensions

du

MERCREDI 2 OCTOBRE 2024

Après-midi

De gedachtewisseling vangt aan om 13.23 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Meyrem Almaci en de heer Denis Ducarme.
L'échange de vues commence à 13 h 23. La réunion est présidée par Mme Meyrem Almaci et M. Denis Ducarme.

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

- Reccino Van Lommel aan Pierre-Yves Dermagne (VEM Economie en Werk) over "Een toekomst voor de Audisite" (56000169C)
- Axel Ronse aan Pierre-Yves Dermagne (VEM Economie en Werk) over "De sluiting en overname van Audi Vorst" (56000170C)
- Denis Ducarme aan Pierre-Yves Dermagne (VEM Economie en Werk) over "De aan Audi Brussels toegekende federale steun voor de werkgelegenheid" (56000205C)
- Axel Ronse aan Pierre-Yves Dermagne (VEM Economie en Werk) over "De wet-Renault" (56000219C)
- Kurt Moons aan Pierre-Yves Dermagne (VEM Economie en Werk) over "De letter of intent en de taskforce voor Audi Brussels" (56000276C)
- Dieter Keuten aan Pierre-Yves Dermagne (VEM Economie en Werk) over "De re-industrialisatie" (56000333C)

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

- Reccino Van Lommel à Pierre-Yves Dermagne (VPM Économie et Travail) sur "Un avenir pour le site d'Audi" (56000169C)
- Axel Ronse à Pierre-Yves Dermagne (VPM Économie et Travail) sur "La fermeture et la reprise d'Audi Forest" (56000170C)
- Denis Ducarme à Pierre-Yves Dermagne (VPM Économie et Travail) sur "Les aides fédérales accordées à Audi Brussels en vue de soutenir l'emploi" (56000205C)
- Axel Ronse à Pierre-Yves Dermagne (VPM Économie et Travail) sur "La loi Renault" (56000219C)
- Kurt Moons à Pierre-Yves Dermagne (VPM Économie et Travail) sur "La lettre d'intention et la task force pour Audi Brussels" (56000276C)
- Dieter Keuten à Pierre-Yves Dermagne (VPM Économie et Travail) sur "La réindustrialisation" (56000333C)

Denis Ducarme, président: Chers collègues, M. Roberto D'Amico est absent et excusé. Il est malade.

Avant de débiter les travaux, je vais vous soumettre une proposition.

Pour rappel, je ne suis pas président de la commission de l'Économie, mais bien des Affaires sociales.

À ce stade, la Conférence des présidents n'a toujours pas désigné les vice-présidents de commission. Je ne peux pas remplir son travail à sa place, tout comme je ne peux pas le faire non plus à la place du président de la commission de l'Économie. Étant donné qu'aucune proposition n'a été émise par celle-ci, je vous propose de suivre la coutume en la matière, qui vise à faire coprésider cette commission au titre de président de la commission de l'Économie par le membre le plus ancien. Donc, il va falloir dire qui en est le membre le plus âgé. Veuillez d'emblée accepter mes excuses et ne prenez pas cela pour un manque de courtoisie de ma part, car j'y suis très attentif en tant qu'homme de centre-droit. Je pense, monsieur le secrétaire de commission, que le député ou la députée la plus âgée de la commission de l'Économie est Mme Van den Bosch, qui n'est pas présente. Qui est alors le deuxième plus ancien? Mme Almaci? Est-elle présente? (*Oui*). Par conséquent, voulez-vous me rejoindre, madame la députée? (*Assentiment*) Vous ne toucherez rien en plus.

Dès lors, nous pourrions presser la Conférence des présidents de désigner plus rapidement les vice-présidents. Cela nous aiderait dans nos travaux.

Toujours avant de débiter nos travaux, je rappelle que plusieurs acteurs avaient été invités aujourd'hui, mais que certains ont décliné l'invitation. Parmi eux, il y a la direction d'Audi, qui sera donc absente. Comme tout un chacun, je le regrette. En effet, j'estime que, lorsqu'une entreprise telle qu'Audi Forest joue un rôle sociétal aussi important en matière industrielle et d'emploi, il était tout à fait normal qu'elle puisse venir assumer ses décisions devant les représentants de la Nation, et donc devant la Nation. Nous sommes, dès lors, obligés de constater aujourd'hui que cette grande entreprise européenne se cache et n'assume pas ses choix, en refusant de venir répondre aux questions des parlementaires sur ses décisions, mais surtout sur l'avenir des travailleurs d'Audi Forest ainsi que de ce site extrêmement important. Par conséquent, je condamne ce refus de la direction d'Audi Forest de venir échanger avec vous aujourd'hui. La correction m'oblige toutefois à préciser que la direction de l'entreprise est prête, par voie postale ou courrier numérique, à répondre aux questions que vous souhaiteriez lui adresser. C'est évidemment en deçà des exigences que nous avons formulées de manière transpartisane. Mais je me devais, tout de même, de le souligner.

D'autres acteurs étaient également invités aujourd'hui et ont décliné l'invitation pour des raisons diverses. Je tiens donc à remercier, puisqu'ils ne sont pas la majorité, le ministre des Finances, M. Van Peteghem, et le ministre de l'Économie et du Travail, M. Dermagne, de ne pas avoir décliné notre invitation. Vous n'êtes pas dans la majorité. Il est tout de même utile que nous puissions avoir cet échange avec vous.

Je tiens à présenter deux catégories de refus que nous avons reçus. Une demande visait à entendre M. Dermine, secrétaire d'État à la Relance, pour discuter de certains aspects de son plan de relance en rapport avec l'industrie automobile. Il nous a indiqué que, pour des raisons d'agenda, c'était difficile pour lui. Je pense que, pour un dossier aussi important que celui-ci, ce motif n'est pas suffisant. On adapte son agenda quand on doit débattre de la question d'Audi Forest, qui touche tout de même plusieurs milliers de travailleurs. Donc, je regrette vivement qu'il ne puisse pas nous rejoindre aujourd'hui. Les parlementaires qui souhaiteraient interroger le secrétaire d'État à la Relance à ce sujet sont naturellement libres de le faire en commission dans le cadre des questions orales habituelles.

S'agissant de M. Clarinval, le groupe PS souhaitait l'entendre, mais le ministre nous informe qu'il n'a jamais été associé à la *task force* Audi. Peut-être, monsieur Dermagne, pourriez-vous le confirmer? Il est vrai qu'un indépendant n'est pas une PME et que M. Clarinval n'a pas pris part aux échanges en kern à ce sujet. Donc, chacun jugera. En tout cas, il me semble qu'il est assez légitime qu'il ne nous rejoigne pas à ce propos.

C'est à l'initiative de Vooruit que le premier ministre avait été également invité. La demande avait été rapidement exprimée. Il estime que le ministre de l'Économie et de l'Emploi est apte à répondre à des questions posées à ce sujet. J'en suis sûr et j'en suis même persuadé. Néanmoins, je regrette vivement que, pour une telle question, le premier ministre ne soit pas présent, étant donné que c'est un drame sur les plans social et industriel qui s'annonce. Je sais que le gouvernement est en affaires courantes et que nous allons voter dans dix jours aux élections communales. Mais, honnêtement, j'ai quand même quelques années d'expérience parlementaire et je n'ai jamais vu cela! Je ne dispose pas du pouvoir d'envoyer la police militaire chercher les ministres. Cela ne ressortit pas au Parlement.

Madame la coprésidente, je vais évidemment vous céder la parole pour que vous puissiez apprécier

ces absences, avec la tonalité qui conviendra à l'interprétation que vous voudrez en tirer en fonction de votre groupe politique. Je tenais tout de même à vous indiquer ce que j'en pense. Avant de céder la parole à nos estimés parlementaires, je vais donc vous la donner pour que vous puissiez vous exprimer au sujet de ces absences que nous constatons aujourd'hui.

Meyrem Almaci, voorzitter: Ik vind het jammer dat een aantal leden van de regering, om niet de eerste minister te noemen, die toch de letter of intent heeft onderhandeld, niet aanwezig zijn, ook al is de regering in lopende zaken, des te meer omdat dat bij de directie van Audi, die al twee keer de expliciete uitnodiging van het Parlement naast zich heeft neergelegd, de indruk wekt dat dat misschien niet zo erg is.

Mijn voornaamste bezorgdheid en frustratie als parlamentslid en als vervangster van de voorzitter, is dat we er helaas weer niet in zijn geslaagd om de directie naar onze commissie te doen komen. Dat is het grootste manco van onze vergadering. Samen met een aantal parlamentsleden van de toekomstige en van de huidige meerderheid, met wie ik daarover van gedachten heb gewisseld, vind ik dat een gebrek aan respect voor het Parlement en de belastingbetalers, die ook inspanningen hebben geleverd opdat het nieuwe model van Audi destijds in de fabriek in Vorst zou worden gebouwd en de nodige ondersteuning hebben gegeven. Het is vooral een gebrek aan respect voor al wie begaan is met de toekomst van de site en de weigering straalt zeer slecht af op werkgevers in ons land.

Laten we hopen dat de boodschap misschien toch nog doordringt en men er zich van bewust wordt dat het de moeite is om naar het Parlement te komen. Ik probeer die boodschap diplomatisch te brengen, maar de ondertoon zal u duidelijk zijn.

Dat gezegd zijnde, stel ik voor dat we overgaan tot de vragen aan de aanwezige ministers en dat we daarbij het woord geven aan de fracties naargelang hun grootte. Als voorzitter zal ik namens de Ecolo-Groenfractie op het einde aansluiten.

Mijnheer Prévot, u wenst alsnog het woord?

01.01 Patrick Prévot (PS): Merci, madame la présidente.

Votre poste de président et de présidente vous autorise évidemment et vous oblige même à ces travaux, mais je ne voudrais pas que, d'emblée, le postulat de départ soit biaisé. J'ai entendu M. Ducarme, le co-président, s'exprimer et regretter les absences des uns et des autres. Je l'ai entendu appuyer très fortement sur l'absence du secrétaire d'État. Peut-être les élections communales carolo s'importent-elles ici dans ce débat. Mais je ne comprends pas, monsieur le président, que vous ayez justifié si peu adroitement l'absence de M. Clarinval dont nous avons demandé la présence pour le volet sous-traitant, qui est essentiel dans ce dossier. Vous l'avez justifiée en disant qu'il ne participait pas à la *task force*. Soit. Le secrétaire d'État Dermine non plus! Dès lors, cet argument ne me semble pas pertinent. Je ne peux, dès lors, pas entendre cette justification.

Donc, si vous êtes fâché parce que M. Dermine ne vient pas, vous devriez l'être tout autant que M. Clarinval ne soit pas là. Et vous devriez aussi, et nous le déplorons, regretter l'absence du premier ministre pour aborder ce dossier essentiel.

Bref, je le dis au nom du groupe PS, nous déplorons également l'absence de M. Clarinval. Et l'on ne peut pas la justifier par sa non-participation à la *task force*, puisque cela vaut également pour le secrétaire d'État Dermine, dont vous avez déploré l'absence pendant plus d'une minute. Je tenais quand même à tempérer votre ouverture de la commission avant d'entrer dans le vif du dossier.

Denis Ducarme, président: Je ne vais pas entamer un débat avec vous, mais je n'en pense pas moins. Mais si je devais vous répondre, je devrais descendre, afin qu'on s'explique. Je ne vais pas vous faire perdre votre temps.

01.02 Patrick Prévot (PS): Vous savez que je suis pas quelqu'un de facilement impressionnable. Donc, si vous voulez qu'on s'explique, vous pouvez descendre, monsieur le président.

Denis Ducarme, président: Ce que je voudrais, si vous me le permettez, madame la coprésidente, c'est donner à chacun la possibilité – comme l'a fait M. Prévot – de commenter les absences que nous

avons soulignées, si certains groupes le souhaitent, avant d'entamer les débats. Les absences, c'est un fait politique, n'est-ce pas?

D'autres personnes souhaitent-elles s'exprimer? Ou souhaitez-vous que nous passions d'emblée à vos questions? Nous avons voulu vous donner la parole en premier lieu, ne pas attendre que les ministres s'expriment, mais donner la parole aux parlementaires, et je pense que c'est une bonne chose. Vous pouvez également, si vous le désirez, émettre dans votre intervention imminente vos éléments de commentaires pour ce qui concerne les absences en question. Cette façon de faire vous convient-elle?

Meyrem Almaci, voorzitter: Ik wilde net dezelfde suggestie doen, mijnheer de voorzitter. Ik stel voor dat eventuele opmerkingen over afwezigheden in de betogen worden meegegeven.

Voor de volledigheid, M. Dermine ne sait pas être présent aujourd'hui, mais il pourra répondre à vos questions écrites. Vous pouvez donc donner des commentaires sur son absence ou celle des autres ministres, maar u kunt hem ook schriftelijke vragen stellen en de minister heeft zich geëngageerd om die te beantwoorden.

Denis Ducarme, président: Comme la direction d'Audi.

Meyrem Almaci, voorzitter: Mijnheer Ronse, u hebt het woord.

01.03 Axel Ronse (N-VA): Ik wil eerst mijn goede collega, mevrouw Almaci, feliciteren met haar rol als covoorzitter. Zij doet dat fantastisch. Ik wil ook de heer Ducarme bedanken voor zijn inspanningen om een bezoek bij Audi Vorst te organiseren en heel kort op de bal te spelen. Ook de covoorzitter van de commissie voor Economie, de heer D'Amico, wil ik bedanken en veel beterschap wensen. Hij heeft er immers mee voor gezorgd dat we snel kunnen inspelen op de thematiek.

Vandaag hoeft het niet te gaan over de aanwezigheid of afwezigheid van deze of gene minister. Dat interesseert me niet. Wat me overigens ook niet interesseert, is om het meningsverschil met u allen op te zoeken. Ik hoop dat de regering in lopende zaken en de parlementsleden vandaag als één verenigd front kunnen spreken. Dat front moet er zijn voor de toekomst van de meer dan 3.000 medewerkers van Audi Vorst en voor de toekomst van alle toeleveranciers.

Ik zal vandaag ook geen beschouwingen wijden aan de wet-Renault, ook al had ik daarover een vraag ingediend. Ik zal het ook niet hebben over het moratorium op sluiting. Ik hoop dat we onze meningsverschillen hierbuiten kunnen laten en naar een brede consensus gaan over wat ons nu te doen staat.

De situatie ziet er heel slecht uit, daarover zijn we het eens. We hebben intussen de site bezocht. Ik deel de opmerkingen over dat bezoek. Ik had wel gehoopt dat de directie hier zou zijn. Sommige zaken die niets met de wet-Renault te maken hebben, hadden ook hier besproken kunnen zijn. We kunnen ons ergeren over hun afwezigheid maar dat zou louter therapeutisch zijn. Ik wil liever kijken naar wat we wel nog kunnen doen.

Ik heb begrepen dat de meest concrete kandidaat-overnemer een garantie eiste van acht jaar op de ontslagvergoedingen, dat die slechts 1.500 medewerkers zou aanwerven en dat dat voor de sociale partners niet aanvaardbaar was. Die piste is intussen verlaten.

Mijn sentiment na het bezoek aan de site was vooral dat de Volkswagengroep niet erg geïnteresseerd is in het vinden van een overnemer voor de site en dat die volledig afgeschreven is. De groep heeft nu eenmaal belangen in die sector en bijna elke mogelijke kandidaat-overnemer is een concurrent.

In tegenstelling tot wat beweerd werd tijdens ons bezoek aan de site, namelijk dat de site logistiek minder interessant is, blijf ik ervan overtuigd dat ze wel heel veel potentieel heeft. De Volkswagengroep investeerde in 2018, amper zes jaar geleden, meer dan 1 miljard euro in de site om de fabriek, waar wagens op fossiele brandstof werden geproduceerd, om te vormen naar een state-of-the-art fabriek van elektrische wagens en batterijen. Ik wist zelfs niet dat in ons land dergelijke batterijen werden gemaakt. Dat gebeurt nu op de site in Vorst. De medewerkers hebben zich flexibel en in een korte tijdspanne omgeschoold naar een totaal andere job, van carrosseriemaker naar assembleur van elektrische batterijen voor wagens. Die activiteit is zeer kostbaar en we moeten die in handen houden.

Wij moeten, schouder aan schouder, regering in lopende zaken en coalitie in de steigers, het Parlement en de sociale partners, het initiatief wat meer naar ons toe trekken en een overnemer zoeken. Wij hebben daar immers belang bij. Niemand in de politiek wil dat die site een brownfield wordt, iedereen wil een doorstart voor de site, des te meer omdat daar een sociaal drama dreigt als er geen overnemer gevonden wordt, met duurzame tewerkstelling,.

Ik zal nu geen concrete vragen stellen, want het zou fout zijn te verwachten dat de ministers hier op de een of andere manier met een tover- of wonderoplossing kunnen komen. Ik hoop dat wij in deze commissievergadering zeer verenigd een gedachtewisseling kunnen houden over hoe wij het initiatief om een overnemer te vinden wat meer naar ons toe kunnen trekken. Misschien zijn daar vanuit de regering in lopende zaken en vanuit de conculega's hier al ideeën toe, en misschien ook vanuit Agoria en de sociale partners, die wij straks in deze commissie zullen horen.

Ik wil eindigen met mijn respect uit te drukken voor de werknemers die vandaag het werk hervat hebben. Ik denk dat wij ons moeilijk kunnen voorstellen hoe moeilijk dat moet zijn, na het nieuws te hebben gekregen dat de meest concrete overnemer al afgefallen is en het nieuws dat de directie zelf niet naar het Parlement wil komen om over hun lot te spreken. Voor de werknemers betuig ik mijn diepste respect.

Meyrem Almaci, voorzitter: Het woord is aan de Vlaams Belangfractie. U krijgt een spreektijd van acht minuten, die u niet vol hoeft te maken.

01.04 Reccino Van Lommel (VB): Mevrouw de voorzitter, aangezien dit een gemeenschappelijke commissievergadering is, zullen wij de spreektijd opdelen.

In eerste instantie wil ik het volgende opmerken. Bij de opening van deze vergadering hoor ik de voorzitter zeggen dat we met een regering in lopende zaken zitten. Mijnheer de minister, sta me toe te zeggen dat ik u op 14 maart een schriftelijke vraag heb bezorgd omdat op dat moment al voldoende geruchten erop wezen dat de productie van de Q8 e-tron zou verhuizen naar Mexico. Die vraag is in het Bulletin van vragen en antwoorden gepubliceerd zonder antwoord. Daarom vraag ik mij af wat de regering al die maanden heeft gedaan. Eigenlijk wisten we begin dit jaar al wat er zou gebeuren, of althans dat er problemen zouden aankomen.

Elke keer als op die manier een autofabriek in ons land sluit – ik denk dat we ondertussen bijna aan de laatste zijn – zijn er verontwaardigde gezichten en parlementaire uiteenzettingen, maar toch herhaalt de geschiedenis zich steeds opnieuw. Ik vraag mij af wat we zullen doen om ervoor te zorgen dat dergelijke zaken in de toekomst niet meer gebeuren.

Als dat dossier dan blijft liggen, dan is men een aantal jaren later verontwaardigd wanneer er weer een gelijkaardig dossier opduikt.

Zoals de collega daarnet al heeft gezegd, werd er 1 miljard euro geïnvesteerd in de site voor de bouw van elektrische wagens. Alleen stellen we vast, zoals de directie ook heeft gezegd, dat de markt van de elektrische wagens onvoldoende van de grond komt. Dat is een van de oorzaken van de huidige problemen.

We zijn vooral bezorgd over de toekomst van de site. We weten dat de fabriek sowieso sluit. Er is gezocht naar mogelijke investeerders en er wordt bekeken wat economisch haalbaar is op die site, maar we staan nog niet heel ver en de eerste potentiële overnemer heeft zich van de lijst teruggetrokken.

Hoe ziet u de industriële toekomst op de Audisite? Wie beslist er nu eigenlijk over de toekomst van die site? Er wordt gekeken naar de directie van Audi. Welke rol zal de regering spelen in die onderhandelingen, of zult u dat helemaal overlaten aan het management van Audi? Dat is een heel belangrijk antwoord dat u ons vandaag nog moet geven.

Kunt u meer duiding geven over welke partijen er vandaag interesse hebben in een overname van die site? Als er dan met een overnemer rond de tafel wordt gezeten, in welke mate worden de onderaannemers van de Audifabriek daarbij betrokken?

01.05 Kurt Moons (VB): Mijnheer de minister, ik wens ook te wijzen op het gebrek aan proactief deelnemen aan de gesprekken of proactief adviseren van de directie. Ik verwijs naar uw antwoord van 25 september, waarin u verwees naar een letter of intent en naar de gevoerde besprekingen. Uit de letter of intent blijkt dat er niet al te veel besprekingen met toegevoegde waarde hebben plaatsgevonden. In die LOI staat er geen enkel cijfer, enkel data. Hij bevat afspraken met een opsomming van de mogelijke steunmaatregelen, die evenwel ook voor andere bedrijven gelden.

Het is hallucinant dat melding wordt gemaakt van FPIM, PMV, Gigarant, Wallonie Entreprendre, finance&invest.brussels als overheidsorganen voor funding, terwijl die mensen die wel al kennen. De directie is al op de hoogte van allerlei financiële tegemoetkomingen van overheidswege, zoals investeringsaftrek, vrijstelling van bedrijfsvoorheffing, subsidies voor opleiding en dergelijke meer. Zij zijn hier al decennia actief en hebben zelfs al van dergelijke maatregelen gebruikgemaakt. Er wordt geen enkel cijfer gelanceerd. Er wordt aangegeven dat er gedachtewisselingen met de directie hebben plaatsgevonden en dat u bepaalde voorstellen ter harte neemt voor de toekomst. De letter of intent is een schoolvoorbeeld van hoe het niet moet. Hij bevat niets concreets en is niet afgestemd op de Audifabriek.

Kan dit met het oog op de toekomst beter worden aangepakt? Ik vermoed dat het nu gewoon ging om een verkiezingsstunt, om nog net vóór de verkiezingen van 9 juni uit te kunnen pakken met wat u allemaal zou hebben gedaan, terwijl er niets concreets was gebeurd. Het is *too little too late* of *trop peu, trop tard*, te weinig, te laat.

Ik heb nog enkele vragen.

Er is sprake van een taskforce, die is opgericht door de eerste minister, die hier vandaag niet aanwezig is. Wat is die taskforce? Wie maakt daarvan deel uit? Wat is het doel? Wat is de planning? Is die nog altijd actief? Wie maakt daar deel van uit? Neemt de taskforce ook de desinvestering op de site, die vandaag aan de orde is, ter harte?

Zet u in op gesprekken en betrokkenheid met de directie? Ziet u zelf een mogelijkheid of de noodzaak om daar op de een of andere manier in te grijpen? Welke concrete en proactieve stappen zal de regering, of de nieuwe coalitie die eraan komt, zetten om bij de directie aan te kloppen en medewerking aan een oplossing toe te zeggen? Er staan immers te veel jobs op de helling en de regering moet aangeven dat zij, ook voor Brussel en voor Vlaanderen, in de toekomst meer aandacht aan het dossier wil besteden. De site moet een nieuwe oplossing krijgen.

01.06 Dieter Keuten (VB): Mijnheer de voorzitter, ik rond af namens de Vlaams Belangfractie. Ik had mijn vragen graag gesteld aan staatssecretaris voor Relance Dermine. Hij is echter niet aanwezig, wat ik samen met de voorzitter betreurt.

Dit is immers waar wij hier voor staan: relance en re-industrialisering. Dat laatste woord is tijdens de vorige sessies al een aantal keer gevallen. Ik blijf op dat vlak op mijn honger. Wat is de visie van de regering op de re-industrialisering in België?

Wij zien hier immers een cascade-effect. Twintig jaar geleden was België wereldkampioen in personenwagenproductie per hoofd van de bevolking. Vandaag of morgen zal er slechts één fabriek overblijven. Wij zijn de auto-industrie dus zo goed als volledig kwijt. Die auto-industrie is een cascade-industrie. Vroeger werd staal naast de fabriek geproduceerd, net als de stoelen. Ook de assen werden naast de fabriek geproduceerd. Wij hebben in Vorst gezien dat de batterijen uit China komen. Zij worden in Vorst samengevoegd. De motoren komen uit Hongarije. Het staal komt uit Duitsland. Vorst is een assemblagefabriek. Doordat er onvoldoende toeleveranciers in de buurt gevestigd zijn, is de fabriek deels haar rentabiliteit verloren. Wat is uw beleid voor re-industrialisatie, om opnieuw industriële clusters met toekomst in ons land te kunnen krijgen? Op welke sectoren moet er worden gefocust?

Hoe kan de steun die aan onze bedrijven wordt gegeven onder de vorm van *research and development* en fiscale kortingen beter en meer rendabel worden ingezet? Indien de steun niet blijkt te renderen, welke maatregelen treft u dan om die steun vervroegd te kunnen stopzetten en eventueel terug te vorderen?

01.07 Denis Ducarme (MR): Madame la présidente, selon moi, les présidents de commission

auxquels j'ai eu affaire plusieurs fois au cours de ces dernières législatures continuaient à intervenir du perchoir, à poser des questions, parfois même durement. J'estime que ce n'est pas opportun: soit, on préside soit, on débat! Il serait plus sain qu'ils s'abstiennent à cet égard.

J'aimerais que l'on en revienne comme, - je pense - Mme Almaci compte le faire: Si l'on veut se joindre aux débats, il convient de descendre du perchoir. Cela démontre plus de neutralité pour autant qu'il soit possible de rester neutre lorsque l'on fait de la politique.

Avant de céder la parole à mon collègue Hervé, je tiens à dire à quel point je regrette l'absence du premier ministre. Car lorsqu'on est premier ministre d'un gouvernement en affaires courantes et que l'on s'exprime devant l'Assemblée des Nations unies, il convient de se présenter en commission où l'on est demandé par un groupe - Vooruit en l'occurrence - pour répondre aux questions parlementaires relatives à un drame économique et social qui se prépare dans notre pays et ce, à l'échelle des trois Régions! En effet, les trois Régions y ont des travailleurs!

Je ne peux comprendre l'absence du premier ministre alors que la question est à ce point importante puisqu'elle va, au travers des travailleurs de Audi Forest, impacter notre pays économiquement et socialement.

Sur la question de l'anticipation, on le sait et on le dit, mais on le fait moins: gouverner, c'est prévoir. Aussi, je pose la question aux deux ministres présents: à partir de quand avez-vous disposé de l'information d'une menace relative à la fermeture de Audi-Forest?

Il apparaît aujourd'hui que cette information percole depuis bien plus d'un an. Dès lors, je souhaiterais que vous puissiez nous rappeler les dispositions et les propositions que vous avez mises sur la table afin d'éviter le drame que nous n'avons pas pu éviter. Avez-vous mis suffisamment de propositions sur la table pour sauver Audi Forest? Il s'agit là d'une question simple.

Ma troisième question est tout aussi simple et, sans doute, tout aussi courte. En effet, je suis sidéré. Je ne sais pas si nous avons la même définition du gouvernement en affaires courantes mais, excusez-moi, messieurs les ministres, sur ce dossier, j'ai eu l'impression que vous étiez davantage en congé qu'en affaires courantes. Le gouvernement en affaires courantes a les compétences pour gérer des affaires urgentes! Personnellement, j'ai été ministre d'un gouvernement, et nous avons géré la crise sanitaire alors que nous étions en affaires courantes!

J'ai donc trouvé qu'aussi bien la *task force* que vous-même avez fait durant cet été la démonstration d'une forme de passivité. Qu'avez-vous fait, chacun à votre niveau, pour ce qui concerne la recherche d'un repreneur? Ou considérez-vous que ce n'est pas la mission du ministre fédéral de l'Économie et de l'Emploi dans un pays comme le nôtre de s'atteler autant que possible, à l'échelle européenne, à la recherche d'un repreneur? Qu'avez-vous fait en ce qui concerne les pistes de reprise? Voilà ma dernière question!

01.08 **Hervé Cornillie** (MR): Chers collègues, je voudrais prolonger la réflexion de M. Ducarme.

Notre pays a une tradition d'assembler et, avec le départ d'Audi, nous risquons de perdre une des dernières marques présentes sur le terrain, si ce n'est un autre constructeur installé à Gand.

Le secteur automobile est particulièrement en difficulté et j'aimerais savoir ce que le gouvernement a mis en place pour soutenir ce secteur, au-delà de quelques mesures ponctuelles, dans le cadre de ses visées de relance et d'expansion économique, qui vont bien entendu de pair.

Quelles sont les mesures qui ont été étudiées dans ce contexte? Plus largement, quand on sait l'évolution de l'industrie à l'échelle de ce pays et de l'Europe, quelle est la part de l'automobile et quelle est la volonté du gouvernement dans le cadre de la réindustrialisation et des investissements dans ce secteur, qu'il convient de promouvoir et de soutenir?

Nous avons parfois l'impression qu'en matière économique, dans de telles situations de crise, nous arrivons comme les carabiniers d'Offenbach, toujours trop tard. Plutôt que de regretter certaines décisions que l'on semble subir, autant voir comment, avec les acteurs économiques actuels, on peut promouvoir et soutenir l'économie par des investissements stratégiques en Belgique. L'automobile est

un de ces secteurs, mais c'est toute l'industrie qui mérite une réflexion fondamentale afin de définir sa place dans ce pays.

Je ne pense pas que nous puissions nous résoudre à être un pays de services. Ce secteur est bien entendu fondamental, mais l'industrie, avec les métiers concrets, les hommes et les femmes qui sont derrière, a toute sa place dans la réflexion politique.

J'aimerais donc savoir quelles sont, monsieur le ministre, les actions que le gouvernement met en place pour soutenir cette réflexion sur l'industrialisation de la Belgique au cœur de l'Europe. Celle-ci ne peut évidemment pas se concevoir en étant déconnecté des plans européens. Je suis d'ailleurs sidéré de voir comment on reste puristes en termes de règles au niveau de l'industrie de la Défense, et qu'on oublie que nous avons en Belgique et en Europe nos propres ressources.

Je pense que réaffirmer cela et travailler sur ces questions est fondamental. Malheureusement, je crains ne plus avoir beaucoup de temps pour développer un autre point, à ce stade en tout cas. Merci.

Meyrem Almaci, présidente: Vous pouvez prendre votre temps pour respirer. Je ne suis pas aussi stricte que le président du Parlement.

01.09 Caroline Désir (PS): Madame la présidente, je vais, comme mes collègues, interroger les ministres qui ont accepté notre invitation. Mais avant cela, je voudrais tout de même dire un mot pour regretter à mon tour l'absence de notre premier ministre à ce débat – nous avons également demandé sa présence – mais aussi et surtout pour dénoncer l'absence de la direction d'Audi Forest dans la suite de nos débats de cet après-midi. Il nous semble, au groupe PS, qu'il s'agit là d'un manque de respect pour les travailleurs d'abord, mais aussi pour les institutions démocratiques, d'autant plus quand on sait que la direction d'Audi a bénéficié d'aides d'État. Nous trouvons que refuser deux fois de suite de venir clarifier ses motivations au Parlement est simplement déplorable.

J'en viens à quelques points sur lesquels je voudrais insister au nom de mon groupe. Tout d'abord, nous devons absolument continuer à tout faire pour assurer un avenir industriel au site de Forest. Nous le savons, et le ministre Dermagne l'a exprimé à plusieurs reprises, le gouvernement a toujours été en contact étroit avec Audi Brussels. Il a mis en place une *task force* présidée par le premier ministre au mois de février dès que la presse a alerté sur les difficultés. Le gouvernement a listé les aides possibles dans une lettre d'intention et le ministre Dermagne a confirmé que l'intention du gouvernement était bien qu'Audi Forest conserve un avenir industriel.

Mais le paradoxe auquel on assiste aujourd'hui est qu'Audi n'est demandeur de rien. Audi n'est pas présent aujourd'hui pour expliquer publiquement à l'opinion publique pourquoi cette usine, qui est une usine modèle, une usine qui fait des bénéfices, un précurseur du "sans carbone" et un modèle en termes de formation du personnel, ne fait plus partie de ses plans. Pourquoi est-il si difficile d'envisager d'y produire un autre modèle que la Q8, qui est un modèle excessivement cher? Pourquoi est-il si difficile de trouver des candidats repreneurs? Il me semble que toutes ces explications auraient été bien nécessaires, mais elles nous sont à nouveau refusées et c'est déplorable.

Notre travail de parlementaire consiste aussi à mettre à l'épreuve les déclarations de la direction, et notamment à vérifier que le travail est mené sérieusement par la direction d'Audi quand elle indique étudier toutes les alternatives dans l'optique de préserver le plus grand nombre d'emplois à long terme.

Le deuxième point porte sur le renforcement de la loi Renault. Lors de notre échange de vues le 17 juillet dernier, le ministre Dermagne avait évoqué la période d'affaires courantes comme étant une période propice à l'amélioration de la loi Renault. Nous avons donc déposé une proposition de loi qui va dans ce sens en incluant les sous-traitants dans la procédure et en imposant la mise en œuvre d'un plan social. Cette proposition sera mise à l'agenda de la commission des Affaires sociales le plus vite possible, je l'espère. Nous comptons évidemment sur l'ensemble de nos collègues pour se montrer volontaristes sur la question et permettre ici une réelle avancée législative.

Mon troisième point concerne la nécessité de mettre en place une politique industrielle éco-sociale à l'échelon européen. Les syndicats nous l'ont très bien expliqué lors des auditions de juillet dernier: la restructuration chez Audi ne s'explique pas par un problème de rentabilité quelconque, ni par un problème de coût salarial ou encore par un déclin de la demande de voitures électriques. La

restructuration s'explique sur fond de guerre économique dans laquelle deux blocs, les États-Unis et la Chine, sont en train d'investir massivement et où les entreprises comme VW cherchent à capter un maximum d'aides publiques. Cela démontre bien-sûr l'importance d'une véritable politique industrielle à l'échelle européenne, une politique industrielle qui doit être tournée vers la transition écologique mais qui doit aussi être éco-sociale. La transition vers le zéro carbone ne doit pas être réservée aux plus fortunés. Audi a fait le choix de produire un modèle très cher (90 000 euros d'entrée de gamme) qui ne pourra évidemment pas être acquis par la majorité des travailleurs ou des personnes de la classe moyenne.

Par mon quatrième point je pointe la nécessité d'évaluer les aides aux entreprises et en particulier celles qui sont censées soutenir l'emploi en faisant baisser le coût du travail. Les auditions nous ont montré qu'Audi a bénéficié de toute une série d'aides publiques: des aides régionales en matière de recherche et développement (5,5 millions d'euros), des aides à l'emploi et à la formation des travailleurs (2,7 millions d'euros), des congés payés "éducation" et "formation" (environ 10 millions d'euros ces huit dernières années). Audi a aussi bénéficié de réductions de cotisations sociales. Le ministre Dermagne nous a d'ailleurs transmis les informations à cet égard pour un montant combiné de 25 millions sur les dix dernières années. Le ministre Van Peteghem avait aussi parlé au mois de juillet de mesures fiscales disponibles: la déduction pour investissement, le compte professionnel pour le travail en équipe ainsi que le *ruling*.

Le moins que l'on puisse dire, en tout cas, est que ces aides ne se révèlent aujourd'hui pas très efficaces pour maintenir l'emploi.

J'en viens à mes questions.

Tout d'abord, où en est la *task force*? Le premier ministre l'a-t-il reconvoquée? Plus généralement, les pouvoirs publics ont-ils pu jeter un œil sur les offres déposées par les investisseurs potentiels en vue de la reprise du site?

Ensuite, comme je l'ai dit, cette séquence ne plaide pas vraiment en faveur des aides aux entreprises qui visent à réduire le coût du travail. En définitive, nous constatons que tout le monde, sauf Audi, est perdant: les travailleurs risquent de perdre leur emploi et l'État a perdu des recettes considérables, notamment pour la sécurité sociale. Comment évaluez-vous ces aides? Ne faudrait-il pas, à l'avenir, les conditionner au maintien de l'emploi, avec rétribution à la clef en cas de licenciement collectif?

Par ailleurs, il avait été convenu que les ministres transmettraient les documents relatifs à la réduction des coûts salariaux dont Audi a bénéficié. Nous avons bien reçu les chiffres portant sur les réductions de cotisation ONSS ainsi que sur le chômage temporaire, mais nous n'avons, me semble-t-il, rien reçu au sujet des dispenses et exonérations de précompte professionnel ou du *ruling* fiscal. Pourriez-vous transmettre ces informations au Parlement?

Enfin, de quelles mesures discutez-vous au sein de l'Union européenne, de sorte que nous puissions rester un acteur industriel de premier plan, tout particulièrement dans le secteur automobile?

01.10 Nabil Boukili (PVDA-PTB): Madame la présidente, je prendrai la parole en premier et mon collègue Tonniau complètera l'intervention.

J'aimerais tout d'abord exprimer ma déception quant à l'absence du premier ministre. C'est un dossier d'importance nationale. Or, le premier ministre n'est pas présent pour répondre aux questions ni expliquer de quelle manière le gouvernement pourrait s'engager pour sauver le site. Je déplore également l'absence de la direction d'Audi qui décline pour la deuxième fois de venir s'exprimer devant ce Parlement. C'est un manque de respect, autant envers les travailleurs qu'envers ce Parlement.

J'irai droit au but: messieurs les ministres, je ne rappellerai pas - nous l'avons suffisamment mis en avant - l'importance stratégique du site d'Audi Forest pour la conversion de l'industrie automobile vers l'électrique. Le site ne peut pas fermer - on ne peut pas accepter la fermeture de ce site - car il revêt, comme je l'ai dit, une grande importance dans la transition écologique.

Que faire? Avec le PTB, nous avons proposé un moratoire sur la fermeture de sites automobiles en l'absence d'alternative. J'aimerais connaître la position du gouvernement par rapport à cette

proposition. J'ai entendu dire que certains groupes politiques qualifient cette proposition de magique. Pas du tout! Il y a des exemples dans d'autres pays, par exemple la loi Florange en France qui oblige toute entreprise qui ferme à chercher un repreneur. Elle a, certes, ses limites puisqu'elle n'oblige pas à trouver mais à chercher. En Belgique, cette obligation de chercher un repreneur n'existe même pas.

On dit qu'Audi cherche un repreneur mais n'en trouve pas. Quelles sont les conditions posées par Audi pour trouver un repreneur? Il y a là un manque de transparence et je pense que le fait qu'Audi refuse de venir s'expliquer devant ce Parlement signifie qu'elle a quelque chose à cacher. Nous ne faisons pas confiance à la direction d'Audi. De là découle la deuxième proposition de mon groupe de nommer un mandataire public, de préférence un membre du gouvernement, afin de ne pas tout laisser entre les mains de la direction d'Audi, pour tenter de trouver un repreneur. Messieurs les ministres, quelle est votre position sur cette proposition de nommer un ministre – il serait bon que ce soit le premier ministre – qui serait chargé de chercher un repreneur avec des conditions raisonnables? Parce que jusqu'ici, nous constatons un manque de transparence dans le chef d'Audi sur les conditions mises sur la table pour trouver un repreneur.

Comme on dit que c'est un site moderne, génial, super avec des travailleurs qualifiés, je ne peux comprendre qu'on ne trouve personne pour le reprendre. Ce n'est pas concevable. Nous attendons des éclaircissements. Quelle est votre position sur le fait qu'un membre du gouvernement soit chargé de cette question?

Enfin, je pense qu'il faut avoir un rapport de force vis-à-vis d'Audi et, si on veut l'avoir, il faut utiliser les leviers à notre disposition. L'État a donné 157 millions d'euros d'aides publiques à Audi. C'est un comble pour les travailleurs d'Audi qui paient des impôts servant à financer Audi qui fait des bénéfices. Mais, malgré tout, on les met dehors. Ne peut-on pas poser un ultimatum pour qu'Audi rembourse les aides publiques tant que les conditions de mise en place de reprise de cette entreprise ne sont pas respectées? Il faut en tout cas utiliser tous les leviers nécessaires pour imposer un rapport de force à Audi.

01.11 Robin Tonniau (PVDA-PTB): We hebben de fabriek met de commissieleden bezocht. Wij hebben daar gezien hoe modern de fabriek is uitgerust. Ik heb er zelf gewerkt tot 2006. Het was onherkenbaar veranderd. Mijn oude afdeling bestond niet meer. Dat komt omdat er heel veel in de productiesite werd geïnvesteerd, terecht. Men is overgeschakeld van thermische motoren naar de nieuwste technologie. Er vond dus een elektrificatie plaats. De fabriek is dus essentieel om de technologische revolutie mee vorm te geven.

Het personeel heeft samen meer dan een miljoen uren opleiding gekregen. Ook het personeel en de arbeiders van de toeleveringsbedrijven hebben zich daarvoor ingezet. We mogen dat niet kapot laten gaan. De creatieve destructie, waarover sommige economen spreken, heeft plaatsgevonden in 2006. Er moet dus een alternatief komen, hetzij door de productie van een nieuw model binnen de VW-groep, hetzij door een overname van een concurrent of een nieuwe speler. Iedereen is het daarover eens, behalve de directie van Audi zelf.

Ik hoor de N-VA-fractie hier ook zeggen: we moeten overschakelen naar een eigen initiatief. We willen dat de regering mee de kar trekt en mee naar een overnemer zoekt. Dat is terecht. Daarom heeft de PVDA een voorstel voor een moratorium, voor de ontsluiting van Audi Brussel, ingediend. Dat voorstel verplicht Audi om een alternatief industrieel plan voor te leggen. Ze mogen dus niet tot de sluiting overgaan.

We zien dat ook in Frankrijk met de wet-Florange. Die verplicht grote ondernemingen met meer dan 1.000 personeelsleden om naar een overnemer te zoeken. We zien in Spanje dat de werknemers beter beschermd zijn tegen collectief ontslag dan in België. Onze wetgeving kan en moet dus beter.

De directie van Audi doet er alles aan om de plannen van overnemers achter te houden. De vakbonden krijgen niet de informatie waarnaar ze vragen en waarop ze recht hebben. Zelfs wij, parlementsleden, krijgen hen niet naar hier. Ze hebben ons voorstel om naar hier te komen om op vragen te antwoorden twee keer geweigerd. Het is de directie van Audi die hier voor saboteur speelt.

We kunnen hen niet vertrouwen. We moeten dus zelf een initiatief nemen. Er moet een initiatief van de politiek komen. We hebben een taskforce die werkt. Wij willen dat die taskforce verantwoordelijk wordt

om zelf mee te zoeken naar een overnemer en de directie van Audi verplicht om daaraan mee te werken, want zij gaan de sleutels niet cadeau geven aan concurrenten. Zij hebben liever dat de fabriek kapotgaat, dat de machines verdwijnen, dan dat er een andere speler naar de site van Vorst komt om de productie van andere automodellen, van concurrenten op te starten. Nochtans is dat essentieel voor het redden van die jobs. Het is essentieel voor de toekomst van onze economie en de transformatie naar een verdere elektrificatie.

De 157,7 miljoen euro subsidies die zij hebben gekregen, was net om de tewerkstelling en het onderhoud van de site te bewerkstelligen. Dat was de voorwaarde, maar die komen zij niet na. Mijn vraag aan jullie is of wij alle steun die zij kregen tot op de laatste cent terugvorderen.

01.12 Isabelle Hansez (Les Engagés): Monsieur le président, madame la vice-présidente, messieurs les ministres, le groupe des Engagés va partager le temps de parole, puisque la commission est mixte. Je vais commencer en tant que membre de la commission des Affaires sociales.

Avec la situation préoccupante chez Audi Bruxelles, nous faisons face à un nouveau domino industriel sur le point de tomber, avec des enjeux d'emploi énormes. Alors que ce scénario tragique appelle à une action rapide et coordonnée à plusieurs niveaux, nous percevons une certaine inertie dans le dossier, malgré toute la volonté de notre président de commission, ainsi que celle des parlementaires présents lors de notre visite chez Audi Bruxelles, de stimuler la direction d'Audi à accepter la discussion. La situation est complexe et multifactorielle mais nous devons persister pour avoir une réaction à la hauteur des enjeux.

Une question cruciale concerne l'avenir de tous ces travailleurs. Je parlais de dominos industriels. La phase 1 prévoit le licenciement de plus de 1 500 travailleurs d'ici au 31 octobre. Où en est le plan social? La procédure Renault a été lancée par la phase d'information. Où en est aujourd'hui la négociation? Qu'est-ce qui a été fait concrètement pour accompagner la crise? Un conciliateur social a-t-il été désigné?

Je suis intervenue dans la commission des Affaires sociales concernant les caractéristiques de la population des travailleurs d'Audi Bruxelles globalement composée d'une majorité d'ouvriers, de 500 à 600 profils techniques plus qualifiés et de 500 à 600 employés cadres. Les travailleurs sont issus des trois Régions; ils sont minoritairement issus de la Région bruxelloise.

La question de la pyramide des âges se pose aussi pour assurer un accompagnement de qualité. Il est important d'assurer l'avenir des emplois de qualité. Nous sommes devant un public de travailleurs intensément formés, grâce à des aides publiques d'ailleurs, ayant une expérience dans une entreprise à la pointe au niveau technologique. Il me semble important de prévoir des dispositifs permettant de cerner les compétences transversales de ces travailleurs, et le transfert et l'accompagnement possibles vers des emplois de qualité.

À ce sujet, puisqu'il s'agit davantage de compétences régionales, la question de la coordination entre Régions se pose. Un rôle de coordination entre Actiris, le Forem et le VDAB au niveau fédéral est-il prévu?

Le dernier point que je souhaite aborder concerne les travailleurs issus des entreprises sous-traitantes. Comment pourront-ils être accompagnés dans cette complexité d'acteurs impliqués? Voilà une question bien réelle qui se pose pour ces milliers de personnes occupant des emplois indirects. Je donne maintenant la parole à ma collègue Anne Pirson.

01.13 Anne Pirson (Les Engagés): Monsieur le ministre Dermagne, mon collègue vous avait interrogé il y a quinze jours en séance plénière. Il avait été déçu de vos réponses. Je l'étais aussi. Je me permets donc de vous poser ces quelques questions en plus petit comité. J'espère qu'ici vous oserez répondre.

Depuis les annonces d'Audi, qu'avez-vous fait? Quelles initiatives en matière de diplomatie économique avez-vous prises? Avez-vous rencontré la direction d'Audi en Allemagne? Si la direction allemande n'est pas venue à vous, j'espère que vous êtes allé en Allemagne. L'Allemagne, c'est la porte à côté.

Par ailleurs, nous nous interrogeons au sujet de l'annonce de la fermeture potentielle d'un site en Allemagne. Ce site est-il à la pointe comme le site bruxellois?

Plus fondamentalement, considérez-vous être toujours responsable du dossier? Je pensais que ma mémoire me faisait défaut car je ne me souvenais plus des initiatives que vous aviez prises. J'ai parcouru à nouveau tous les articles de presse depuis l'annonce de la possible fermeture du site et je ne vois aucune action de votre part, hormis la fameuse lettre d'intention.

Je relève toutefois une de vos déclarations. La semaine dernière, vous disiez: "Il est évidemment pertinent d'envisager de réclamer à Audi des remboursements d'aides." Il s'agit de 157 millions d'euros. Des choses concrètes seront-elles mises en place pour réclamer pratiquement ces aides à Audi? Nous savons que ce n'est pas facile, mais nous estimons que c'est le rôle d'un ministre d'être créatif et inventif.

01.14 **Ismaël Nuino** (Les Engagés): Madame la présidente, monsieur le président, messieurs les ministres, je vous remercie d'être présents cet après-midi. On le sait, le site d'Audi Forest est un site important en Région bruxelloise, à la fois économiquement mais aussi en termes de développement du territoire parce qu'il représente une grande partie du territoire de la commune de Forest. C'est immense. Ce site est également assez stratégique car il est bien placé logistiquement, même si la direction nous a dit l'inverse. Visiblement, en quelques années, l'emplacement stratégique a évolué.

Une vraie question se pose sur l'avenir du site industriel. On parle à juste titre aujourd'hui et dans l'urgence de l'avenir des employés, des travailleurs et des ouvriers. Il faut absolument qu'on puisse les accompagner le mieux possible mais on doit aussi être capables de se positionner en tant que responsables politiques qui devons essayer de voir plus loin, le plus loin possible. Si, comme on l'apprend dans les dernières nouvelles, ce site n'est pas exploité par la direction d'Audi, que va-t-on en faire?

Comme j'ai pu le dire à la direction d'Audi en présence de mes collègues, une de mes grandes craintes, c'est que la direction bloque en fait la reprise. On ne sait pas sous quelles conditions elle évalue que la reprise est viable ou non. Pendant cette visite, nous avons eu une petite présentation vraiment étonnante et les dirigeants n'ont pas voulu venir s'en expliquer aujourd'hui. Cela pose problème mais je ne demande pas de vous expliquer à ce sujet. Je voulais avoir votre avis car, au niveau de la Région bruxelloise, certaines initiatives semblent émerger en parlant d'une possibilité d'un droit de préemption de la Région sur le site. Comment analysez-vous cette possibilité? Que pensez-vous de cette opportunité? Pensez-vous que le niveau fédéral aura un rôle à jouer dans cette reprise? Je pense qu'il faudra que toutes les forces politiques et que tous les niveaux de pouvoir se mettent autour de la table pour faire en sorte que ce site revive et ne reste pas en jachère pendant des années.

Malheureusement, trop souvent, des sites industriels s'arrêtent et ne sont pas repris. Voici deux semaines, je reprenais en séance plénière l'exemple du site de Caterpillar, dommageable pour la région de Charleroi. On ne veut surtout pas que cela se reproduise à Bruxelles. Comment envisagez-vous une reprise potentielle? Si on devait en arriver là, comment faire en sorte de le reprendre collectivement? Cela pourrait-il éventuellement se faire au travers d'une Conférence interministérielle?

Enfin, de manière plus large, on a l'impression que le drame social et industriel qu'on vit aujourd'hui est une histoire qui se répète de plus en plus en Belgique et en Europe certainement aussi. Que pensez-vous qu'il faudrait faire? Comme vous êtes démissionnaires, je ne vous demande pas de dire ce que vous allez faire. Mais qu'a-t-on fait ces cinq dernières années pour aider nos industries belges?

La tendance a consisté à dire qu'il fallait verduriser et qu'il fallait une industrie plus verte afin de pouvoir prendre le tournant de la transition écologique. Malheureusement, on s'aperçoit qu'une usine se situant à la pointe de la technologie et qui est passée à l'électrique n'a pas réussi et qu'elle va devoir s'arrêter. Qu'est-ce qui a raté? S'agit-il seulement de choix industriels qui ont débouché sur des échecs ou bien, avec le recul, des choix politiques belges et peut-être européens se sont-ils révélés inadéquats? Si c'est le cas, comment pourrions-nous les rectifier?

Merci, messieurs les ministres. Et merci, madame et monsieur les présidents.

01.15 **Anja Vanrobaeys** (Vooruit): In naam van mijn fractie wil ook ik de ministers bedanken voor hun aanwezigheid en voor hun antwoorden op onze vragen.

Het nieuws van gisteren was opnieuw een klap voor de werknemers van Audi. Zij hebben zich tot nu vastgehouden aan elk sprankeltje hoop. De berichtgeving van de directie komt altijd in schijffjes. In oktober was er sprake van een herstructurering, maar die werd uitgesteld. Dan werd er gezegd dat interne alternatieven onderzocht zouden worden. Veel duidelijkheid was daar niet over, maar de directie liet wel weten dat ze zelf geen alternatieven had.

Daarna werd er gezegd dat er 25 kandidaat-overnemers waren. Opnieuw trokken de werknemers zich daaraan op. Gisteren bleek dat er maar één kandidaat-overnemer is, die bovendien geen levensvatbaar plan heeft voor de site. Tijdens ons bezoek was ik wat beschaamd wanneer ik zag dat de werknemers nog het beste van zichzelf geven, zonder enige zekerheid. Ik kan daar alleen maar respect voor betonen. Gisteren hebben ze spontaan het werk neergelegd – en dat begrijp ik –, maar vandaag werken ze gewoon verder zonder enig toekomstperspectief.

De fabriek is heel modern, CO₂-neutraal, met goed opgeleid en flexibel personeel. Via het sociaal plan met minimumvoorwaarden worden ze gewoon bij het grof huisvuil gezet. Hoe moeten die werknemers zich nu voelen?

Mijnheer Dermagne, vorige week hebt u mij gezegd dat de taskforce opnieuw zou samenkomen. Daarom heb ik onmiddellijk aangedrongen op de aanwezigheid van de eerste minister hier. Ik wil daarover geen politiek spel spelen of een show opvoeren. Ik vraag me alleen af wat de werknemers van Audi denken als ze ons bezig zien, want het gaat om hun toekomst en niet om de gemeenteraadsverkiezingen.

Het is echt alle hens aan dek, of het nu lopende zaken zijn of niet. We moeten alles op alles zetten, want het gaat om de toekomst van onze maakindustrie, het gaat over de toekomst van alle arbeiders bij en alle toeleveranciers van Audi Vorst. Meer nog, het gaat over een duurzame toekomst voor onze jongeren, voor onze kinderen en kleinkinderen. Er worden daar batterijen gemaakt, het is de fabriek van de toekomst.

Ik heb drie vragen. Is de taskforce opnieuw samengekomen? Welke rol speelt de eerste minister daarin? Of hij nu eerste minister in lopende zaken is of niet, het is veel te belangrijk om afwezig te blijven. Hoe zullen de werkzaamheden verder verlopen?

Zal de taskforce het op zich nemen om een overnemer te zoeken? Eerlijk gezegd, ik heb geen vertrouwen in Audi. De directie wil niet naar hier komen. Ze geeft geen uitleg, niet aan ons en niet op de ondernemingsraad. Mijn idee is dat ze de boel gewoon willen verkopen aangezien de site is afgeschreven.

Zal er overlegd worden met de regio's? Zult u samen iets ondernemen opdat het een industriële site blijft en er een industriële toekomst in Brussel behouden blijft? Ziet u opportuniteiten of niet?

De Vlaamse regering, bij monde van minister Brouns, heeft reeds gesteld opleidingssteun terug te zullen vorderen. Er is een tewerkstellingsgarantie tot 2026 en daar wordt niet aan tegemoetgekomen. Is er overleg? Ziet u opportuniteiten om dat geld van de belastingbetaler op de een of andere manier terug te vorderen wanneer de garantie niet hard wordt gemaakt? Ik weet dat het niet altijd mogelijk is, maar zult u nagaan waar het wel mogelijk is en zult u effectief terugvorderen?

01.16 **Nathalie Muylle** (cd&v): Heren ministers, dank u wel dat u hier vandaag aanwezig bent. Als u het mij toestaat, zal ik eerst twee algemene opmerkingen maken. Daarna heb ik voor elk van u apart een vraag.

Ik steun vele van de vragen die gesteld zijn door de collega's. Ik spreek wat later in het debat, dus veel is al gevraagd. Misschien geeft dat ons echter de mogelijkheid om het wat breder open te trekken en het te bekijken vanuit een breder perspectief.

Vele collega's hebben de toekomst van ons industrieel beleid al aangehaald. Ik heb ter zake een aantal nieuwe cijfers. Wij zien dat vandaag de deelsectoren, vooral transport en auto-industrie, heel scherp naar voren komen. Wij zien daar een daling van het arbeidsvolume met 2 %. Wij zien dat het aantal arbeidsplaatsen daar met bijna 2 % gedaald is. Het aantal faillissementen neemt ook toe. In het afgelopen jaar hebben wij 83 aankondigingen gehad die vallen onder de wet-Renault. Meer dan 7.000

jobs stonden er op de helling bij de onderhandelingen.

Als men het algemeen bekijkt, ziet men dat er 5.500 bedrijven failliet zijn gegaan. Men ziet dus een enorme impact van het industrieel beleid. Ik meen dat alle collega's beseffen dat een performant industrieel beleid nodig is. Wij weten ook allemaal dat een aantal sectoren end-of-life is. Wij weten echter ook dat er tevens veel toekomstige mogelijkheden zijn voor het industrieel beleid, vooral door de omslag naar een duurzame economie. Daarvoor is België toch leidinggevend op het vlak van onderzoek en ontwikkeling.

De regering heeft een aantal initiatieven genomen. Hoe evalueert u de maatregelen die genomen zijn?

Ik weet dat de uitvoering van bepaalde maatregelen nog niet ten volle kan gebeuren en ik weet dat ik u niet kan vragen naar uw intenties voor de toekomst, maar het zou goed zijn om te evalueren of de maatregelen die al genomen zijn voldoende zijn. Welke elementen van die maatregelen zouden in de toekomst vaker genomen moeten worden opdat wij de ruggengraat van onze economie kunnen behouden?

Eigenlijk wil ik u beiden ook iets vragen over de wet-Renault. Daar is veel over te doen geweest. Wij zijn ter zake vaak met elkaar in conflict geweest. Waarschijnlijk wordt er straks echter gezegd dat men niets moet veranderen aan de wet-Renault, omdat het nieuwe investeringen in ons land en nieuwe jobs niet ten goede zou komen als u ze aanscherpt. Ik ben het daar niet mee eens.

De wet-Renault zorgt al 20 jaar voor een rechtszeker kader, niet alleen voor de werknemers maar ook voor het bedrijf en voor overnemers, om te kijken op welke manier men niet alleen jobs, maar ook een activiteit kan behouden.

Er ligt een aantal voorstellen om tafel om de wet-Renault aan te passen. Het is heel belangrijk om een evenwicht te vinden binnen de wet-Renault, zodat die rechtszekerheid behouden blijft.

In eerste instantie moeten de jobs behouden kunnen blijven. Dat is altijd de doelstelling geweest van de wet-Renault. Als die jobs niet behouden kunnen blijven, dan is het echter ook heel belangrijk dat men heel snel kan overgaan naar hertewerkstelling en niet hoeft te wachten op een sociaal plan. Ik vind het een tekortkoming van de wet-Renault dat de gesprekken lange tijd aanslepen, maar dat men intussen niet activeert. We moeten daar evenwicht in brengen.

Ik hoor dat er discussie is over de hoogte van de ontslagpremies, maar we zullen daar straks meer over vernemen. Voor ons is sociaal overleg daarvoor heel belangrijk, net als de rol van de onderaannemers. Vaak wordt er van werkgeverszijde gewezen op de loonkosten en op het eenheidsstatuut, dat ervoor zorgt dat de ontslagvergoedingen veel te hoog zijn. Ik ben het daar ook niet mee eens en ik wil van u vernemen welke veranderingen u aan die wet-Renault voorstelt, zodat het evenwicht behouden kan blijven. Ik ga ervan uit dat u beiden voor dat evenwicht bent, dat ingebakken zit in de wet-Renault.

Minister Dermagne, ik heb een heel specifieke vraag voor u. Ik krijg graag van u een tijdschema van de laatste weken. Ik heb begrepen dat er vandaag opnieuw mensen aan de poort staan. Het gaat om de onderaannemers van Imperial Logistics en Rhénus Logistics. De mensen die daar staan vertegenwoordigen 400 werknemers die zeggen nog niets gehoord te hebben van hun bedrijf, terwijl hun bedrijf zegt nog niets van Audi gehoord te hebben.

Is er contact met hen gelegd? Een procedure-Renault is daar nog niet opgestart. Wat is hun toekomst? Voert u als minister van Werk een gesprek met hen? Bent u met uw collega's in gesprek om vandaag al te bekijken op welke manier we de tewerkstellingscellen sneller kunnen activeren? Het is hoog tijd, zeker na het nieuws van gisteren. Ik krijg van u dus graag het tijdschema van de laatste weken en informatie over de initiatieven die uw administratie samen met de regio's heeft genomen.

Minister Van Peteghem, de letter of intent werd ook aan u bezorgd. In juli hebt u in de Kamer heel wat voorstellen geformuleerd. Hoeveel staan we daarmee vandaag? Volstaan die voorstellen? Er werd toen gesproken over een engagement vanuit FPIM, over de loonkosten en de doorstorting van de bedrijfsvoorheffing. Ook een ruling kan een heel performant element zijn, naast de eveneens belangrijke hervorming van de investeringsaftrek. Waar staan we vandaag met die maatregelen van de letter of intent? Ik vraag dat met het oog op de Audifabriek, maar ook met het oog op de toekomst.

Ik heb vastgesteld dat u alvast niet stilgezeten hebt, maar dat u met uw collega van Werk van de Vlaamse regering, minister Brouns, vier zones in Vlaanderen wilt afbakenen. Binnen die zones wilt u een soort van voordeeltarief voor de bedrijfsvoorheffing toepassen wanneer er investeringen gebeuren in het kader van tewerkstelling en nieuwe jobcreatie. Ook dat kan volgens mij een heel mooi instrument zijn voor de toekomst. De maatregel gaat dit najaar nog van start. Lopen er gelijkaardige gesprekken met Brussel en met onze Waalse collega's? Mij lijkt het dat die maatregel over het hele land uitvoerbaar moet kunnen zijn. Hoever staat het met de waardevolle initiatieven die genomen zijn in het dossier Audi? Hoe evalueert u met het oog op de toekomst of die instrumenten volstaan?

01.17 Meyrem Almaci (Ecolo-Groen): Ik dank diegenen die hier vandaag aanwezig zijn. Ik heb daarnet al aangegeven wat ik denk over de afwezigen. Ik wil het niet partijpolitiek spelen of het over de lokale verkiezingen hebben, maar wel aangeven dat op het moment dat het Parlement duidelijke vragen heeft voor een directie, belangrijke spelers en stakeholders binnen een regering door hun afwezigheid de boodschap geven dat het misschien toch niet zo belangrijk is. Ik betreur dat.

De werkwijze van de directie van Audi – ongetwijfeld uiteraard op aangeven van het moederhuis in Duitsland – getuigt van bitter weinig respect ten aanzien van de werknemers, maar ook ten aanzien van het Parlement en van de regering. De collega's die de vragenronde achter gesloten deuren in het gebouw van Audi hebben bijgewoond, weten dat daar over de letter of intent andere zaken zijn gezegd dan wat de eerste minister in het Parlement heeft verkondigd in antwoord op parlementaire vragen. Men heeft daar staalhard ontkend wat de premier ons hier heeft geantwoord in de plenaire zitting vlak vóór de zomer. Men zegt dat er helemaal geen timing was afgesproken.

Als een directie geen enkele transparantie biedt, voel ik me niet gebonden om te zwijgen over wat zij achter gesloten deuren aan ons heeft gezegd. Wij hebben meermaals duidelijk gemaakt dat de directieleden hier welkom zijn. Het betrof in eerste instantie een vraag naar transparantie vanuit de gastvrijheid eigen aan het Parlement. Die gastvrijheid is natuurlijk omgeslagen in argwaan en frustratie. De frustratie die de werknemers voelen wordt door de beleidsmakers en de parlementsleden ook gevoeld.

Wat kunnen we nu doen? Wat kunnen we eruit leren wanneer we te maken krijgen met een directie die zegt strategische beslissingen te nemen? Het is duidelijk dat ze in hun strategische overwegingen in geen geval rekening hebben gehouden met het maatschappelijk belang voor dit land en voor hun werknemers.

Ik heb de directie van Audi gevraagd naar haar plan voor de onderaannemers. Die vraag leg ik ook aan jullie voor. Die onderaannemers vallen immers niet onder de wet-Renault. Ik heb op mijn vraag geen antwoord gekregen. Het is nog gemakkelijker om uit de biecht te klappen over vragen waarop men zelfs geen antwoord heeft gekregen.

Er is duidelijk geen visie die men met ons wil delen waaruit een wil blijkt om ter zake een gedachteoefening te maken en blijf te geven van een maatschappelijke betrokkenheid bij een site waarvoor veel stakeholders zich de afgelopen jaren hebben geëngageerd, niet het minst de belastingbetaler via de verschillende overheden.

Dat leidt tot de vaststelling dat de moederonderneming van Audi in Duitsland gewoon radicaal heeft beslist dat ze de asset in Vorst wil afstoten. Die schizofrenie hebben we ook tijdens ons bezoek vastgesteld. Enerzijds prijst men alles aan en anderzijds breekt men vervolgens alles af. Als men op dezelfde manier te werk gaat met overnemers, dan eindigt dat met de ondernemingsraad van gisteren. Men had trouwens beloofd dat er na de ondernemingsraad de mogelijkheid zou zijn om naar deze commissie te komen. De ondernemingsraad is ondertussen voorbij, maar de directie is niet aanwezig in deze commissie. Het resultaat is dan dat men op de ondernemingsraad verklaart dat er een potentiële overnemer is, maar dat die niet voldoet. Rekening houdend met de attitude van het moederbedrijf, snap ik dat.

Er rijst niet alleen de vraag hoe het zit met de onderaannemers en of er een plan of een visie is, en welke stappen u daarvoor hebt gezet. Ook rijst na de ondernemingsraad van gisteren de vraag of het daadwerkelijk alle hens aan dek is. Hoe staat de taskforce daartegenover? Welke rol speelt de premier daarin? Ik stel de vraag aan u, bij afwezigheid van de premier, maar welke stappen heeft hij gezet nadat

er een discrepantie is gebleken tussen enerzijds de uitleg die wij in de gebouwen van Audi hebben gekregen en die ongetwijfeld tot bij hem is gekomen, en anderzijds de uitleg die hij toen in het Parlement heeft gegeven?

Het kader van de wet-Renault heeft mevrouw Nathalie Muylle zopas duidelijk geschetst. Ik sluit me daarbij aan en zal die vragen niet stellen. We moeten ons richten op een maximaal jobbehoud en maximale activering, maar ook een degelijk kader voor de werknemers die gisteren een minimumaanbod hebben gekregen. Men gaat op de kilste manier met die mensen om. Men zet elke keer een volgend stapje in plaats van duidelijkheid te bieden aan die mensen, die al zo lang in onzekerheid verkeren. Welke stappen moet het Parlement volgens u zetten? Kan het Parlement op dat vlak stappen vooruit zetten om te voorkomen dat we in de toekomst opnieuw aan de willekeur of de strategie van zo'n moederbedrijf in een ander Europees land zijn overgeleverd?

Mijn volgende vraag betreft de strategische Europese industrialisatiepolitiek. Er is daarop een echte visie op Europees niveau nodig. Dat betekent ook een debat tussen de regeringsleiders van de EU-lidstaten over hoe moederbedrijven met afdelingen in andere EU-lidstaten omgaan met de wetgeving en de strategische keuzes die we in Europa delen, maar waarbij die bedrijven in een concurrentiële logica terechtkomen en zich daar verder niks van aantrekken.

Hoe kijkt u naar die industriële logica? Welke rol moet ons land daarin spelen?

Wij hebben het over importtarieven, maar om de macht van China tegen te gaan zal de Europese Unie verder moeten gaan, anders zullen wij morgen alles, buiten misschien de schil van die auto, importeren van buiten Europa. De batterij komt dan kant-en-klaar aan enzovoort. Hoever moet men gaan met die importtarieven? Wat zullen wij doen om een level playing field voor die maakindustrie hier te realiseren? Wat is daarvoor volgens u nodig?

Voor mij – en daarnet verwees een andere collega er ook naar – is het heel eenvoudig. Als men dat strategisch wil aanpakken, zal men ook hier een schone toeleveringsketen moeten hebben. Dat maakt de uitdaging om de wet-Renault aan te passen aan de toeleveranciers en aan de onderaannemers nog prangender. Het hangt immers natuurlijk wel samen. Als men hier een toekomst wil voor die industriële maakindustrie, zal men, naast importtarieven, ook in gesprek moeten gaan met die maakindustrie zelf en bijvoorbeeld stellen dat men in ruil voor die importtarieven wil dat ze betaalbare elektrische wagens maakt, dat de toeleveringsketen hier is. Wij zorgen dan voor het juiste kader en het level playing field, maar voor wat hoort ook wat. We moeten een gezond sociaal en economisch beleid kunnen bieden aan de belastingbetaler, die dit kader mee voor hen mogelijk maakt.

Ik wil heel graag uw visie daaromtrent kennen, zeker ook omdat Mario Draghi, de vroegere topman van de Europese Centrale Bank, op verzoek van de Europese Commissie begin september een soortgelijke conclusie heeft gegeven. Er is nood aan een strategische industrialisatiepolitiek.

Heren ministers, de ene minister zal in de regering van morgen geen minister meer zijn en de andere waarschijnlijk wel, maar ik zou graag u beider visies horen. Hoe gaan wij die *cleantech* maakindustrie mogelijk maken in Europa?

01.18 Kjell Vander Elst (Open Vld): Dank u voorzitters, collega's, ministers, er zijn al veel vragen gesteld. Ik sluit mij bij de meeste daarvan aan.

De situatie is slecht. Het enige positieve wat de ondernemingsraad gisteren heeft gebracht, is dat er wat duidelijkheid is gekomen. Het is duidelijk dat Audi en de VW-groep geen toekomst zien in de site van Vorst. Ze hebben een dertigtal partners gecontacteerd en zij hebben daarbij geen overnemer gevonden. Er wordt nog een kandidaat in overweging genomen, waarvan zal blijken dat die niet voldoet. Dat heeft de directie ook al aangegeven.

We moeten beseffen dat de Europese automobielenindustrie in woelig water verkeert. Dat is niet alleen voor Audi zo. Dat is niet alleen voor Volkswagen zo. De automobielenindustrie in Europa staat onder druk. Ik denk ook dat we met dit Parlement verplicht zijn om die 3.000 werknemers van Audi geen valse hoop te geven.

Ik heb een aantal voorstellen over een moratorium gehoord, die onrealistisch zijn en die in mijn ogen

de werknemers valse hoop geven. We zijn het als Parlement verplicht om naar de toekomst te kijken. Als ik hoor dat veel collega's zeggen dat de site in Vorst heel veel potentieel heeft, dat dit een site met toekomst is, dan moet onze focus daarop liggen. We moeten naar de toekomst kijken. Het Parlement en de regering in lopende zaken, die in een crisissituatie zit en die dus ook een aantal tools in handen heeft om beslissingen te nemen, moeten aan de toekomst denken. We moeten ons vizier richten op een nieuwe, gezonde investeerder op de site van Vorst. We moeten het pad verlaten dat Audi of de VW-groep daar nog een aantal activiteiten zal doen. Zij hebben die beslissing al genomen. Wij moeten onze focus leggen op een nieuwe, gezonde investeerder.

Ik heb een algemene vraag. Wat hebt u intussen gedaan om de toekomst van de site te garanderen? Welke stappen zult u nog zetten?

Collega Ronse heeft gelijk. Het Parlement is in volheid van bevoegdheid. We zitten in een situatie die ons noopt om echt beslissingen te nemen. We kunnen en moeten dat ook doen. We zijn dat ook verplicht aan die 3.000 medewerkers. We mogen echter ook niet onder stoelen of banken steken dat de vertraging of het getalm van de federale regeringsonderhandelingen ons wel wat parten speelt. Een federale regering in volheid van bevoegdheid had hierop krachtdadig kunnen reageren. Dat is vandaag niet het geval. Het is geen vraag, eerder een oproep aan vooral minister Van Peteghem – minister Dermagne heeft daar niet veel aan te zeggen, net zo min als ik – om toch wat vaart te maken, om ervoor te zorgen dat we zo snel mogelijk een krachtdadige federale regering hebben die dit probleem kan aanpakken.

Voorts heb ik een aantal vragen over de taskforce.

Twee weken geleden heeft minister Dermagne in de plenaire vergadering aangegeven dat de taskforce nog bestaat. Bij mijn weten ligt Vorst nog altijd in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar ik heb de indruk dat het daar muistil blijft over de zaak. In hoeverre wordt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest bij de kwestie betrokken? Zit het mee aan de tafel van de taskforce? Komt het gewest met voorstellen? Werkt het mee aan de plannen voor de site?

Er is intussen een Waalse en een Vlaamse regering. Zitten zij mee aan tafel? Is er contact om samen over de toekomst na te denken? We hebben namelijk iedereen, over de partij- en regiogrenzen heen, nodig om de site een toekomst te geven en de 3.000 werknemers een perspectief te bieden.

Ik had een aantal vragen over de wet-Renault voorbereid, maar ik sluit mij aan bij de opmerking van collega Ronse, die mij heeft geïnspireerd: de werknemers in Vorst hebben er niet veel aan dat we hier daarover zitten te palaveren. Iedereen beseft dat die wet moet worden hervormd, want ze dateert van 1998 – ik was toen drie jaar oud en de collega van Les Engagés wellicht nog jonger. Het is misschien confronterend voor sommigen, maar men is maar zo oud als men zich voelt. Hoe dan ook, voor ons moet de wet hervormd worden. Wij vinden de wet te complex en de uitvoering ervan te tijdrovend. Door de wet zitten werknemers te lang in onzekerheid. Daarom nog een vraag aan beide ministers. Wat vindt u van de huidige wet-Renault en wat zou eraan hervormd moeten worden?

Denis Ducarme, président: Merci, monsieur le député. Je pense que nous avons fait le tour des questions et que nous allons pouvoir céder la parole aux représentants du gouvernement pour les réponses.

Messieurs les ministres, je vous laisse choisir lequel d'entre vous commencera car je ne veux pas créer de problèmes.

01.19 Pierre-Yves Dermagne, ministre: Comme je ne suis plus là pour très longtemps, monsieur le président, je propose d'ouvrir le bal si vous le permettez.

Denis Ducarme, président: Je pense que c'est une raison objective de vous céder la parole.

01.20 Pierre-Yves Dermagne, ministre: J'essaie toujours de me fonder sur les éléments les plus objectifs possibles même si la politique est une matière d'hommes et de femmes. Elle est incarnée. Donc, elle est par nature et par essence subjective.

Je voudrais tout d'abord remercier l'ensemble des parlementaires pour la tonalité générale et

l'ensemble des échanges que nous avons eus. Je pense qu'ils ont été initiés par M. Ronse qui a tout d'abord parlé du respect que nous devons témoigner aux travailleurs d'Audi Forest ainsi qu'à leurs sous-traitants et à l'ensemble de leurs familles. La première marque de respect au sein de cette assemblée, c'est d'abord effectivement d'avoir des débats de qualité, dans le respect des points de vues différents que l'on peut avoir sur certaines questions.

J'y reviendrai dans quelques instants en ce qui concerne la thématique de la loi Renault. Mais comme nous l'avons dit au mois de juillet, lorsque nous avons eu l'honneur d'être interrogés par vos commissions, l'ultime priorité est de tout mettre en œuvre, tous gouvernements confondus, toutes institutions publiques ou parapubliques confondues, pour faire en sorte de donner un avenir industriel au site de Forest, à ses travailleurs et ses sous-traitants.

Vous le savez, je suis régulièrement critique par rapport à la manière dont fonctionne le fédéralisme dans notre pays. Ainsi que je l'ai dit au mois de juillet, le fédéralisme belge a bien fonctionné. En effet, dès les premiers soubresauts ou indices de difficultés à venir sur le site d'Audi Forest, les gouvernements concernés de ce pays – à savoir le gouvernement fédéral et les trois gouvernements régionaux – ont pris l'initiative, à travers le premier ministre, de prendre un contact avec la direction d'Audi Bruxelles mais aussi avec la direction allemande d'Audi AG. À la suite d'échanges et de contacts entre le premier ministre et le CEO d'Audi AG, il a été décidé de mettre en place et de constituer cette *task force* pour réunir l'ensemble des décideurs politiques concernés, de près ou de loin, par le dossier Audi.

Le tout a été exécuté dans un contexte fédéral et institutionnel belge qui n'est pas simple. Sans vouloir me débiter des compétences qui sont les miennes, je dois reconnaître que les compétences fédérales relatives au dossier Audi sont relativement limitées. Elles concernent effectivement la législation sur le travail et les différentes dispositions fiscales.

Pour répondre à une des questions de Mme la coprésidente, elle porte aussi en partie sur la transposition des directives européennes, sur la manière de faire en sorte qu'il y ait effectivement un *level playing field* entre les différents acteurs au sein de l'Union européenne mais aussi à travers le monde et entre les acteurs européens et les acteurs non-européens. À cet égard, nous avons effectivement fait le maximum dans un délai relativement court.

Avec la *task force*, l'objectif était de pouvoir prendre des engagements avant les élections du 9 juin 2024 pour les gouvernements sortants, tant au niveau fédéral qu'au niveau régional, mais aussi engager d'une certaine manière les gouvernements à venir et mettre un pied dans la porte. C'est aussi la raison pour laquelle j'ai estimé, devant vous, au mois de juillet, qu'il serait intéressant que les gouvernements d'ores et déjà formés et ceux en formation reprennent les engagements contenus dans la *letter of intent*.

Cette *letter of intent* a été une initiative de ces gouvernements belges, car il faut reconnaître que nous avons été confrontés – le ministre Van Peteghem pourra sans doute le confirmer – à une direction d'Audi finalement assez distante et, comme vous avez pu le constater encore ces dernières heures, assez vague sur ses intentions et encore plus sur les intentions de la direction d'Audi AG et finalement très peu précise sur des demandes à formuler aux différents gouvernements et des engagements à prendre par ces derniers. La *letter of intent* est effectivement rédigée de manière assez générale et assez vague – j'en conviens – sans objectifs chiffrés parce que ceux-ci n'ont jamais été sollicités de la part de la direction d'Audi Brussels et d'Audi AG. Nous avons d'ailleurs sollicité à plusieurs reprises des demandes plus précises et ce sont les différents gouvernements de ce pays, notamment vos serveurs aujourd'hui devant vous, qui ont dû solliciter les besoins dans le chef d'Audi AG: De quoi avez-vous besoin? Quels éléments, dans les dispositifs fiscaux, de droit du travail, de politique régionale de formation, de *reskilling*, d'*upskilling* sont-ils intéressants et sont-ils des atouts à faire valoir au sein de la direction d'Audi AG pour donner un avenir au site de Forest et, puisque c'était l'objectif principal ces derniers mois, faire en sorte que le site puisse bénéficier de l'octroi de la construction et de l'assemblage d'un nouveau modèle dans son ensemble? C'était le scénario A que nous avons toujours privilégié et défendu et pour lequel nous nous sommes toujours battus. C'est ce que nous voulons encore aujourd'hui mais il faut voir la réalité en face et se baser sur des éléments objectifs. Aujourd'hui, ce scénario s'est largement éloigné des solutions envisagées par Audi et par les différents intervenants.

Même si, je le répète, la priorité est de garantir un avenir industriel à ce site et aux travailleurs d'Audi

Forest parce que c'est un site modèle et parce qu'il a fait l'objet de soutiens publics divers et variés à différents niveaux de pouvoir. J'estime effectivement pertinent d'envisager de récupérer certains de ces soutiens publics. Tous ne seront pas récupérables, - je tiens d'ores et déjà à le dire - mais nous devons envisager cette possibilité.

Ce site a également fait l'objet de sacrifices majeurs de la part du personnel, qui a connu au fil des décennies plusieurs épisodes de restructuration et qui a consenti des efforts au niveau de la rémunération, des horaires de travail, de la flexibilité, etc. Ces efforts et sacrifices ont été accompagnés de dispositions générales sur l'organisation du travail et sur les soutiens fiscaux y afférents et qui ont aussi été faits en partie sur mesure pour l'industrie automobile et encore plus pour le site d'Audi Forest.

Je voudrais aussi vous remercier sur la manière d'avoir envisagé ce dossier. Mevrouw Muylle l'a évoqué en disant que l'on devait prendre un peu de recul par rapport à ce dossier, même si ce qui nous occupe au jour le jour est effectivement le quotidien des travailleurs et travailleuses d'Audi Forest et des sous-traitants. Il est clair que cette crise, qui n'est pas belge mais européenne, en particulier de l'industrie automobile européenne, se pose avec des répercussions, ici, en Belgique.

De gevolgen reiken tot hier in België, inderdaad.

Il s'agit effectivement d'un problème plus général, qui concerne l'ensemble du continent européen.

M. Nuino a demandé ce que nous avons mal fait, ou de manière insuffisante, pour soutenir cette industrie. Tout d'abord, je pense qu'il y a une responsabilité collective des populations européennes. Pendant des décennies, on n'a plus voulu d'industrie chez nous, il faut le reconnaître, parce qu'elles sont génératrices de nuisances pour le voisinage, parce que la cohabitation avec d'autres activités est plus difficile. Par souci de facilité dans une économie de flux, et plus une économie de stock, nous avons aussi préféré faire produire toute une série de biens de première nécessité à l'étranger. Pour des raisons de coût, aussi, certains ont fait ce choix-là. J'y reviendrai dans quelques instants à propos d'arguments, avantages ou inconvénients, invoqués pour le site d'Audi.

Mais je pense qu'il faut assumer une responsabilité collective diffuse, au fil des décennies, qui est plus ou moins importante en fonction de nos âges respectifs et des rôles que nous avons été amenés à jouer. Il faut reconnaître que l'Europe dans son ensemble, ces dernières décennies, a suivi les sirènes d'une économie de services, qui aurait moins d'impact sur l'environnement, sur les populations, qui serait moins dérangeante pour la qualité de vie des habitants.

J'ai toujours été de ceux qui pensaient que ce n'était pas le cas et qu'on en avait besoin, pour être fort et indépendant en tant que continent. Si on regarde uniquement cet enjeu par les yeux de la petite Belgique, on se trompe d'échelon et de niveau, et donc de solution. Bien entendu, il faut aussi partir des réalités locales, qui sont vécues chez nous.

Est-ce à dire que nous n'avons rien fait ces dernières années? Non, je pense qu'il y a eu une prise de conscience, tardive, accélérée par la période de la pandémie du COVID-19 et ses difficultés d'approvisionnement dans une série de chaînes de valeurs et de production. Nous avons pris conscience du fait que nous étions entièrement dépendants de certaines parties du monde, de plus en plus et pour toute une série de biens et même de services de première nécessité. C'était nécessaire, essentiel, mais pas suffisant. Il fallait effectivement transformer cette prise de conscience en action.

Ce fut le cas, de manière tardive, trop lente à mes yeux – et je pense aussi aux yeux de mon collègue Vincent Van Peteghem. Mais il faut reconnaître qu'au niveau belge, depuis quelques années, et singulièrement avec le gouvernement Vivaldi, nous avons mis en place une série d'actions, de mesures, d'abord au niveau européen.

À cet égard, nous avons fait en sorte, dans le cadre du plan de relance, de subventionner et de financer des investissements liés notamment à la transition énergétique ainsi qu'à la mobilité électrique d'aujourd'hui et de demain. Ainsi, un des projets du plan de relance consiste à financer ou à cofinancer l'élaboration d'une infrastructure de recharge pour les véhicules électriques.

Nous avons également revu notre fiscalité automobile – je laisserai le ministre Van Peteghem commenter ce point s'il le souhaite – au niveau fédéral ainsi que dans certaines Régions dans le but

de favoriser la mobilité électrique. Reconnaissons que les chiffres d'immatriculation communiqués par la FEBIAC attestent que les politiques menées ces dernières années – et singulièrement sous le gouvernement Vivaldi – ont apporté la preuve de notre cohérence avec les décisions prises aux niveaux européen et régional pour favoriser la mobilité électrique et faire en sorte que nous puissions mettre sur le marché et sur nos routes davantage de voitures électriques que de voitures thermiques, ce qui fut le cas pour la première fois au premier semestre de cette année, comme la FEBIAC l'a évoqué.

Néanmoins, je le répète, il s'agit de problématiques et d'enjeux européens. Ainsi, à l'échelle européenne, les importations de véhicules électriques chinois ont connu en 2023 une hausse de 40 %, alors que les exportations de véhicules électriques européens ont, quant à elles, affiché une baisse de 34 % sur la même période. Cette situation est effectivement liée à des normes et à des coûts de production, à des subventions massives de la part des gouvernements chinois et américain (par le biais du fameux "Inflation Reduction Act"), mais aussi à l'absence de politique industrielle ces dernières décennies. Comme je vous l'ai dit, nous avons, en tant qu'Européens, une responsabilité collective à cet égard.

L'Europe s'est réveillée, et la Belgique l'a soutenue en vue d'une indispensable industrialisation. Nous avons soutenu et adhéré à différents programmes européens tels que les Projets Importants d'Intérêt Européen Commun (IPCEI), dont l'objectif est de favoriser l'innovation dans des domaines industriels stratégiques. La Belgique a été partie prenante à deux de ces projets, ciblés sur l'élaboration et la production de batteries électriques.

Donc, je le répète, nous avons été conscients et nous avons agi de manière cohérente sur le plan de la fiscalité pour les véhicules automobiles. Par ailleurs, pour ce qui est du plan de relance et des différents programmes européens, nous nous sommes inscrits dans cette voie.

Bien entendu, il faut aller plus loin. C'est la raison pour laquelle, pendant la présidence belge du Conseil de l'Union européenne, nous avons fait en sorte qu'Enrico Letta, ancien président du Conseil italien, soit désigné pour réfléchir à un rapport sur l'avenir du marché intérieur, s'intéressant à ces questions. C'est aussi ce qui fut entrepris au moyen des conclusions du Conseil européen sur l'avenir du Marché unique que nous avons pu faire adopter pendant la présidence belge. Ce fut également le cas au sein du Conseil européen, avec la présentation du rapport d'un autre président du Conseil italien, Mario Draghi, qui a mis le doigt sur la nécessité d'investir massivement des capitaux publics, mais aussi privés, dans cette essentielle réindustrialisation de l'économie européenne.

J'en reviens à la *task force* qui, à l'initiative du premier ministre, réunit les différents gouvernements et ministres concernés. Au fil des réunions de travail, elle s'est étendue à Infrabel et à la SNCB, à la suite de remarques émises par la direction d'Audi sur des inconvénients intrinsèques au site d'Audi Forest, qui est un site industriel en zone urbaine et enclavé entre des habitats et la voie ferrée. Enfin, je pense que vous le savez, puisque ces faits ont été évoqués par les représentants de la direction d'Audi lors de votre visite. Nous avons donc voulu associer les différents gouvernements et pouvoirs publics concernés de près ou de loin, directement ou non, afin de soumettre des propositions à la direction d'Audi Forest et, surtout, d'Audi AG, et de vanter et défendre les avantages du site de Forest, ainsi que de remédier aux éventuels blocages, difficultés et *bottlenecks* qui y apparaîtraient, notamment en matière d'approvisionnement et de localisation des différents sous-traitants. Une prospection des terrains disponibles par les organes régionaux compétents a été menée et communiquée, après la lettre d'intention, à la direction d'Audi, tout comme un listing des multiples dispositifs d'aides directes ou indirectes apportées par le passé et qui pourraient l'être encore à l'avenir.

J'en viens maintenant à la question de la conditionnalité des aides. Vous savez, pour celles et ceux qui me connaissent et qui ont eu à travailler avec moi, que ce soit en commission des Affaires sociales ou en commission de l'Économie, que j'ai toujours plaidé pour une conditionnalité des aides.

J'ai non seulement plaidé pour que nous le fassions, mais je suis parvenu à convaincre mes collègues du gouvernement pour que des conditions soient incluses aux grands dispositifs d'aide pendant la période du coronavirus.

Nous avons effectivement fixé des conditions de maintien du volume de l'emploi, des conditions interdisant l'augmentation de la rémunération des dirigeants des entreprises aidées ou des membres des différents conseils d'administrations ou des *boards*. Nous avons prévu des mécanismes de

récupération en cas de non-respect des conditions afférentes à ces différentes aides.

Elles étaient prévues aussi pour partie dans certains accords conclus entre les Régions et la direction du groupe Audi dans les différents dispositifs de soutien à la formation, l'*upskilling* ou le *reskilling* du personnel.

De prime abord et des informations que nous avons reçues de la part des différents ministres compétents au niveau régional ou des différents organismes compétents, les conditions, *prima facie*, auraient été respectées par Audi, s'agissant en tout cas de manière spécifique des mesures de soutien à la formation du personnel.

Pour le reste, des dispositifs d'aide classiques qui relèvent de mes compétences, à savoir le chômage économique, ont été utilisés par Audi. Vous avez reçu les chiffres à la suite de la commission du mois de juillet. Ce sont des dispositifs généraux qui ne prévoient pas de faculté de récupération. Je pense que c'est un sujet que nous devons, à la suite du dossier Audi, et d'autres, envisager ou penser.

Mme Almaci a évoqué que nous devons aussi tirer les leçons pour l'avenir, comme ce fut le cas par le passé. La loi Renault ne s'est malheureusement pas appliquée aux travailleurs de Renault-Vilvorde. Elle s'est appliquée à toute une série de travailleurs par la suite. J'espère que l'issue sera plus favorable que celle de Renault-Vilvorde, mais nous devons aussi avoir une loi Renault *bis*, ou une loi Audi Forest.

C'est un débat sur lequel nous ne sommes pas toutes et tous d'accord, mais je pense que c'est un débat que nous devrions ouvrir le plus rapidement possible, sans faire de show, sans promettre la lune aux travailleurs et aux travailleuses d'Audi, sans mettre sur la table des propositions irréalistes.

Il faut chercher un juste équilibre – Mme Muylle l'a évoqué – entre la nécessaire réorientation, activation des travailleurs qui sont concernés en premier chef par une menace de restructuration et de licenciement collectifs, tout en permettant un temps suffisant à la négociation d'un plan social digne de ce nom, respectueux des travailleurs et des travailleuses.

Mais il faut aussi permettre un temps suffisant à la négociation d'un plan social digne de ce nom, respectueux des travailleurs, singulièrement, et je tiens à le dire ici, quand nous sommes face à un groupe qui n'est pas en difficulté. C'est un groupe qui anticipe des difficultés à venir à la suite de choix stratégiques erronés. Le groupe Audi ou le groupe VW n'en sont d'ailleurs pas les seuls responsables. On le voit avec l'ensemble de l'industrie automobile européenne. C'est vrai pour des groupes comme BMW, et pour Volvo même si son actionnariat est aujourd'hui chinois. On voit les *profit warnings* se succéder. On constate via les communications faites aux actionnaires et aux différentes bourses que l'industrie automobile européenne a clairement raté le tournant de l'automobile électrique accessible pour l'ensemble de la population. Elle a effectivement fait le choix de modèles haut de gamme, *premium*, à forte valeur ajoutée, de modèles sur lesquels, il faut le dire, les marges des constructeurs sont plus importantes que sur de plus petits véhicules, plus légers et moins coûteux. On voit que certains constructeurs européens aujourd'hui, et singulièrement des constructeurs français, essayent de reprendre rapidement ce virage vers les petites citadines électriques ou du moins vers des véhicules moins lourds et moins coûteux, mais je pense que c'est malheureusement tardif, bien qu'il ne soit jamais trop tard pour bien faire. C'est tardif pour toute une série d'implantations et d'usines sur le territoire européen. Mieux vaut tard que jamais, mais il faudra rattraper ce retard le plus rapidement possible, en réflexion avec les pouvoirs publics, comme je le disais. Il le faut pour créer une cohérence entre les décisions prises au niveau européen et les décisions prises aux niveaux régional et fédéral, notamment concernant la fiscalité automobile.

Je reviens à la *task force*. Elle est effectivement toujours en vie. Les contacts ont été réguliers pendant l'été entre les différents cabinets représentant les différents ministres au gouvernement, rassemblés au sein de cette *task force*. De même, nous avons continué à avoir des contacts avec les organisations syndicales représentatives des travailleurs. Je dois vous confesser que les contacts et les relations ont été beaucoup plus difficiles et moins nombreux avec la direction d'Audi. Je pense que c'est vrai aussi pour mon collègue Van Peteghem et pour le premier ministre ou d'autres membres du gouvernement. La direction d'Audi, comme elle le fait avec vous, se cache derrière la procédure Renault, utilise cette dernière avec une lecture très stricte, qui selon moi n'est pas conforme à l'esprit de la loi. En tout cas, elle est dévoyée. La direction réserve l'ensemble des communications et des informations aux représentants des travailleurs, ce qui en soi est une bonne chose.

En tout état de cause, elle est dévoyée pour réserver l'ensemble des communications et des informations aux représentants des travailleurs. En soi, il s'agit d'une bonne chose, mais cela complique sensiblement le travail de recherche d'un repreneur de qualité et cela a des incidences considérables sur l'emploi sur le site de Forest, tant pour le personnel d'Audi que pour les sous-traitants.

Jusqu'à présent, en ce qui me concerne, la communication avec la direction d'Audi – vous avez appris la démission du CEO bruxellois à la suite des annonces faites ces dernières semaines – est particulièrement difficile, voire inexistante. Je caresse toujours l'espoir que la direction d'Audi accepte de venir, une fois de plus, rencontrer les membres de la *task force*.

Je peux vous confirmer qu'à la suite des demandes formulées par les organisations syndicales – que j'ai personnellement relayées auprès du premier ministre –, la *task force* se réunira le 9 octobre, ce qui nous permettra également d'avoir davantage d'informations sur le dernier candidat en lice ou, à tout le moins, sur le seul candidat encore en lice. Il semblerait que la direction ait accordé un délai supplémentaire à ce candidat repreneur pour compléter, amender ou étoffer son offre.

Je tiens à rappeler que, puisque la direction d'Audi tire prétexte d'une lecture très stricte de la procédure et de la loi Renault, elle doit aussi avoir cette lecture stricte lorsqu'elle donne des réponses ou communique des informations aux représentants des travailleurs, à savoir les organisations syndicales. Ces dernières ont le droit de recevoir toutes les réponses à l'ensemble des questions qu'elles posent et remarques qu'elles formulent, en ce compris les demandes de précisions en rapport avec des candidats repreneurs du site.

Effectivement, vous avez eu raison de le souligner, il existe une nette contradiction et une divergence d'intérêts entre ceux des travailleurs d'Audi et des sous-traitants, ceux des différents gouvernements et la direction d'Audi, qui ne voit pas d'un bon œil l'installation sur le site d'Audi d'un concurrent étranger, éventuellement asiatique.

C'est, je pense, de la responsabilité des différents gouvernements dans le cadre de nos responsabilités et compétences respectives. Je répète que je ne suis pas de ceux qui se cachent derrière la répartition des compétences pour dire "on ne peut rien faire". Je ne suis pas de ceux qui se cachent derrière la période d'affaires courantes même si, objectivement, elle rend les choses plus complexes et plus compliquées.

En tout cas, dans le chef du gouvernement démissionnaire, elle offre pas mal de marge de manœuvre et de pouvoir à l'assemblée. Mais je reste conscient des contraintes qui sont celles des partis et des représentants qui, je l'espère, sont en train de négocier un accord pour la formation du futur gouvernement.

Mais, toutes ces réalités et difficultés objectives ne peuvent nous empêcher de tout faire pour garantir un avenir industriel au site de Forest et à ces travailleurs.

Sur la question du plan social et du reclassement, il existe un accord de coopération (c'est une réponse à la question des Engagés) qui date de 2005 prévoyant qu'un plan d'urgence sociale de reclassement des travailleurs victimes d'un licenciement collectif s'applique automatiquement dès lors que plus de 250 travailleurs sont concernés par une procédure de licenciement dans une Région et qu'au moins 50 d'entre eux sont domiciliés dans une autre Région.

Le dispositif est prévu. J'espère qu'il ne devra pas être activé mais, si nécessaire, il le sera dès que le licenciement collectif sera confirmé. Cet accord prévoit que la cellule soit convoquée et présidée par le ministre de l'Emploi de la Région du siège de l'entreprise et, en l'occurrence, le ministre de l'Emploi de la Région de Bruxelles-Capitale.

Le ministre fédéral sera invité à y siéger en tant qu'observateur et sans voix délibérative.

Ce matin en commission du Parlement bruxellois, le ministre Clerfayt a précisé que tout était organisé depuis quelques jours en préparation d'une éventuelle annonce de ce type et que la Région de Bruxelles-Capitale prenait donc ses responsabilités dans le cadre de l'accord de coopération de 2005 pour éventuellement mettre en place cette cellule le plus rapidement possible (tout en espérant que ce

ne soit pas le cas).

01.21 Minister **Vincent Van Peteghem**: De uiteenzetting van collega Pierre-Yves Dermagne bevatte al heel veel elementen en in vergelijking met de vorige gedachtewisseling kan ik wat mijn bevoegdheid inzake fiscaliteit betreft weinig aan de discussie toevoegen. Toch vond ik het belangrijk om vandaag voor dit belangrijke debat aanwezig te zijn. Die gedachtewisseling is inderdaad noodzakelijk. Overigens heb ik mij bij het begin van de vergadering wel afgevraagd welke opmerking de covoorzitter voor mij zou hebben voorbehouden indien ik afwezig was geweest.

In de vorige gedachtewisseling onderstreepten we al dat we tegenover de directie en de werknemers van Audi alles in het werk hebben gesteld om de werkgelegenheid en de productie in Vorst te houden. We hebben fiscale aspecten en aspecten van vergunningen en mobiliteit onder de loep genomen en de taskforce uitgebreid met Infrabel en de NMBS, omdat elementen die hen aanbelangen in de discussie met de directie ter sprake zijn gekomen. We zullen ondersteuning blijven bieden en besprekingen blijven voeren. We hebben dat de voorbije maanden en jaren gedaan en zullen dat in de toekomst blijven doen. Indien er voor de fabriek of de productiesite een opvolger wordt gevonden, zullen we steeds samen met het Parlement blijven zoeken naar oplossingen en naar manieren om ondersteuning te bieden.

Ik sluit me aan bij de opmerkingen met betrekking tot de afwezigheid van de directie. Dat is bijzonder jammer. Wij hebben namens de regering steeds een grote openheid getoond om met de directie in dialoog te gaan met het oog op oplossingen. Dat is ook de reden waarom mijn collega en ikzelf hier aanwezig zijn en met u van gedachten willen wisselen. We kunnen alleen maar hopen dat er bij de directie openheid is en dat zij met de werknemers snel voor sociaal overleg rond de tafel zullen plaatsnemen om naar de toekomst te kijken.

Wat de fiscale aspecten betreft, heb ik een aantal antwoorden gedestilleerd.

Ten eerste, de meewarige opmerking over de letter of intent van de collega's van het Vlaams Belang bij het begin van de vergadering, doet mij concluderen dat zij misschien de kennis van de directie van alles wat in dit land mogelijk is aan fiscale ondersteuningsmaatregelen ter ondersteuning van fabrieken overschatten. Er zijn de fiscale maatregelen in verband met innovatie, denk aan de innovatieaftrek, er zijn de fiscale maatregelen inzake ploegenarbeid en nog zo veel meer. Het overzicht in de letter of intent was voor sommige van de directieleden een openbaring. Zij hebben daarover ook meer vragen gesteld.

Dat we alles in een document hebben samengevat, was een goed initiatief, want ook voor die directie was het net zoals voor vele kmo's bijzonder moeilijk te weten op welke maatregelen zij een beroep kan doen. Vandaar dat de letter of intent een meerwaarde betekende. Meer nog, de afspraak die wij gemaakt hebben in de letter of intent en in het gesprek dat wij daarover met de directie hadden, is dat wij als uniek aanspreekpunt zouden fungeren, ook voor het overleg dat met de regio's gevoerd zou worden. Zo moest zij niet bij elk bestuursniveau haar ronde doen, maar kon zij bij één uniek aanspreekpunt terecht met al haar vragen, over de FPIM of over de PMV, over de innovatieaftrek of over de subsidies. Ik meen dat de letter of intent echt een meerwaarde was.

Zoals minister Dermagne daarnet terecht gezegd heeft, lagen er verschillende scenario's op tafel. Maar op geen enkel ogenblik hebben wij duidelijke toelichting gekregen welk scenario men precies wilde volgen. Had de directie duidelijk gemaakt wat zij nodig had, hadden wij mee gezocht naar oplossingen, maar ze bleef altijd onduidelijk over de plannen, waardoor wij bij wijze van spreken alleen maar de catalogus van alle ondersteuningsmaatregelen op tafel konden leggen in de letter of intent, zonder dat wij in detail konden gaan.

Daarnet vroeg mevrouw Muylle bijvoorbeeld naar de rol van de FPIM. Uiteraard kan de FPIM ondersteuning bieden, maar dat betekent dat de FPIM dan mee in het kapitaal moet stappen. Dat is de voorwaarde opdat de FPIM ergens ondersteuning geeft. Dat was een optie die wij op tafel hebben gelegd. Maar goed, ik begrijp wel dat het bijzonder moeilijk is voor een dergelijk bedrijf daarmee aan de slag te gaan.

Ten tweede, we hebben de regeling in verband met de ontwrichte zones in Vlaanderen en Wallonië inderdaad opnieuw verlengd, tot 2030, maar vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben we

daarom trent geen vraag ontvangen. Voor alle duidelijkheid, er moet altijd een vraag komen vanuit de regio. Wanneer we die vraag op federaal niveau ontvangen, voeren wij gewoon uit en wordt daarover in het Parlement gestemd. Als er dus een vraag komt, zullen we de noodzakelijke stappen zetten om die ondersteuning mogelijk te maken.

Ten derde, in verband met de terugvordering van de ondersteuningsmaatregelen, er is niet gebruikgemaakt van de niet-doorstorting bedrijfsvoorheffing van onderzoek en ontwikkeling. De administratie heeft ons ook duidelijk gemaakt dat er de voorbije tien jaar geen belastingkrediet voor O&O is toegekend aan Audi, maar ook geen aftrek voor innovatie. Er zijn dus drie fiscale ondersteuningsmaatregelen die niet gebruikt zijn door Audi. Alles wat betrekking heeft op de regeling voor ploegenarbeid, heeft Audi wel gebruikt.

Overigens geef ik nog mee dat er aan die fiscale ondersteuningsmaatregelen voorwaarden vasthangen. Wanneer die voorwaarden op het moment van de uitvoering gerespecteerd zijn, kunnen zij logischerwijze behouden blijven. Achteraf kunnen we die steun dan niet terugvorderen. Dat is nu eenmaal typisch voor een fiscale ondersteuningsmaatregel, in tegenstelling tot bijvoorbeeld subsidies.

Mevrouw de voorzitter, dan kom ik aan het bredere verhaal. U verwees terecht naar het rapport-Draghi, waarin wordt gefocust op innovatie, kapitalisatie van innovatie, decarbonisatie, de strategische onafhankelijkheid van ons continent. Daarvoor zijn veel middelen nodig. Het gaat niet alleen over publieke maar ook over private middelen.

Tijdens het Europese voorzitterschap heb ik de heer Mario Draghi uitgenodigd voor de Ecofin-bijeenkomst om daarover van gedachten te komen wisselen met de ministers van Financiën. Er zijn toen heel veel elementen naar voren gekomen, over de manier waarop wij onze kapitaalmarkten kunnen versterken en verstevigen en meer op de leest van dat soort uitdagingen kunnen brengen, om private middelen, middelen van burgers te activeren. Die elementen zitten ook allemaal vervat in zijn rapport. Dat rapport zal een belangrijke basis vormen voor het beleid van de Europese Commissie de komende vijf jaar. Het zal echter ook moeten vertaald worden naar het Belgische niveau, naar het niveau van de lidstaten. Op die manier kunnen wij de zaken die wij vandaag vaststellen en meemaken met Audi, zoveel mogelijk beperken. Dat is de boodschap aan u allen.

Namens de regering, ook al is ze in lopende zaken, kan ik alleen maar meegeven dat wij alles zullen blijven doen om daar waar nodig mee ondersteuning te geven, zodat wij de productie en de werkgelegenheid in ons land kunnen houden.

Meyrem Almaci, voorzitter: Dank u wel, heren ministers, voor de antwoorden.

Ik stel voor dat we voor de replieken dezelfde volgorde en een spreektijd van drie minuten per fractie respecteren. Het woord is aan de N-VA-fractie.

01.22 Axel Ronse (N-VA): Mevrouw de voorzitter, bedankt voor uw standvastige aanwezigheid, want ik stel vast dat uw covoorzitter nu en dan nog eens neerdaalt en neergedaald blijft.

Collega's, ik bedank ook u allen. Ik had ertoe opgeroepen om deze vergadering sereen te houden, om mekaar niet te bashen, en ik denk dat dat grotendeels gelukt is.

Er is echter nog geen perspectief. Ik vrees dat wij heel eerlijk moeten erkennen dat het heel moeilijk is om nu perspectief te geven.

Ik ben mijn uiteenzetting begonnen met te zeggen dat ik de Volkswagendirectie wantrouw. Volgens mij geldt dat voor iedereen hier aanwezig. Het belang van de directie is in het geheel niet meer de site in Vorst, de directie wil daar zo snel als mogelijk weg richting Mexico. Op dit moment is de bezorgdheid van de directie het grootst over de Duitse vestigingen, en ze kan Vorst niet snel genoeg verlaten. Wat de directie voor Vorst nog krijgt, zal haar worst wezen, want alles is reeds afgeschreven.

Om die reden wil ik een constructief voorstel formuleren, waarvan ik echter niet weet of het zaligmakend is. Het is alleszins geen toverknop. We beschikken over goede diensten in zowel Wallonië, Vlaanderen als Brussel, namelijk Flanders Investment and Trade (FIT), AWEX in Wallonië en BIE in Brussel. De medewerkers van die diensten hebben wereldwijd ontzettend goede contacten. Waarom stellen we niet

iemand van die diensten, of eventueel iemand van de sociale partners, zoals Agoria ...

Ik zie dat de voorzitter terug is van zijn neerdaling. Het is fantastisch om iemand meermaals te zien verrijzen tijdens één vergadering.

Waarom zouden wij niet iemand aanstellen die *dedicated* dat overnamedossier naar zich toetrekt? De site is uiteraard geen eigendom van de overheid, het gaat om *private assets*. Toch denk ik dat wij in dit geval moeten proberen om de kantjes af te lopen. De persoon die we aanstellen, moet kandidaat-overnemers oplijsten, spreken en objectiveren, zodat wij ons er op zijn minst van kunnen verzekeren dat alle nodige en nuttige pogingen worden ondernomen om een goede overnemer aan te trekken. Alvast vanuit Azië wordt met argusogen naar die site gekeken. Dat kan overigens het debat over staatssteun, waarbij Chinese spelers vaak terecht onderhevig zijn aan kritiek, misschien wel wat verzachten. Ik stel dus voor dat de deelstaatregeringen samen met de federale regering iemand met expertise aanstelt – daartoe zijn voldoende mensen bekwaam – om dat overnamedossier naar zich toe te trekken.

01.23 Reccino Van Lommel (VB): Er werd een aantal keer naar lopende zaken verwezen. Dat mag natuurlijk nooit een argument zijn om actuele dossiers als deze minder te behartigen. Eigenlijk wisten we eind vorig jaar al dat deze situatie zich zou voltrekken, alleen niet dat het zo snel zou gaan, want toen was al aangekondigd dat de Q8 e-tron naar Mexico zou verhuizen.

Ik heb in de antwoorden bijzonder weinig over de toekomst van de site gehoord. Daarover is weinig geweten. Daar blijf ik toch op mijn honger zitten.

Mijnheer de minister, u hebt vaak herhaald dat er een coherent beleid inzake de elektrische mobiliteit is gevoerd, zo coherent dat er op dit moment geen tweedehandsmarkt is. Iedereen wantrouwt de elektrische wagens. Ze zijn duur. U hebt dat ook gezegd. Tweedehands krijgt men die wagens aan de straatstenen niet kwijt omdat niemand ze wil en omdat er geen vertrouwen is. Velen weten niet wat te kopen. Ondertussen heeft het Belgische en het Europese beleid er wel voor gezorgd dat die automerken miljarden euro's hebben geïnvesteerd in R&D, in onderzoek en ontwikkeling van elektrische voertuigen, investeringen die ook in de prijzen moeten worden doorgerekend. Dan zegt u nu er niet in geslaagd te zijn om betaalbare elektrische modellen op de markt te brengen. De Chinese overheid heeft massaal gesponsord. Zij willen wel onze markt overspoelen. Dat maakt natuurlijk onze auto-industrie kapot.

U zegt dat de autobouwers de trein van betaalbare modellen gemist hebben. Ja, maar het is wel uw collega naast u die, in het kader van de elektrificatie van de bedrijfswagens, heeft gezegd dat de betaalbare modellen er zouden komen. Dat was in november 2021, toen wij over die wet in de Kamer hebben gedebatteerd. Toen heeft de regering zelfs gezegd dat die betaalbare modellen voor een verankering in ons land zouden zorgen. Het is er gewoonweg niet gekomen. Dan zeg ik: *I told you so*.

We hadden het vanmorgen nog over de afhankelijkheid van China, mijnheer de minister. De industrie in Europa is bedreigd. U geeft dat nu toe, maar u hebt dat met de regering wel al die jaren laten gebeuren.

01.24 Kurt Moons (VB): Mijnheer de minister, ik bedank u voor de juiste toelichting over de letter of intent. Na lang aandringen hebt u toch toegegeven dat de algemene bewoordingen te maken hadden met het feit dat u van de directie niet alle informatie had gekregen. Op 25 september 2024 verklaarde u: "*Cette lettre of intent tenait compte de toutes les préoccupations exprimées par la direction*." Er waren er dus blijkbaar geen, maar nu weten we wel dat u daadwerkelijk alle mogelijkheden hebt gebruikt. Het is een les voor de toekomst om een stok achter de deur te hebben om in gesprek te kunnen gaan met dergelijke directies.

Ten slotte ben ik blij dat de taskforce nog bestaat, maar ik zou graag weten wat de ideeën daaromtrent zijn. Ik vermoed dat u inzage hebt gekregen in het *information memorandum* bij de desinvesteringsproblematiek en het proces dat Audi heeft ingesteld. Ik treed de heer Axel Ronse bij dat u de terreinen van de site kunt bekijken om geïnformeerd te blijven over het proces, dus de desinvestering, zodat de overheid misschien een bod kan doen en op die manier een stok achter de deur houdt.

01.25 Denis Ducarme (MR): Je ne vais pas être très long parce que je ne vois pas ce que vous nous avez dit de nouveau, messieurs les ministres. Je n'ai rien appris de neuf alors que je pensais qu'il y aurait quand même aujourd'hui des éléments un peu plus tangibles et un peu plus concrets.

Je vous ai connu, monsieur Dermagne, plus convaincant qu'aujourd'hui. Vous commencez à nous dire: "C'est super, le fédéralisme belge a bien fonctionné". Le résultat est quand même qu'Audi va fermer. C'est bien pour le fédéralisme belge mais en attendant, le résultat n'est pas celui qu'on aurait pu peut-être attendre si les Régions et le Fédéral avaient anticipé davantage un certain nombre d'éléments. Ça ne coulait pas nécessairement de source mais j'ai été surpris de vous entendre dire que le fédéralisme belge a bien fonctionné. Nous parlons quand même de la fermeture d'une entreprise qui va coûter la fin de plusieurs milliers de contrats: les salariés plus, évidemment, peut-être les sous-traitants.

J'apprends tout de même un élément neuf, la communication que vous nous faites sur la réunion de la *task force*, que vous annoncez pour la semaine prochaine. Il y a donc un élément nouveau et vous "caressez l'espoir" – ce sont vos termes – que la direction d'Audi viendra. C'est quand même la démonstration d'une impuissance profonde que vous nous faites là. Quand un ministre fédéral nous parle de caresser l'espoir, nous, en tant que parlementaires, nous pouvions caresser l'espoir que la direction d'Audi eût été présente aujourd'hui. Dans ce cas-ci, il s'agit naturellement de vous, ministre fédéral de l'Économie et de l'Emploi.

Nous aimerions tous savoir, de manière transpartisane, au même titre que les Belges en général, quel montant des aides pourrait être récupéré auprès d'Audi Forest. C'est vraiment un élément que nous attendons. Je suis personnellement très déçu de cette réunion.

01.26 Caroline Désir (PS): J'aimerais à mon tour remercier les ministres pour leurs interventions et les réponses qu'ils nous ont apportées. Cela ne va bien entendu pas clôturer nos échanges sur le sujet, puisqu'ils vont se poursuivre cet après-midi avec les représentants des syndicats et d'Agoria.

À ce stade, nous ne sommes pas rassurés sur l'avenir du site et des travailleurs. En revanche, nous avons entendu votre volonté de faire en sorte que les pouvoirs publics prennent autant que possible leurs responsabilités dans ce dossier, notamment en essayant de convoquer une nouvelle réunion de la *task force*. Si la direction d'Audi a décidé de snober le Parlement, on peut espérer qu'elle acceptera une invitation du premier ministre. Nous espérons, par ce biais, disposer des informations les plus récentes sur ce dossier et suivre au plus près son actualité dans les prochaines semaines.

J'aimerais insister une fois de plus pour que le Parlement puisse obtenir tous les documents disponibles quant aux aides fiscales dont Audi a pu bénéficier. Je ne suis pas sûre d'avoir bien noté la réponse du ministre Van Peteghem à ce sujet, mais je pense qu'il nous manque une série de documents.

01.27 Robin Tonniau (PVDA-PTB): Mijnheer Dermagne, u bent begonnen met te zeggen dat de Audirectie afwezig, vaag en niet transparant is. Ik wil het nog sterker uitdrukken. Voor mij zijn het saboteurs. Ze saboteren de overname van hun eigen fabriek. We moeten op zoek gaan naar een overnemer, maar we moeten ook Audi dwingen om een overnemer te zoeken. Dat is een taak voor uw taskforce. De taskforce Audi bestaat, gebruik hem dan ook om op zoek te gaan naar een nieuwe overnemer voor de Audifabriek in Vorst.

U zegt dat de NMBS en Infrabel betrokken zijn bij de taskforce. Met alle respect, maar dat zal het verschil niet maken. De excuses die de directie zoekt om de fabriek te sluiten, zoals dat ze moeilijk ontsloten is, dat ze tussen de sporen en de Ring ligt, zijn absurd en kloppen niet. Ik heb daar gewerkt en we hebben toen op een jaar 250.000 wagens afgeleverd. We werkten met 7.000 personeelsleden, 7 dagen op 7. Waarom zouden ze nu geen 10.000 wagens per jaar meer kunnen produceren en hebben ze plotseling problemen met de toelevering? Dat zijn excuses die ze zoeken.

U moet zelf op zoek gaan naar een overnemer. U had het over de Europese problemen in de automobieliindustrie. Ik zie die problemen ook, maar dat komt omdat de Europese automobielfabrikanten veel te weinig hebben geïnvesteerd in eigen technologie. U hebt gezegd dat China 40 % naar Europa exporteert, maar de Volkswagengroep was de eerste groep die 40 jaar geleden, in 1984, zelf naar China is getrokken. Vandaag heeft de VW-groep in China 39 fabrieken staan. De productie van de Q8 stopt niet, maar verhuist naar Mexico omdat men daar meer subsidies kan vangen dan hier. Men zal het personeel daar 5 dollar per uur betalen. Hier speelt dus eigenlijk het egoïsme van de Audifabriek,

de Audirectie, de Audigroep en daar gaat de PVDA niet mee akkoord.

01.28 Nabil Boukili (PVDA-PTB): Madame la présidente, je vais tâcher d'être bref.

Messieurs les ministres, cette réponse est vraiment insuffisante. Je ne sens pas le gouvernement prêt à se mouiller dans cette affaire. Vous me parlez de *task force* mais quelle garantie avons-nous que vous allez vous impliquer? J'avais proposé l'idée d'un mandataire pour la recherche d'un repreneur. En effet, nous ne pouvons pas faire confiance à Audi car ils ne sont ni transparents ni honnêtes et leur seul objectif est de maximiser leurs profits. Nous ne pouvons pas nous contenter de les accompagner dans leur procédure.

Je veux bien entendre les critiques adressées aux propositions faites par le PTB mais que proposez-vous? Je ne vois rien. Monsieur Van Peteghem, vous nous avez égrené le catalogue de toutes les aides qui peuvent être mises en place mais je suis désolé, cela ne fonctionne pas. Audi a reçu 157 millions d'aides et finit quand même par fermer. À aucun moment ces 157 millions d'aides n'ont été utilisés comme un levier pour faire pression. Je ne comprends pas la logique que vous suivez en remettant cela sur le tapis.

Vous nous avez parlé de dispenses de précompte, mais la Cour des comptes elle-même – il ne s'agit pas du service d'étude du PTB – dit que cela coûte très cher sans que l'efficacité économique en soit prouvée. Or vous revenez avec cela. Il faut à moment donné changer d'attitude et disposer de moyens de pression sur Audi. Nous ne pouvons pas nous contenter de les accompagner alors que nous savons que leur unique objectif est de maximiser leurs profits et de réaliser des profits supplémentaires sur le site, site que nous sommes dans l'obligation de sauver face à tous les défis que nous avons à relever.

Je trouve, messieurs les ministres, que vos réponses sont insuffisantes et absolument pas à la hauteur de la situation!

01.29 Aurore Tourneur (Les Engagés): Messieurs les ministres, nous vous remercions des réponses qui ont été apportées. Cependant, force est de constater que toute une série d'interrogations demeurent sans réponse non pas parce que vous refusez sciemment de répondre mais parce que vous n'avez ni le pouvoir ni les informations pour le faire.

Ce flou reflète une certaine impuissance qui est ressentie face à cette fermeture. Elle est aussi perçue au niveau européen. C'est précisément la raison pour laquelle nous attendons le rapport Draghi et l'émergence d'une véritable politique industrielle ambitieuse et cohérente à l'échelle européenne. Nous semblons bien naïfs par rapport aux politiques cyniques mais terriblement efficaces de protectionnisme économique chinois et américain.

À court terme, il est impératif de mobiliser toutes les forces disponibles dans ce conflit et de rester positif. On ne peut rester passif. Il est surprenant de constater l'absence de réponse concernant la désignation d'un conciliateur social.

Monsieur le ministre, aviez-vous répondu à cette question?

01.30 Pierre-Yves Dermagne, ministre: Je n'ai pas répondu ici mais je l'avais fait en séance plénière il y a une dizaine de jours. Dès les premières heures du conflit social, nous faisons part aux organisations syndicales et à la direction que les conciliateurs sociaux du SPF Emploi étaient à disposition.

01.31 Aurore Tourneur (Les Engagés): Et ils ne sont pas encore intervenus?

01.32 Pierre-Yves Dermagne, ministre: Si, si, si! C'est quelque chose que l'on rappelle, mais les partenaires sociaux sont au courant. Il s'agit souvent du président de la commission ou de la sous-commission paritaire. Ce sont des gens qui sont en contact si pas quotidien, en tout cas régulier avec les interlocuteurs sociaux.

La médiation est une démarche volontaire. Les deux parties doivent accepter de s'inscrire dans une logique de médiation. Dès que nous avons reçu un signe de la part de la fédération patronale – les organisations syndicales souhaitaient que ce soit le banc patronal qui fasse la demande –, le

conciliateur social est entré en piste.

01.33 Aurore Tourneur (Les Engagés): Je vous remercie, monsieur le ministre.

Par ailleurs, nous observons qu'il aurait été nécessaire d'adapter la loi Renault de même qu'un durcissement des conditions d'octroi de primes (fédérales ou régionales) de soutien aux entreprises, notamment par des mécanismes de remboursement en cas de désengagement. Une telle mesure se serait avérée utile dans la situation que nous connaissons.

Je cède la parole à Ismaël Nuino pour la conclusion.

01.34 Ismaël Nuino (Les Engagés): Madame la présidente, pour reprendre les mots de ma collègue, il est assez dommage de ne ressentir que de l'impuissance. Mais en fait, je ne vous l'impute pas personnellement, monsieur le ministre, parce que j'ai l'impression qu'aujourd'hui, notre pays, nos différentes Régions se trouvent dans une grande situation d'impuissance face à la désindustrialisation à laquelle nous sommes confrontés.

Ce dont nous avons besoin aujourd'hui, c'est d'être réellement en capacité d'améliorer la souveraineté industrielle du pays, c'est de garantir un coût du travail qui soit maîtrisé, et du travail de qualité pour les travailleurs, c'est de garantir aussi un prix de l'énergie gérable, parce que cela fait partie de tout cela, et nous le voyons avec les difficultés internationales aujourd'hui. Nous risquons encore de subir des variations importantes. Nous avons besoin d'un coût stable de l'énergie.

Il faut garantir une meilleure compétitivité de notre pays au sein de l'Union européenne, mais aussi de l'Union européenne au sein du monde. Vous l'avez dit. Nous y sommes déjà revenus. L'*Inflation Reduction Act*, les subventions chinoises font que nous jouons un jeu qui n'est pas juste.

Le gouvernement n'a pas décidé de s'en référer à l'OMC pour voir si des règles n'étaient peut-être pas respectées.

Je ne vais pas faire un appel au ministre, mais peut-être à toute l'assemblée, de manière générale. Je pense que nous avons un vrai rôle, dans une réflexion long-termiste sur notre futur industriel. Nous devons être capables, lors de cette législature, de nous en emparer et de ne pas simplement accuser crise après crise en nous demandant ce que nous ferons plus tard. Nous devons vraiment réfléchir à un avenir industriel fort.

En ma qualité de nouveau parlementaire qui ne connaît peut-être pas encore tous les us et coutumes de la maison, je pense que cela peut être notre rôle, en tant que députés, de réfléchir à cela collectivement pour proposer un plan au gouvernement, mais aussi en collaboration avec toutes les entités fédérées.

01.35 Anja Vanrobaeys (Vooruit): Heren ministers, ik wil u bedanken voor uw antwoorden.

We moeten hieruit uiteraard lessen trekken en er is nood aan een Europees en een Belgisch industrieel beleid. Wat mij nu echter belangrijk lijkt, is dat we allemaal aan hetzelfde zeel trekken, of we nu in de federale regering, in de regionale regeringen of in lopende zaken zitten, of net met een nieuwe regering begonnen zijn. We moeten dringend aan hetzelfde zeel trekken om de site en de tewerkstelling te redden.

Mijnheer de minister, u hebt gezegd dat er een nieuwe taskforce samenkomt op 9 oktober op vraag van de vakbonden. Ik zou de oproep willen ondersteunen die andere fracties al gedaan hebben om daar af te spreken wie dat in handen kan nemen om te kijken of er een overnemer is of hoe men de site kan redden. Ik weet dat dat een gewestelijke bevoegdheid is, maar het is belangrijk dat we samenzitten en samenwerken.

Ik denk op dezelfde manier over de wet-Renault. De wet-Renault beschermt werknemers. We hebben het onlangs nog gezien bij Decathlon. Het ging daar in alle richtingen, maar dankzij de wet-Renault is er een sociaal plan, dat de tewerkstelling volledig garandeert. De wet-Renault werkt dus voor mij, maar dat wil niet zeggen dat ze niet kan worden bijgestuurd. Ik vind het heel erg dat de toeleveranciers zonder iets te weten aan de poort van Audi kamperen. Het is echter aan ons, collega's, om daarover hier een

consensus te vinden en de wet aan te passen zodat én de werknemers én de toeleveranciers van Audi kunnen rekenen op de bescherming waarop ze recht hebben. Dat is dan ook mijn tweede oproep. Ik wil dat hier samen bekijken. Het Parlement is in volle bevoegdheid, dus we kunnen daarover een consensus vinden.

01.36 **Nathalie Muylle** (cd&v): Dank u wel, mijnheer de minister.

Ik sluit mij aan bij de woorden van mevrouw Vanrobaeys. Zij komt tot de kern van de zaak. De heer Ronse roept op tot een sereen debat. Ik denk dat hij daar gelijk in heeft, want de meesten van ons zijn op de een of andere manier betrokken op regionaal vlak in Brussel, Wallonië of Vlaanderen.

Minister Dermagne, u hebt het over activeringscellen in Brussel. Volgens de wet is dat inderdaad de bevoegdheid van uw Brusselse collega, maar er werken heel veel mensen uit Oost-Vlaanderen en de andere regio's bij Audi. Men komt dus vanuit de drie regio's. Die hertewerkstelling zal dus ook een samenwerking met alle regeringen en met het Europese niveau moeten zijn. Ook in de parlementen zullen wij met elkaar moeten samenwerken. Wij zullen dit debat dus ook hier moeten voeren.

Ik ben het ook eens met mevrouw Vanrobaeys. We mogen wel ambitieus zijn, maar het is op korte termijn niet mogelijk om de wet-Renault aan te passen. Er moet immers ook een sluitend juridisch kader zijn. Ik hoor dat de onderaannemers van niets weten. U hebt de laatste weken achter de schermen, maar ook voor de schermen, sociale bemiddeling ingeroepen, mijnheer de minister. Ik denk dat er voor u in de komende weken een belangrijke taak is weggelegd. De NAR heeft een aantal adviezen en aanbevelingen voor onderaannemers gedaan. Ik wil u wijzen op de informatieplicht. Als er een procedure moet worden opgestart, moet dit op een correcte manier bij de onderaannemers terecht komen, zodat de nodige initiatieven in het kader van hertewerkstelling en sociale bemiddeling kunnen worden genomen.

Ik zeg dit met heel veel overtuiging, ook in het belang van de mensen van Audi. De onderaannemers hebben geen sterk wetgevend kader. Ik vind het belangrijk dat u ook hen, via sociale bemiddeling, de komende weken beschermt en initiatieven ter zake neemt. Dat kunt u perfect doen in lopende zaken.

01.37 **Meyrem Almaci** (Ecolo-Groen): Straks komt een aantal mensen met wie we het debat over hun noden kunnen voeren. Het is wel duidelijk dat we de wetgeving op korte termijn niet zullen kunnen aanpassen. Ik voel dat de commissie wel de wil heeft om niet alleen rond sociale bemiddeling en zekerheid voor de onderaannemers alle mogelijke stappen te zetten. De vraag dringt zich dan op of 9 oktober niet te ver is, want wat zal er in de tussentijd gebeuren?

Ten tweede, we kunnen mekaars voorstellen bekritisieren, maar van de heer Ronse tot aan de PVDA heb ik gehoord dat er in de toekomst een vorm van economische bemiddeling mogelijk moet zijn. Daarbij moet niet alleen het vraagstuk betreffende het kader rond sociale bemiddeling behandeld worden. We moeten ook bekijken welk kader we maken rond economische bemiddeling. Hoe zullen we in de toekomst ervoor zorgen dat we mee aan het roer kunnen staan bij het realiseren van die toekomst zodat we niet op achtervolgen zijn aangewezen? Die denkoefening moeten we ernstig nemen in de commissie voor Economie en in de commissie voor Sociale Zaken. Beide hangen immers samen. Bij de reactivering en de toekomst van de maakindustrie gaat het vaak over dit soort profielen en die sites. Er is dus wel een zekere samenhang.

Het heeft mij aan het denken gezet over hoe we voor die twee aspecten een duidelijke motor en kader creëren opdat we rond het economische aspect meer en een betere lead kunnen nemen dan vandaag het geval is. Daarvoor kunnen we voor een stukje naar vergelijkbare economieën in het buitenland kijken. Helaas zal China geen mogelijkheid zijn in het Europese juridische kader. Dat is een doodlopend spoor. Er zijn er wel andere waardoor we ons kunnen laten inspireren op dat vlak, maar dat is een ideologisch debat.

Op dit moment moet het afdwingen van een visie rond de onderaannemers en een duidelijk en eerlijk sociaal plan voor de rechtstreekse werknemers, die onder de wet-Renault vallen en gisteren een erg karig aanbod kregen, onze prioriteit zijn. Het is alle hens aan dek voor de regering om daar de lead te nemen binnen de bewegingsmarge die ze heeft. Het pleidooi voor het samenwerkingsfederalisme zou daarbij weleens onze beste vriend kunnen zijn.

01.38 Kjell Vander Elst (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, we moeten realistisch en eerlijk zijn, Volkswagen en Audi zullen uit ons land vertrekken. Het is redelijk hallucinant dat minister Van Peteghem verklaart dat de financiële incentives onvoldoende bekend zijn bij een bedrijf van dergelijke omvang. Ik schrik daarvan en het toont ook aan dat de interesse bij Volkswagen en Audi volledig weg is. We zullen over de oppositie- en meerderheidsgrenzen heen en ook over de gewestgrenzen heen verder moeten kijken om samen aan de toekomst van die site te werken.

Ten tweede verklaarden verschillende fracties dat ze de wet-Renault willen hervormen. De meningen daarover zullen botsen, maar een herziening van die wet is belangrijk voor de toekomst.

Ten derde verneem ik dat de taskforce nog leeft, wat een goede zaak is. Die taskforce moet ook voldoende samenkomen. Ik heb vernomen dat het Brussels Gewest het initiatief moet nemen om een aanvraag inzake een ontworpen zone in te dienen. Ik hoop dat het dat snel doet.

Ten slotte roep ik de onderhandelende partijen opnieuw op om ervoor te zorgen dat er snel een nieuwe federale regering is, voor welvaart, die voor onze industrie werkt, niet het minst voor de werknemers van Audi, want de tijd dringt.

Denis Ducarme, président: Nous sommes arrivés au terme de l'échange avec les ministres. Je les remercie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De gedachtewisseling eindigt om 15.43 uur.

L'échange de vues se termine à 15 h 43.