

# CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

## Bulletin des interpellations et des questions orales et d'actualité

---

Commission plénière

RÉUNION PUBLIQUE

LUNDI 10 MARS 1997

## SOMMAIRE

### INTERPELLATIONS JOINTES

de M. Bernard Clerfayt, Mme Marie Nagy, MM. Walter Vandenbossche, Alain Leduc et Dominiek Lootens-Stael (la fermeture de l'usine Renault à Vilvorde et ses conséquences pour l'économie et l'emploi bruxellois) à M. Charles Picqué, Ministre-Président et M. Jos Chabert, Ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures

(Orateurs: M. Bernard Clerfayt, Mme Marie Nagy, MM. Walter Vandenbossche, Alain Leduc, Dominiek Lootens-Stael, Paul Galand, Dominique Harmel, André Drouart, M. Charles Picqué, Ministre-Président et M. Jos Chabert, Ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures)

### QUESTION ORALE

de Mme Danielle Caron (les aménagements de certaines lignes de la STIB et les négociations en vue de la redéfinition du tracé des lignes de "De Lijn" et des "TEC") et réponse de M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport.

## Présidence de M. Jan Béghin, Premier Vice-Président.

- La séance est ouverte à 14 h. 35'.

### INTERPELLATION DE M. BERNARD CLERFAYT À MM. CHARLES PICQUÉ, MINISTRE-PRÉSIDENT ET JOS CHABERT, MINISTRE DE L'ECONOMIE, DES FINANCES, DU BUDGET, DE L'ENERGIE ET DES RELATIONS EXTÉRIEURES

concernant "la fermeture de l'usine Renault à Vilvorde et ses conséquences pour l'économie et l'emploi bruxellois";

### INTERPELLATION JOINTE DE MME MARIE NAGY

concernant "le problème des délocalisations industrielles et de la mise au chômage de milliers de travailleurs dans le secteur automobile";

### INTERPELLATION JOINTE DE M. WALTER VANDENBOSSCHE

concernant "la fermeture de Renault Vilvorde";

### INTERPELLATION JOINTE DE M. ALAIN LEDUC

concernant "les conséquences sur l'emploi bruxellois de la décision de fermeture de l'usine Renault à Vilvorde et les initiatives que pourrait prendre le gouvernement bruxellois";

### ET INTERPELLATION JOINTE DE M. DOMINIEK LOOTENS-STAELE

concernant "la fermeture imminente de Renault Vilvorde".

**M. Bernard Clerfayt.**- Le 28 février, l'énarque, président-directeur-général de Renault annonce qu'il a décidé de fermer l'usine Renault à Vilvorde. Le premier ministre avait été averti sept jours plus tôt. Silence radio de sa part...

"Eigen volk eerst". L'horrible slogan du Vlaams Blok a trouvé à s'exprimer en... France!

Aucune raison économique ne peut être avancée: l'usine de Vilvorde est extrêmement performante et est citée en exemple dans tout le groupe Renault. La productivité et la flexibilité du travail compensent largement les coûts salariaux supérieurs à la moyenne européenne. Simplement, la direction de Renault a préféré fermer une usine de sa "périphérie" plutôt que de fermer chez elle.

Les réactions en Belgique ont étonné: quand Clabecq est mis en faillite, c'est une affaire wallonne. Quand on ferme Renault Vilvorde, c'est une affaire nationale.

Aujourd'hui, je me réjouis de la grande unanimité des partis politiques qui désirent en débattre à Bruxelles. Tous ceux qui me suivent, Mme Nagy, M. Vandenbossche, M. Leduc et même le Vlaams Blok partagent aujourd'hui la doctrine du PRL- FDF: l'hinterland économique de Bruxelles dépasse largement les frontières administratives. C'est notre thèse depuis toujours, Bruxelles ne se limite pas à dix-neuf communes.

(Colloques)

**Mme Marie Nagy.**- Vous savez que l'hinterland de Bruxelles va jusqu'à Anvers ou Waterloo!

**M. Jean-Pierre Cornelissen.**- Ce que Mme Nagy vient de dire me paraît excessif mais M. Clerfayt a eu raison de dire ce qu'il a dit.

**M. Walter Vandenbossche** (en néerlandais).- Je tiens toujours à signaler que d'autres partis n'ont pas attendu aujourd'hui pour réagir.

**M. Bernard Clerfayt.**- Ceux qui condamnent les dérapages de l'économie de marché sont ceux qui, dans la majorité des Etats européens, étaient au pouvoir lors de la négociation de l'Acte unique. Et ce sont les mêmes qui réclament aujourd'hui une Europe sociale qu'ils n'ont pas été capables de mettre en place.

Ce qui choque dans cette affaire, c'est l'absence de respect des travailleurs et de leurs syndicats. Tout le monde s'étonne du non-respect des procédures de concertation sociale. Même le gouvernement français, même Jacques Chirac, ont tancé le PDG de Renault, sans doute trop heureux de faire la leçon, en matière sociale, à l'ancien chef de cabinet de Laurent Fabius. La Commission européenne a aussi rappelé qu'elle ouvrait une enquête pour violation des directives européennes en matière sociale. S'il manque une Europe politique, diplomatique, militaire, il manque surtout une Europe sociale. Le grand marché n'est pas là pour encourager les délocalisations au sein de l'Europe ni pour accroître les tensions entre les composantes européennes.

Si l'argument de Renault résidait dans les coûts de production trop élevés, si la très grande productivité et flexibilité du travail ne compensaient pas les salaires, alors nous devrions craindre, à brève échéance, la fermeture d'autres usines de montage. Ce ne seraient plus 3.000 emplois directs et 10.000 à 12.000 emplois indirects qui seraient menacés mais 100.000 emplois directs et de 300.000 à 400.000 emplois au total.

Si l'implacable logique économique trouvait à s'appliquer, nous payerions chèrement l'absence de vision économique et de stratégie industrielle de nos dirigeants. Car il y a longtemps que sont connus les excédents de capacité dans l'industrie de l'automobile et il y a longtemps que la question de la reconversion est posée. Sommes-nous, aujourd'hui, face à une crise de l'automobile, comme la Wallonie a connu, depuis les années soixante, une crise de la sidérurgie?

A Bruxelles, comme nous tous, je me suis réjoui de voir notre ministre de l'Economie réagir. Et quand je dis nous tous, c'est parce que nous nous proposons de déposer un ordre du jour motivé qui invite le gouvernement à mettre tout en oeuvre pour voir ce dossier traité de la meilleure manière possible.

Quelle est l'attitude du gouvernement bruxellois face à l'annonce brutale et économiquement illogique de la fermeture prochaine de Renault?

Le gouvernement entend-il se joindre aux diverses démarches entreprises pour inviter Renault à revenir sur sa décision?

Quel est l'impact, sur l'économie bruxelloise, de la fermeture en juillet de Renault Vilvorde pour les entreprises sous-traitantes et pour les travailleurs qui habitent en Région bruxelloise et viendront grossir les files de chômeurs? Quel est l'impact macroéconomique sur l'économie bruxelloise, au sens large, de la baisse de revenu qui résultera de la mise au chômage de milliers de travailleurs?

Quelles réponses de politique économique le gouvernement peut-il proposer pour s'opposer aux conséquences négatives de cette fermeture sur notre économie bruxelloise?

Quelles réponses, en terme de stratégie industrielle, de promotion de nouvelles activités économiques, le gouvernement apportera-t-il à la crise qui frappe le secteur de la construction automobile? (*Applaudissements sur les bancs du PRL-FDF*)

**Mme Marie Nagy.**- Lorsque les dirigeants de la société Renault ont annoncé la fermeture de Vilvorde, l'émoi a dépassé les familles des travailleurs. Les problèmes de politique de l'emploi et les délocalisations d'entreprises sont en question. L'emploi est une question régionale et notre tissu industriel dépend étroitement du montage automobile, entre autres à Forest.

Vilvorde fait partie de l'hinterland économique de notre Région, qui va de Waterloo au port d'Anvers.

Il y a un bassin industriel, personne ne le nie, mais je ne pense pas qu'il faut en venir pour autant à des considérations politiciennes.

La FGTB a récemment posé la question des délocalisations industrielles. La seule solution possible est, selon elle, la solidarité!

Le dernier rapport du BIT insiste sur l'importance des politiques nationales et régionales à mener contre ces conséquences sociologiques et économiques négatives de la délocalisation.

Les délocalisations ne sont pas une fatalité, mais une conséquence de la recherche effrénée du profit et de la compétitivité.

Il faut que les pouvoirs publics exigent l'égalité des conditions économiques et sociales dans tous les pays, pour éviter une trop grande guerre économique. L'Europe doit être garante de l'égalité sociale et économique.

Les Verts, à tous les niveaux, refusent la réaction d'impuissance des dirigeants nationaux et européens.

Les partis écologistes ont toujours défendu l'idée que la construction d'une union économique européenne ne se justifiait que si on réalisait également une union écologique et une harmonisation fiscale et sociale.

Les délocalisations s'effectuent à 80% vers d'autres pays européens. Il s'impose d'interdire aux entreprises qui délocalisent d'avoir plusieurs fois accès aux aides européennes.

Au niveau mondial, il faut exiger le respect des normes sociales et pénaliser les entreprises qui ne respectent pas les normes de l'OIT.

Les seules notes positives sont les réactions de solidarité qui se produisent un peu partout face à ces drames sociaux.

On risque d'aboutir à une situation pire encore. La politique doit définir l'ordre économique. La Belgique compte cinq usines automobiles, y compris Renault. Un milliard de chiffres d'affaires a été réalisé en 1996. La Belgique est le premier assembleur automobile mondial. Il y a 33.000 emplois dans ce secteur, mais les centres de décision se trouvent à l'étranger.

Quelles reconversions peut-on envisager pour ces activités si elles dépendent de sociétés multinationales? Le problème de la surcapacité était évident pour Vilvorde, mais latent pour l'ensemble de l'industrie automobile européenne. Cette aberration, qui provoque une lutte sans merci entre les constructeurs, existe à tous les niveaux et commence à produire des conséquences sociales lourdes. Une régulation préventive s'avère indispensable.

Ces derniers événements nous confortent dans l'idée qu'il faut rechercher d'autres modèles de développement. Il faut un développement autocentré de manière à maintenir et développer des activités sur lesquelles la Région a prise. Il faut développer des PME qui produisent dans et pour notre Région.

Nous voulons une ville écologique partant des besoins des utilisateurs et des potentialités existantes de développement endogène. L'adhésion de la population ne sera pas obtenue par un projet qui ne la concerne pas directement mais bien par un projet qui tirera parti des atouts de la ville: de la formation professionnelle, des universités, des capacités d'entreprendre des habitants.

Les politiques économiques d'emploi ou de formation en Région bruxelloise ne conduisent pas à un développement soutenable pour Bruxelles.

Je voudrais demander au ministre quelles sont les initiatives prises pour soutenir le combat des travailleurs et s'il y a des solidarités interrégionales qui sont mises en place. (*Applaudissements sur les bancs PSC et Ecolo*)

**M. Walter Vandenbossche** (en néerlandais).- La fermeture de l'usine Renault m'a inspiré pour cette interpellation dictée par l'actualité. Mes collègues et la presse ont déjà commenté abondamment cette fermeture. C'est pourquoi mon intervention sera brève. Mon groupe et moi-même sommes choqués par la décision de l'entreprise française de fermer

l'usine de Renault-Vilvorde alors que la culture de nos voisins français est aussi celle d'une minorité de nos concitoyens belges. Entre voisins, ce sont là de mauvais procédés. Nous avons pourtant coopéré dans le passé à la construction de l'Europe telle que nous la connaissons aujourd'hui.

Quelles sont les conséquences de la fermeture pour la Région bruxelloise? Cette question est de la compétence du Parlement flamand mais combien de personnes cette fermeture touche-t-elle dans notre Région? Quelles sont les conséquences indirectes pour les entreprises de sous-traitance?

Il serait utile de réaliser une analyse économique en Région bruxelloise. Comme l'usine de Renault ne disposait pas de centre de recherches et de développement, on a pu prendre plus rapidement la décision de la fermer. C'est la raison pour laquelle ce type d'usines d'assemblage est très vulnérable. Il serait utile de réorienter notre économie par un ancrage des sociétés dans notre Région. Je suis un fervent partisan de la collaboration entre les Régions.

La Région de Bruxelles-Capitale doit fixer ses priorités en concertation avec le pouvoir fédéral. Quel type de contrôle la Région exerce-t-elle sur ces grosses sociétés internationales? La Flandre s'attaquera à ce problème. Pourquoi Bruxelles n'en ferait-elle pas autant?

L'Europe, en laquelle je crois, m'a fortement déçue. Nous devons réagir à ce camouflet. Il faut d'urgence oeuvrer à construire une Europe sociale. En tant que capitale de l'Europe, Bruxelles ne peut pas rester indifférente à ce problème. La Région de Bruxelles-Capitale doit prendre l'initiative et indiquer la direction à suivre dans l'avenir.

**M. Alain Leduc.** - C'est avec consternation et révolte que nous avons appris la décision de la direction de Renault de fermer l'usine de Vilvorde, jetant à la rue plus de 3000 ouvriers.

Le PS me charge, aujourd'hui, d'apporter le soutien de notre groupe à ces ouvriers; comme Mme Raymonde Dury, députée européenne et M. Charles Picqué l'ont fait dès le premier jour.

Notre soutien immédiat va aux travailleurs de Renault. Nous voulons ainsi exprimer notre refus de cloisonner la solidarité, qui doit s'exprimer de la même manière, que les travailleurs soient Flamands ou Wallons, Belges de souche ou non, où qu'ils travaillent, en Europe, en Afrique, même en Asie, qu'ils soient des hommes ou des femmes.

Pour nous, ce sont avant tout des travailleurs, aujourd'hui balayés par les décisions arbitraires de ces détenteurs de capitaux, uniquement préoccupés de rentabilité financière à court terme et sans aucune préoccupation pour les situations sociales qui découlent de leurs décisions. Ils considèrent les travailleurs comme des objets à jeter quand ils ont cessé de servir.

Il est urgent de s'opposer à un capitalisme sauvage et d'imposer une planification sociale de l'économie européenne et une régulation de la circulation des capitaux, qui, en

l'absence de règles, permet de désorganiser le travail, ici, pour le transporter là où la main-d'oeuvre est moins coûteuse.

Nous devons être totalement solidaires des travailleurs de Renault-Vilvorde. Le moment est à la mobilisation des forces vives de toutes les Régions pour arrêter ce type de délocalisation sauvage.

Bien sûr, ces travailleurs ont déjà reçu un certain nombre de messages de solidarité: ceux des travailleurs de Renault-France, des concessionnaires, du secteur automobile de Belgique, des habitants de Vilvorde, de leurs organisations syndicales et de la Chambre des Représentants. Nous demandons, aujourd'hui, que, par un ordre du jour motivé, notre parlement leur témoigne son soutien.

Je ne peux m'empêcher de douter de la sincérité de certains, notamment MM. Chirac et Juppé, qui se sont dit choqués, alors que c'est dans leurs cabinets que ce programme a été concocté.

Quand le capitalisme se veut social, on donne une pomme d'une main et de l'autre on enlève un emploi ou inversement.

Dans ce contexte, largement international, dont les retombées sociales vers les Régions sont évidentes, je souhaiterais demander à M. Chabert quels sont les outils légistiques ou les incitants financiers dont il dispose pour éviter de telles délocalisations dans notre Région.

Ces outils ont-ils été utilisés avec succès? Sinon, de quels moyens manque-t-il?

Notre ministre de l'Economie a-t-il envisagé une action commune avec ses homologues des autres Régions? A notre ministre de l'Emploi, je demande combien de familles bruxelloises sont touchées de manière directe ou indirecte. Quelles sont les mesures prévues?

Nous estimons que la lutte des travailleurs de Renault n'est pas perdue d'avance. Au contraire, les événements ont secoué l'inertie européenne. Nous devons combattre avec les travailleurs de Renault et avec le monde du travail pour faire avancer l'Europe sociale.

Le ministre de l'Economie, M. Chabert, notre représentant auprès de la CIG, devra faire preuve de fermeté pour exiger que l'Europe sociale soit une priorité du nouveau traité qu'on est en train de nous préparer.

Le SETCA, depuis 10 ans, s'est battu de manière transnationale contre cet arbitraire patronal.

Cette lutte a eu lieu, en Belgique, dans la chaîne Delhaize et, aux Etats Unis, dans la chaîne Food Lion. Plusieurs journées de grèves ont été organisées ici, pour faire pression là-bas. Ce combat transnational qui, il y a dix ans, était taxé d'idéaliste, apparaît, aujourd'hui, à tous, comme la seule alternative à la mondialisation de l'économie: à savoir la solidarité de tous les travailleurs et, par delà, la solidarité des travailleurs du monde entier.

**M. Dominiek Lootens-Stael** (en néerlandais). - Notre Parlement doit adopter une position unanime. Le Vlaams Blok est choqué, comme les travailleurs et les organisations syndi-

cales, par la décision de Renault-France qui est brutale et inhumaine. Des ouvriers et des employés sont jetés sur le pavé sans concertation ni mesures d'accompagnement.

Des milliers de familles, des dizaines de petites et de grandes entreprises et des centaines de commerçants en supporteront les conséquences. Après cette succession de fermetures, ce génocide social démontre qu'il faut mener une autre politique. Le Vlaams Blok ne se satisfait pas des belles paroles du gouvernement bruxellois. C'est le manque de vision économique de l'équipe Dehaene qui nous rend impuissants à créer des emplois supplémentaires. Le gouvernement bruxellois en est également responsable, puisque ce sont les mêmes partis traditionnels qui y font la pluie et le beau temps. En Belgique, une entreprise peut être fermée sans concertation avec les pouvoirs publics. Les gens se demandent à juste titre à quoi sert encore la politique. Les pouvoirs publics doivent veiller à ce que règne un climat favorable aux entreprises et à assurer un ancrage des entreprises. On ne peut pas accepter que le siège principal d'un groupe ferme, de l'étranger, une usine rentable sans qu'interviennent les pouvoirs publics.

Cette décision n'a pas été dictée par une politique du "eigen volk eerst", mais bien par un capitalisme d'Etat typiquement français. Les Régions sont impuissantes puisqu'elles n'ont pas pu empêcher la fermeture mais qu'elles doivent, par contre, en supporter les conséquences sociales.

Ce drame a aussi pu se produire parce que l'Europe est une construction exclusivement économique, que défendent les partis traditionnels. Cette Europe nous prend des emplois et des richesses. Le premier ministre Dehaene souligne l'urgence d'une Europe sociale. Il ne faut rien en attendre, parce que l'Europe a été créée pour servir d'autres intérêts.

Les propositions du Vlaams Blok, à court terme, pour Renault-Vilvorde sont les suivantes. Les dirigeants de ce pays doivent exercer une pression maximale, en particulier au niveau européen, pour que l'usine se voie encore offrir une chance. Les pouvoirs publics doivent mettre toutes les voies de recours possibles à la disposition des travailleurs pour forcer Renault-France à changer d'attitude. Les autorités ne peuvent en aucune manière gêner l'occupation de Renault. Le gouvernement bruxellois doit inciter les autres gouvernements à imprimer leurs accents propres à ces revendications.

Le Vlaams Blok est toujours intervenu pour défendre les droits des travailleurs et il continuera à le faire. Il demande que le gouvernement fasse, pour une fois, la même chose. *(Applaudissements)*

**M. Paul Galand.** - Je ferai trois constats. M. Lootens-Stael a fait un discours qui mélange faussement des dimensions sous-économiques et des propos ultra-nationalistes *(Applaudissements)*

Tentant de récupérer les inquiets, il essaye de désorienter l'opinion face aux défis d'avenir.

*(Président: M. Jean-Pierre Cornelissen).*

Il tente de récupérer Zola au service de son projet "gris" et distille ainsi un ferment destructeur.

L'absence de réponse forte, démocratique et progressiste apporte de l'eau au moulin infernal de l'extrême droite *(Applaudissements)*

Deuxième constat: il faut replacer ce débat dans le contexte européen et mondial, combattre la croissance sauvage de l'économie et le dumping social qui jouent principalement entre les Etats de l'Union européenne. Ce qui se passe brutalement chez Renault est la suite d'une longue série de fermetures-délocalisations dans l'ensemble du pays. En Belgique, un emploi sur deux fait partie de la liste des emplois délocalisables.

Il y a des moments où les pères fondateurs de l'Union européenne doivent se retourner dans leur tombe. Collègues des partis traditionnels où étaient nos partis quand Ecolo a critiqué les accords de Maastricht parce qu'ils n'incluaient pas une convergence sociale et écologique positive dans l'Union européenne? Quand Ecolo s'est opposé à la conclusion des accords du GATT, sans qu'il y ait de contrôle démocratique sur l'O.M.C., sans aucune contrepartie sous forme de clauses sociales comme la reconnaissance des normes de l'O.I.T., vos partis ne nous ont pas suivi. La majorité de ce Conseil a d'ailleurs adopté ces accords, M. Hasquin s'est abstenu si je m'en souviens.

**M. le Président.** - Il y en a eu d'autres, M. Galand.

**M. Paul Galand.** - Effectivement, ce fut aussi votre cas, Monsieur le Président. Quand j'ai interpellé MM. Picqué et Chabert sur la préparation du Sommet de Copenhague sur le développement social, où étiez-vous? Maintenant devant l'effet de ces distorsions, vous criez, mais bien trop tard, au scandale.

Troisième constat, il demeure une opportunité pour réajuster les choses: la CIG. Seriez-vous capable de la saisir? Imposerez-vous, en juin, au Sommet d'Amsterdam, l'Europe sociale, l'harmonisation fiscale et le développement durable? C'est pour nous, une condition sine qua non d'approbation.

Dans le cas de Renault, M. Dehaene a évoqué son recours auprès de l'OCDE pour non-respect du code de bonne conduite des multinationales, mais les violations des stipulations de ce code ne sont pas suivies de sanctions. M. Schweitzer décide sans prévenir, sans négocier s'il n'y avait la réaction des travailleurs, qu'aurait-il eu à craindre sinon des lamentations?

Il faudrait enfin "tordre le cou" à des pseudo-certitudes qui tiennent plus du dogme que de la réalité.

L'emploi coûterait trop cher. Mais les salaires trop élevés sont ceux de quelques grands patrons qui licencient les autres sans respecter tous leurs droits fondamentaux. Nous sommes entraînés dans un retour vers le XIXe siècle. Le marché finira lui-même par être cassé suite à des mesures qui vont à l'encontre du progrès social et du développement durable.

Avec les connaissances techniques actuelles, la voiture recyclable est possible. Renault-Vilvorde aurait donc pu s'inscrire dans le développement durable.

Actuellement, nous constatons un refus de négocier un nouvel équilibre entre la croissance et le progrès. Une répartition équitable des plus-values et du travail doit être une priorité.

Pour nous, Ecolo, une logique économique qui n'est pas au service de l'homme n'est plus une logique économique. L'économique pour l'économique ça n'a pas de sens, c'est même une négation de l'économie.

La CIG offre l'occasion de redresser la situation face à un marché unique unilatéral et aux injustices sociales. Nous exigeons que le développement durable et la convergence sociale soient inclus dans ses décisions, sinon nous nous devons de refuser d'approuver les traités.

**M. Dominiek Lootens-Stael** (en néerlandais).- Après ce que M. Galand a dit au début de son interpellation, il vaudrait mieux qu'il utilise désormais avec un peu plus de circonspection la notion de "démocratie". D'ailleurs, les travailleurs de Renault ne lui sauront pas gré de ses propos.

**M. Dominique Harmel**.- Au nom du groupe PSC, je veux dénoncer la manière inacceptable dont M. Schweitzer a pris sa décision sans tenir compte des efforts effectués par le personnel de Vilvorde depuis de nombreuses années.

On invoque certaines raisons économiques. Ce ne sont que de faux prétextes. Par facilité, égoïsme et manque de solidarité, certains ont préféré un repli frileux. Il est plus facile de licencier à l'étranger que chez soi.

Ce comportement est inacceptable, d'autant plus que les législations européennes n'ont pas été respectées.

Quels sont les contacts qui ont été pris avec les responsables du gouvernement fédéral et ceux de la Région flamande pour faire respecter les législations européennes en matière de fermeture d'entreprises, de préavis et de fonds de fermetures?

Quelles seront les mesures à prendre si on n'arrive pas à convaincre la direction de Renault de changer d'avis et que ferons-nous pour les travailleurs?

Dans une même optique, que comptez-vous faire pour que cela ne se reproduise plus?

Quels contacts avez-vous avec vos homologues pour éviter que ce type de décision ne se prenne plus par-dessus vos têtes?

Quels contacts avez-vous avec les dirigeants de VW-Forest pour que le risque ne se reproduise pas?

M. Chabert, il y a quatre ans, nous a dit qu'il était heureux d'annoncer que Toyota allait s'installer dans notre Région. Avez-vous encore, M. le Ministre, actuellement, des contacts de ce type pour prévoir une extension, plutôt qu'un nouveau départ dans le secteur automobile?

Par ailleurs, la Région ne devrait-elle pas envisager une action pour faire respecter la législation européenne?

Quelle politique compte développer le gouvernement en matière d'emplois dans les PME? Que comptez-vous faire à l'égard des sous-traitants de Renault?

Nous devons, en accord avec les gouvernements fédéral et flamand, faire fléchir la direction de Renault. A défaut, il faut exiger le respect des législations européennes et réfléchir à des propositions législatives qui protègent les travailleurs ou contribuent à une politique de l'emploi.

Enfin, je me réjouis de voter une motion manifestant notre soutien aux travailleurs de Renault, lâchement abandonnés. (*Applaudissements sur les bancs PSC et Ecolo*)

(Présidence: M. Jan Béghin).

**M. André Drouart**.- Je ne puis passer sous silence un certain malaise. J'ai l'intime conviction que le politique est en train de suivre l'actualité au lieu de la précéder. Il aura fallu les événements dramatiques de cet été et, aujourd'hui, Renault, pour que certains soient là, alors qu'ils ont soutenu l'Europe de Maastricht, l'Europe du fric.

Ce n'est pas sain, le politique doit précéder l'actualité.

Certains, à gauche comme à droite, se rejettent la responsabilité et s'affranchissent des décisions qu'ils avaient avalisées.

Je rappelle qu'il y a un an, la Communauté française licencierait trois mille enseignants, autant que Renault aujourd'hui.

Le politique doit retrouver la priorité sur l'économique, sinon il n'y aura pas de salut. (*Applaudissements sur les bancs de Ecolo*)

**M. Charles Picqué**, Ministre-Président.- La suppression des emplois chez Renault a suscité l'indignation en particulier quant à la manière dont elle a été annoncée. Cette manière fait montre de la logique d'une pratique économique qui n'a pour objectif que le profit à court terme.

Pourtant, il y avait des indices, comme par exemple, en décembre dernier, l'échec de la négociation entre Renault et Volvo, échec lié surtout à la culture d'entreprise de la société Renault. Pour plus de détails, je vous renvoie à l'article paru dans le journal "Le Monde" du 12 décembre 1996.

Derrière les discussions pseudo-sociales des laudateurs de l'économie de marché, se cache le mépris des travailleurs.

Ceux qui croient que nous sommes condamnés à la pensée unique doivent se rendre compte qu'il existe d'autres cultures politiques qui réservent une force centrale à la dimension humaine dans les relations économiques.

Monsieur Clerfayt, votre allusion selon laquelle il s'agirait là d'une responsabilité de ceux qui ont construit l'Europe sociale, m'étonne.

Vos partenaires parlent de "progressisme par le marché"!

L'Europe sociale a eu ses détracteurs, notamment au sein du parti conservateur britannique. Rappelez-vous Dublin, où il y a eu des opposants à l'Europe sociale dans un camp qui n'est pas le mien. (*Colloques*)

Il est évident que je partage la détresse des travailleurs de chez Renault. Nous avons pu constater, par ailleurs, la saine réaction qui a suivi cette fermeture, attitude qui a permis d'éviter des querelles de clocher.

Cela dit, il y a une soixantaine de travailleurs bruxellois concernés. J'ai demandé à l'ORBEM de prévoir des mesures d'accompagnement et j'ai pris contact avec les deux principales délégations des travailleurs. La fermeture de Renault-Vilvorde n'est pas encore définitive; ensemble, nous devons faire pression sur le groupe Renault, même si ce sera difficile.

M. Chabert évoquera, dans quelques instants, les conséquences de cette fermeture sur les sous-traitants installés à Bruxelles.

Je réaffirme mon souci de mettre sur pied une cellule de reconversion, principalement pour la soixantaine de familles concernées.

Je suivrai l'évolution du groupe Renault dont l'action est actuellement en hausse; je vous rappelle que 52% des parts de Renault sont privatisées. Peut-être allons-nous vers une nouvelle avancée de la privatisation?

En tout état de cause, j'entends mettre en oeuvre tout ce qui sera nécessaire pour atténuer les conséquences désastreuses de cette décision, prise avec une brutalité et un cynisme révélateurs d'une certaine attitude économique. (*Applaudissements*).

**M. Jos Chabert**, Ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures (en néerlandais).- Le nombre d'orateurs qui ont réagi est la preuve que la fermeture brutale de Renault-Vilvorde provoque aussi des remous dans notre Région. Je m'associe à cette indignation. Cette approche est contraire à toute dignité humaine. La fermeture de Vilvorde constitue un déni pur et simple du modèle de concertation belge. L'indignation n'a jamais été aussi forte: c'est là, au demeurant, un constat positif. Toutes les forces sont mobilisées et l'indignation générale pourra servir de levier à la création d'une Europe sociale.

La grande maison européenne n'a de sens que pourvue d'une dimension sociale affirmée. Ce débat n'est pas un plaidoyer contre l'Europe: c'est un plaidoyer pour plus d'Europe, pour une Europe harmonieuse et sociale. Il est inacceptable de créer et de maintenir des entreprises en injectant des subsides, obligeant ainsi d'autres entreprises à fermer. Sur ce point, l'Europe est impuissante. Outre Renault-Vilvorde, cette stratégie a déjà fait de nombreuses autres victimes. Il faut d'urgence faire preuve de solidarité pour renverser la vapeur. Je trouve dangereux qu'un groupe fasse appel au principe "eigen volk eerst".

**M. Dominiek Lootens-Stael** (en néerlandais).- Le ministre ne m'a pas compris. J'ai bien dit qu'il ne s'agissait pas d'une politique du "eigen volk eerst", mais bien d'une forme de pur capitalisme d'Etat.

**M. Jos Chabert**, Ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures (en néerlandais).- En tout cas, votre raisonnement est faux.

Il faut conclure des accords européens et - à terme - mondiaux de réglementation sociale pour pouvoir éviter dans la mesure du possible une délocalisation vers des pays où la main d'oeuvre est bon marché.

Que pouvons-nous faire à Bruxelles? Nous devons essayer d'éviter que des entreprises quittent notre Région. Je fais référence ici au plan Dynamo qui prévoit cinquante mesures pour redynamiser l'économie bruxelloise. Les centres d'entreprises et Ecobru, l'adaptation de la loi d'expansion et la discussion en commission des Finances de certaines mesures fiscales sont autant de mesures favorables aux entreprises.

Je voudrais à présent objectiver la question de la délocalisation. Des entreprises quittent Bruxelles, ce qui a un effet négatif sur l'économie bruxelloise et sur l'emploi. Une entreprise qui tire avantage de sa délocalisation ne fait rien d'autre qu'obéir à une loi économique. Nous devons organiser un mouvement inverse à Bruxelles dans le secteur secondaire. Des entreprises internationales souhaitent installer leur quartier général européen à Bruxelles. Sur ces deux plans, il y a des exemples positifs: les sacs Delvaux et Sitel, Chrysler, Global One et Mobistar. Ces implantations ont contrebalancé la délocalisation d'autres entreprises. Lorsque certaines entreprises sont enclines à quitter Bruxelles, nous essayons aussi de convaincre, par la voie discrète de la persuasion, d'autres entreprises de rester à Bruxelles.

Enfin, je tiens à réagir aux questions posées sur l'orientation de la politique économique à Bruxelles. Des entreprises de Bruxelles peuvent-elles connaître le même sort que celui de Renault-Vilvorde? C'est en effet possible: personne n'est à l'abri. Mais, nous devons nous positionner en tant qu'européens et ne pas adopter de comportement sectaire. Il s'agit d'un grand marché unique interne qu'il est impossible de verrouiller.

Le Plan régional de Développement, l'accord gouvernemental et le plan Dynamo mettent tous trois l'accent sur le maintien d'une structure économique équilibrée à Bruxelles, ce qui y implique le maintien d'un secteur secondaire fort à côté d'un secteur tertiaire étendu. C'est la raison pour laquelle nous devons créer un climat favorable aux entreprises. Mais la fermeture de Renault-Vilvorde n'est pas liée à son appartenance au secteur secondaire. Toute implantation internationale, à Bruxelles, d'une entreprise dont la société-mère n'est pas établie à Bruxelles peut faire l'objet d'une décision semblable.

M. Walter Vandenbossche a raison de dire que nous devons attirer à Bruxelles des centres de recherches et de développement. Les activités à haute valeur ajoutée sont plus difficiles à délocaliser.

Quelles actions allons-nous entreprendre dans l'avenir, dans notre Région, pour éviter des situations comme celles qui se présentent aujourd'hui chez Renault-Vilvorde? La Région bruxelloise n'est pas directement concernée dans ce dossier. Nous devons en premier lieu témoigner notre solidarité. En outre, le gouvernement fera les démarches juridiques nécessaires aux différents niveaux, en concertation avec les autorités belges et européennes.

En ce qui concerne les conséquences directes pour l'emploi, soixante Bruxellois perdront leur emploi. La majorité des travailleurs habitent en Flandre. Les conséquences sur



les emplois indirects ne semblent pas, non plus, dramatiques. Des contacts sur le terrain indiquent que pratiquement aucune société de sous-traitance bruxelloise n'est touchée ni menacée de fermeture.

Je suis reconnaissant des témoignages de solidarité au-delà des clivages entre partis, qui démontrent une volonté politique d'empêcher à tous les niveaux que de tels événements regrettables ne se reproduisent. (*Applaudissements*)

**M. Bernard Clerfayt.**- Au-delà des différences sur certains grands principes, je me réjouis qu'on ait retrouvé une solidarité de tous les groupes démocratiques de cette assemblée avec les travailleurs de Renault.

Je prends acte des mesures prévues par le gouvernement, et me réjouis qu'il ait prévu une cellule pour le reclassement des victimes bruxelloises des pertes d'emploi.

La stratégie de reconversion économique, ou plutôt d'adaptation des activités, doit s'orienter davantage vers les besoins de la population bruxelloise.

La Région garantira son économie en renforçant l'activité des PME, flexibles, adaptables. Delvaux en est un bon exemple. (*Applaudissements sur les bancs du PRL-FDF*).

**Mme Marie Nagy.**- Dans ce débat, un des paradoxes les plus importants que nous constatons est d'entendre les discours que tiennent, aujourd'hui, les représentants de deux grandes forces européennes, le PPE et le PS, qui dominent le Parlement européen et qui ont accepté les mesures qui font aujourd'hui l'Europe.

(*Protestations sur les bancs du PSC et du PS*).

Mme Dury a aussi voté la ratification du traité de Maastricht.

Je me réjouis aujourd'hui que ces deux forces aient rejoint le camp de ceux qui disent qu'il faut une Europe plus sociale mais je les mets au défi de répondre, lors de la prochaine CIG, à un projet qui pourra modifier les traités de façon à mettre en oeuvre l'Europe sociale.

Entre-temps, il ne faut pas se voiler la face, il faudra faire face à la situation des victimes de la fermeture de Renault, tout en sachant qu'une telle situation peut se reproduire.

Je souhaite dire à M. Chabert que son modèle de développement, qui consiste à attirer des multinationales, est précisément ce que nous critiquons, car un jour ces entreprises pourront partir. Vous mettez tous vos oeufs dans un même panier que vous ne contrôlez pas. Nous payons tous vos centres de coordination, alors qu'on devrait peut-être en évaluer le rapport qualité/prix sur le plan de l'emploi.

**M. Jos Chabert,** Ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures.- Madame Nagy, voudriez-vous que la teneur de votre discours soit communiquée aux autorités européennes? Avez-vous conscience que si les institutions européennes quittaient Bruxelles, cela entraînerait la suppression de dizaines de milliers d'emplois?

**Mme Marie Nagy.**- Quand des entreprises multinationales partent, tous les sacrifices que vous avez fait faire à d'autres ne comptent pas.

Nous plaçons pour un développement plus équilibré et davantage tourné vers des entités qui ont besoin de Bruxelles, qui en dépendent et qui ne dépendent pas de centres de décisions sur lesquels Bruxelles n'a aucune prise.

Je me réjouis du soutien que nous apportons, aujourd'hui, aux travailleurs de Renault, en espérant que cette unanimité se traduira à l'avenir par une modification des politiques et par un vote différent, lorsqu'on reverra les traités d'Union européenne. (*Applaudissements sur les bancs Ecolo*)

**M. Alain Leduc.**- Au nom du groupe socialiste, je regrette qu'une composante aussi importante de cette Région ait été si peu entendue, alors que vous vous plaignez d'un manque de débat en matière économique, dans cette enceinte.

Je demande à M. Chabert si la négociation de la révision des traités européens, lors de la CIG, sera subordonnée à l'adoption de mesures visant à réaliser l'Europe sociale.

**M. Jos Chabert,** Ministre de l'Economie, des Finances, du Budget, de l'Energie et des Relations extérieures.- Je crois pouvoir répondre à M. Leduc qu'il entre dans les intentions des gouvernements fédéral et régionaux de promouvoir l'insertion d'un chapitre social dans les traités, lors de la Conférence d'Amsterdam.

Je ne sais cependant pas si l'Europe réussira cette opération, mais je subodore que les résultats des élections en Grande-Bretagne ne seront pas sans influence sur cette question.

**M. le Président.**- Une motion motivée signée par MM Eric van Weddingen, Robert Hotyat, Dominique Harmel, Paul Galand, Jan Béghin, Michiel Vandebussche et Sven Gatz, est libellée comme suit:

"Le Conseil de la Région de Bruxelles-Capitale,

ayant entendu les interpellations de M. Bernard Clerfayt, Mme Marie Nagy, MM. Walter Vandebossche et Alain Leduc relatives à la fermeture de Renault-Vilvorde,

ayant entendu les réponses données par M. Charles Picqué, ministre-président et M. Jos Chabert, ministre de l'Economie,

- condamne la décision du groupe Renault de fermer son siège de Vilvorde et la procédure qui a été appliquée en l'occurrence;

- marque son entière solidarité vis-à-vis des travailleurs de Renault Vilvorde et des sous-traitants de cette entreprise, ainsi que de leurs familles;

- exige la révision de la décision de Renault de fermer cette usine à haut taux de productivité;

- demande au gouvernement régional bruxellois de s'associer aux initiatives des autres niveaux de pouvoir en vue de prendre toute mesure permettant la sauvegarde de cet outil de production".

Le vote sur cette motion aura lieu ultérieurement.

**M. Roeland Van Walleghem** (en néerlandais).- J'apprends que M. Sven Gatz a contresigné la motion motivée. Comment est-ce possible? Je ne l'ai pas vu ici aujourd'hui. Pourtant la motion commence par "le Conseil ayant entendu..."

**Le Président.**- Je ferai les vérifications nécessaires à la lumière de notre règlement.

- Les incidents sont clos.

### QUESTION ORALE

#### Les aménagements de certaines lignes de la STIB et les négociations en vue de la redéfinition du tracé des lignes de "De Lijn" et des "TEC"

**Mme Danielle Caron.**- Depuis plusieurs mois, la STIB diffuse un message publicitaire vantant les mérites d'un transport public accessible, disponible, non ou peu polluant, évitant les désagréments de la raréfaction des places de parking et des amendes qui en résultent.

Des habitants de la Région, notamment des riverains des quartiers d'Evere et Woluwe, sont incapables de recourir à ces services pour se rendre au centre de la ville.

Cette situation est d'autant plus regrettable qu'une adaptation légère de deux ou trois lignes de bus permettrait d'y remédier et de permettre à ces concitoyens de ne plus recourir aux services de "De Lijn".

Notre souhait d'ouvrir notre Région aux communes périphériques, ne suppose-t-il pas que nous la rendions a fortiori accessible à ceux qui vivent sur notre territoire, même si c'est en bordure de celui-ci?

Est-il envisageable que cette question soit sérieusement étudiée?

**M. Hervé Hasquin**, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport.- La résolution des problèmes de transport en commun dans notre Région est délicate. Quatre opérateurs publics se partagent le marché et bénéficient chacun d'une compensation des déficits d'exploitation émanant de pouvoirs différents: la Région bruxelloise, l'Etat, la Région flamande et la Région wallonne.

L'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale est empreinte d'un souci de rationalisation. Les problèmes que vous évoquez ne peuvent trouver une solution satisfaisante au travers d'un seul opérateur.

Le maillage des lignes, même s'il n'est pas parfait, n'est pas un obstacle actuellement. L'absence de lignes STIB dans certaines portions d'artères bruxelloises, notamment chaussées de Louvain, de Ninove, de Haecht et de Waterloo, est compensée par la présence de TEC et De Lijn. Par contre, il existe une lacune importante au niveau de la tarification. Seuls certains titres sont reconnus simultanément par les qua-

tre sociétés. De plus, ils sont limités au territoire bruxellois (à quelques exceptions près) et à quelques excroissances hors de la Région.

Les niveaux tarifaires sont équivalents en zone urbaine pour TEC, De Lijn et la STIB et, par conséquent, les habitants bruxellois ne sont pas lésés au niveau pécuniaire. Il existe des désagréments dans l'acquisition des titres de transport et dans leur multiplication. Par contre, il n'en existe pas dans les transits, puisqu'un voyage commencé avec un titre De Lijn ou TEC, peut être poursuivi, dans l'heure, dans un véhicule de la STIB et, inversement, dans les limites de la zone urbaine sans payer une deuxième fois.

L'accord de coopération conclu en 1991 avec la Région flamande et la Région wallonne évite que celles-ci ne suppriment ou ne modifient sensiblement la desserte en Région bruxelloise sans accord préalable de la Région. Je suis attentif à cet aspect et toute demande de ces régions tendant à modifier l'offre est examinée par la S.T.I.B. et par mon administration. A ce jour, ces deux régions ont suivi loyalement cet accord.

J'ai des contacts avec ces régions pour procéder à une révision de cet accord. Cela ne doit toutefois pas constituer l'occasion de bouleverser les délicats équilibres actuels.

Ma volonté et celle de mon collègue flamand, Monsieur Baldewijns, est d'arriver très rapidement à une intégration tarifaire complète, ce qui permettra de résoudre les difficultés auxquelles sont confrontés certains habitants de la Région.

Un groupe de travail au sein du Syndicat d'Etude pour le R.E.R. réunissant ces quatre sociétés étudie les solutions techniques et fera prochainement des propositions au Syndicat d'Etude. L'intégration tarifaire constitue la pierre angulaire du développement des transports publics dans la zone économique de Bruxelles. L'alternative qui consiste à créer des lignes vers la périphérie n'est pas viable. C'est la Région de Bruxelles-Capitale, et donc ses habitants au travers de leurs impôts, qui compense le déficit d'exploitation de la S.T.I.B.

Par conséquent, la solution aux problèmes que vous évoquez ne peut pas passer par la création de lignes STIB.

En conclusion, l'objectif d'intégration tarifaire répondra à vos préoccupations légitimes tout en ne grevant pas le budget régional.

**Mme Danielle Caron.**- Je vous remercie pour vos réponses. Toutefois, la demande particulière des habitants de ces quartiers repose sur deux constats. Ces habitants doivent recourir à d'autres services que ceux de la STIB. De plus, ils n'y recourent que pour des périodes restreintes, ce qui ne leur permet qu'un usage limité des transports en commun. Je sais que vous avez évoqué les contraintes budgétaires, mais n'est-il vraiment pas possible de trouver une solution à ce problème au niveau de la STIB?

**M. Hervé Hasquin**, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport.- Les responsables de la STIB étudient la possibilité d'avoir un meilleur maillage du réseau. L'intégration tarifaire reste le problème central. Or,

les sociétés de transport public n'ont pas l'air de vouloir conclure un accord.

Mon collègue flamand et moi-même avons demandé que l'on inscrive ce problème à l'agenda de la prochaine réunion de la Conférence interministérielle, afin que les différents exécutifs prennent leurs responsabilités.

**Mme Danielle Caron.**- Une concertation avec les habitants de ce quartier serait-elle possible? Une petite modification des lignes 42, 46 et 63 pourrait résoudre leurs problèmes. Ne pourriez-vous l'envisager lors d'un prochain remaillage des lignes?

- La séance est levée à 16 h. 35'.

.....- La Commission s'ajourne jusqu'à convocation ultérieure

### CONGES ET ABSENCES

Mmes Magdeleine Willame-Boonen, Marie Laure Stengers, MM. Jacques De Grave, Yves de Jonghe d'Ardoye et Michel Demaret, empêchés, demandent d'excuser leur absence à la présente séance.