



**PARLEMENT BRUXELLOIS
BRUSSELS PARLEMENT**

**Integraal verslag
van de interpellaties
en de vragen**

**Commissie voor de Economische
Zaken en de Tewerkstelling,**

**belast met de Economische Transitie,
het Wetenschappelijk Onderzoek
en de Digitalisering**

**VERGADERING VAN
WOENSDAG 7 FEBRUARI 2024**

ZITTING 2023-2024

**Compte rendu intégral
des interpellations
et des questions**

**Commission des affaires
économiques et de l'emploi,**

**chargée de la transition économique,
de la recherche scientifique
et de la transition numérique**

**RÉUNION DU
MERCREDI 7 FÉVRIER 2024**

SESSION 2023-2024

Afkortingen en letterwoorden

bbp - bruto binnenlands product

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Franse Gemeenschapscommissie

DBDMH - Brusselse Hoofdstedelijke Dienst voor Brandbestrijding en Dringende Medische Hulp

FOD - Federale Overheidsdienst

Forem - Waals tewerkstellingsagentschap

GGC - Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie

KMO - kleine en middelgrote ondernemingen

MIVB - Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel

ngo - niet-gouvernementele organisatie

NMBS - Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

OCMW - Openbaar Centrum voor Maatschappelijk Welzijn

Riziv - Rijksinstituut voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering

RVA - Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening

VDAB - Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding

VGC - Vlaamse Gemeenschapscommissie

VUB - Vrije Universiteit Brussel

Sigles et abréviations

PIB - produit intérieur brut

BECI - Brussels Enterprises Commerce and Industry

Cocof - Commission communautaire française

Siamu - Service d'incendie et d'aide médicale urgente

SPF - service public fédéral

Forem - Office wallon de la formation professionnelle et de l'emploi

Cocom - Commission communautaire commune

PME - petites et moyennes entreprises

STIB - Société de transport intercommunal bruxellois

ONG - organisation non gouvernementale

SNCB - Société nationale des chemins de fer belges

CPAS - centre public d'action sociale

Inami - Institut national d'assurance maladie-invalidité

ONEM - Office national de l'emploi

VDAB - Office flamand de l'emploi et de la formation professionnelle

VGC - Commission communautaire flamande

ULB - Université libre de Bruxelles

Het **integraal verslag** bevat de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling - *cursief gedrukt* - verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de directie Verslaggeving. De vertaling is een samenvatting.

Publicatie uitgegeven door het
Brussels Hoofdstedelijk Parlement
Directie Verslaggeving
Tel. 02 549 68 00
E-mail criv@parlement.brussels

De verslagen kunnen geraadpleegd worden op
www.parlement.brussels

Le **compte rendu intégral** contient le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions - *imprimées en italique* - sont publiées sous la responsabilité de la direction des comptes rendus. La traduction est un résumé.

Publication éditée par le
Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale
Direction des comptes rendus
Tél. : 02 549 68 00
E-mail : criv@parlement.brussels

Les comptes rendus peuvent être consultés à l'adresse
www.parlement.brussels

INHOUD

ACTUALITEITSDEBAT	4
De eventuele sluiting van Audi Brussels	
Sprekers:	
De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)	
De heer Gilles Verstraeten (N-VA)	
Mevrouw Clémentine Barzin (MR)	
De heer Marc-Jean Ghysels (PS)	
De heer Francis Dagrín (PTB)	
Mevrouw Farida Tahar (Ecolo)	
De heer Emmanuel De Bock (DéFI)	
De heer Bernard Clerfayt, minister	
Mondelinge vraag van de heer Matteo Segers	15
aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,	
en aan de heer Bernard Clerfayt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Werk en Beroepsopleiding, Digitalisering, Plaatselijke Besturen en Dierenwelzijn,	
betreffende de impact van artificiële intelligentie op de nasynchronisatiesector in het Brussels Gewest.	

SOMMAIRE

DÉBAT D'ACTUALITÉ	4
L'éventuelle fermeture d'Audi Brussels	
Orateurs :	
M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés)	
M. Gilles Verstraeten (N-VA)	
Mme Clémentine Barzin (MR)	
M. Marc-Jean Ghysels (PS)	
M. Francis Dagrín (PTB)	
Mme Farida Tahar (Ecolo)	
M. Emmanuel De Bock (DéFI)	
M. Bernard Clerfayt, ministre	
Question orale de M. Matteo Segers	15
à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,	
et à M. Bernard Clerfayt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'Emploi et de la Formation professionnelle, de la Transition numérique, des Pouvoirs locaux et du Bien-être animal,	
concernant l'impact de l'intelligence artificielle (IA) sur les professionnels du doublage en Région bruxelloise.	

Voorzitterschap: de heer Michaël Vossaert, voorzitter.

ACTUALITEITSDEBAT

De eventuele sluiting van Audi Brussels

De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés) (in het Frans).- Audi Brussels stelt ongeveer 3.000 mensen te werk in Brussel en werkt samen met een groot aantal toeleveringsbedrijven. De geruchten die al maanden de ronde deden, zijn nu bevestigd: het automodel dat momenteel in Vorst wordt gebouwd, zal daar vanaf 2027 niet meer worden gemaakt. Het ziet er niet naar uit dat Audi Brussels een ander automodel zal mogen maken.

Sinds 2016 heeft het gewest ongeveer 8 miljoen euro subsidie betaald aan het bedrijf, voornamelijk voor onderzoek en ontwikkeling en educatief verloop.

Welke contacten heeft de regering met de directie van het bedrijf gehad? Heeft de regering overlegd met de Belgische en internationale directie van de autofabrikant?

Het is absoluut noodzakelijk dat de fabriek in Brussel blijft. We kunnen het ons niet veroorloven om Audi Brussels te verliezen.

De heer Gilles Verstraeten (N-VA).- De Brusselse industrie is al enorm gekrompen. Nu dreigen we nog een kroonjuweel te verliezen. De toekomst van Audi Brussels in Vorst staat op het spel, en zo dreigen er ook 3.500 banen te verdwijnen. Volgens een artikel van het toonaangevende vakblad Automobilwoche over de globale strategie van Audi, dat zijn hele productie aan het reorganiseren is, zou het model Q8 e-tron niet langer geproduceerd worden in de fabriek in Vorst, maar in Mexico. Ondertussen werd bevestigd dat het model vanaf 2027 niet langer gemaakt zal worden in Brussel. Die keuze zou ook te maken hebben met het feit dat de wereldwijde vraag naar elektrische wagens lager is dan verwacht.

De komende maanden zou duidelijk moeten worden of er al dan niet een ander model in Vorst geproduceerd zal worden, maar daar zijn geen garanties voor. Als er geen nieuw model naar Brussel komt, dreigt de fabriek natuurlijk te sluiten. Er werken weliswaar niet erg veel Brusselaars bij Audi Brussels in Vorst, maar het gaat toch over zo'n vijfhonderd banen. Zoals de heer

Présidence : M. Michaël Vossaert, président.

DÉBAT D'ACTUALITÉ

L'éventuelle fermeture d'Audi Brussels

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- Monsieur le Ministre, vous avez sans doute pris connaissance des rumeurs qui circulent depuis quelques mois quant au changement d'activité chez Audi Brussels. Depuis 2016, les subsides versés à cette entreprise par la Région se montent à quelque 8 millions d'euros ; ceux-ci s'inscrivaient notamment dans le cadre de la recherche et du développement ainsi que du congé-éducation.

Audi Brussels emploie à Bruxelles environ 3.000 personnes, parmi lesquelles peu de Bruxellois, et coopère avec de nombreux fournisseurs. Ces rumeurs de délocalisation, de cessation d'activité ou de changement d'activité qui persistent depuis des mois sont aujourd'hui confirmées : le modèle actuellement construit à Forest ne le sera plus à partir de 2027. Aucune perspective ne semble se dégager quant à une nouvelle activité sur le site forestois.

Quels contacts le gouvernement a-t-il noués ces derniers mois avec la direction de l'entreprise en vue de collaborer avec elle et de s'assurer de la continuité de l'activité à Forest ?

Le gouvernement a-t-il rencontré les directions belge et internationale du constructeur automobile ? S'est-il rendu sur place, en Allemagne, pour tenter de mieux comprendre la situation et d'établir un partenariat à long terme avec la direction d'Audi ?

Nous devons impérativement maintenir une production industrielle à Bruxelles, et Audi Brussels est l'un des acteurs majeurs à cet égard, de sorte que nous ne pouvons pas nous permettre de le perdre.

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).- L'usine d'Audi Brussels à Forest est menacée de fermeture, à la suite de la décision de produire le modèle Q8 e-tron au Mexique à partir de 2027, sans aucune garantie quant à la production d'un nouveau modèle sur le site de Forest. Près de 3.500 emplois sont menacés de disparition, dont 500 sont occupés par des Bruxellois, sans compter les nombreux emplois indirects.

Cette activité est extrêmement importante pour la Région bruxelloise, et même pour l'ensemble de la Belgique.

Le gouvernement bruxellois a-t-il pris contact avec la direction d'Audi, tant en Belgique qu'en Allemagne ? A-t-il contacté le gouvernement fédéral, pour inciter celui-ci à peser de tout son poids dans ce dossier ?

De Beukelaer terecht opmerkte, hangen er bovendien heel wat onrechtstreekse banen af van die industriële activiteit. Die staan dus ook op de tocht.

Er is nog veel onduidelijk, maar de fabriek is wel een uiterst belangrijke activiteit voor het Brussels Gewest en zelfs voor heel België. Heeft de Brusselse regering contact gehad met de directie van Audi, zowel in België als in Duitsland? Heeft ze de zaak besproken met de federale regering om te bekijken of die meer gewicht in de schaal kan leggen?

¹¹¹³ **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans).- *In de Duitse pers wordt geschreven over de mogelijke sluiting van de Audifabriek in Vorst volgend voorjaar, als onderdeel van een algemene reorganisatie. In totaal zouden 3.000 werknemers en 500 tijdelijke uitzendkrachten hun baan kunnen verliezen.*

Vandaag liet de directie van Audi in de pers weten dat de productie van het Q8-model door zou gaan tot 2027.

Het gewest heeft heel wat subsidies in de fabriek geïnvesteerd. In het Brusselse industrieplan wordt de Audifabriek vermeld als een van de drie grote industriële clusters die moeten worden beschermd.

Welke contacten hebt u met Audi gelegd? Welke gevolgen zal een mogelijke sluiting hebben voor de werkgelegenheid en voor de industriële en economische dynamiek in Brussel?

¹¹¹⁵ **De heer Marc-Jean Ghysels (PS)** (in het Frans).- *Audi zal het automodel Q8 in de toekomst in Mexico of Brazilië laten maken omdat er nu subsidies beschikbaar zijn voor elektrische auto's op de Amerikaanse markt. Audi speelt dus in op de nabijheid. Bovendien daalt de verkoop op de wereldwijde automarkt. In Duitsland worden al heel wat werknemers van Audi ontslagen.*

Audi Brussels vertegenwoordigt meer dan 3.000 werknemers, 500 tijdelijke krachten en 600 werknemers bij onderaannemers. Ongeveer 600 jobs daarvan worden ingevuld door Brusselaars. De overige werknemers komen uit Vlaanderen en Wallonië. In 2015 kenden Vlaanderen, Wallonië en de federale overheid 27,5 miljoen euro subsidies aan het bedrijf toe en het Brussels Gewest 9,2 miljoen euro.

Volgens interne bronnen zijn er drie scenario's mogelijk: een volledige sluiting in 2025 of 2027, de productie van een nieuw model in Vorst of de ondersteuning van productielijnen in het buitenland.

Mme Clémentine Barzin (MR).- La presse allemande évoque la fermeture potentielle de l'usine Audi à Forest dès le printemps prochain, dans le cadre d'une réorganisation globale. Au total, 3.000 travailleurs et 500 intérimaires risquent donc de perdre leur travail.

Dans la presse du jour, la direction d'Audi indique que la production des exemplaires actuels du modèle Q8 se poursuivra jusqu'en 2027. Il s'agit sans doute d'un discours défensif de la part de la direction, à la suite des différentes réactions à l'annonce de la fermeture éventuelle il y a quelques jours.

Nous souhaiterions savoir ce qu'il en est aujourd'hui, notamment eu égard aux montants injectés par la Région dans cette usine Audi, anciennement Volkswagen, à Forest. Quelles sont par ailleurs les focales du plan industriel, qui évoque l'usine Audi, ou la Société anonyme belge de constructions aéronautiques à Haren, les trois grands pôles industriels, qui doivent faire l'objet de mesures de protection ?

Quels contacts nouez-vous aujourd'hui avec l'entreprise Audi ?

Le groupe MR souhaite donc vous interroger à la fois sur l'emploi, mais aussi sur la dynamique industrielle et économique à Bruxelles, au vu de l'enjeu très important que cela représente pour la Région.

M. Marc-Jean Ghysels (PS).- Pour replacer le débat dans le contexte des agriculteurs qui manifestent contre le Mercosur, Audi va faire produire non pas des salades, mais ses futures Q8 soit au Mexique, soit au Brésil. La raison en est que la politique américaine subventionne dorénavant les voitures électriques. Audi joue donc sur la proximité pour faciliter les importations. Par ailleurs, le marché mondial de l'automobile connaît une baisse des ventes. L'Allemagne est confrontée à une série de licenciements et les travailleurs de plus de 57 ans s'y voient proposer un plan de sortie, avec une rémunération garantie à 85 % pour qu'ils restent chez eux.

Audi Brussels représente actuellement plus de 3.000 employés et travailleurs, 500 intérimaires et quelque 600 sous-traitants. Parmi ces emplois, environ 600 sont bruxellois, les autres étant situés en Flandre et en Wallonie. C'est la raison pour laquelle, en 2015, dans le plan qui a permis à Audi Brussels d'obtenir des subventions, la Flandre, la Wallonie et l'État fédéral avaient

Er werd mij ook verteld dat dit soort beslissingen over het algemeen officieus wordt genomen in juni en officieel wordt aangekondigd in november. In dit geval werd er duidelijk een informatiek georganiseerd. Ik vraag me af waarom. Hebt u overleg met Audi gehad of gepland?

contribué à concurrence de 27,5 millions d'euros et la Région bruxelloise, à hauteur de 9,2 millions d'euros.

Le schéma actuel offre trois possibilités. Premièrement, la fermeture pure et simple en 2025 ou 2027. Deuxièmement, Audi obtiendrait un nouveau modèle à produire à Forest. Il faut savoir que la main-d'œuvre belge est d'une qualité exceptionnelle et la tradition a toujours voulu que, lorsque Volkswagen ou Audi lançaient un nouveau modèle, ils le confiaient à l'usine bruxelloise. En effet, la flexibilité et la qualité des travailleurs permettaient d'essayer les plâtres et de peaufiner le modèle avant d'en lancer la production ailleurs. Troisièmement, Audi Brussels viendrait en appui de chaînes de production qui satureraient à l'étranger. Telles sont les informations que j'ai pu obtenir de sources internes.

Généralement, de telles décisions se prennent en juin officieusement, en novembre officiellement, m'a-t-on dit. En l'occurrence, une fuite a été organisée. Je m'interroge sur les raisons de celle-ci, à quelques semaines des élections. Quels contacts avez-vous déjà eus ou avez-vous prévu d'avoir avec Audi ?

¹¹¹⁷ **De heer Francis Dagrín (PTB)** (in het Frans).- *Ik werk zelf bij Audi Brussels.*

M. Francis Dagrín (PTB).- Cette question d'actualité me touche beaucoup, car cette usine est pour moi un lieu de travail, un lieu de vie, mais aussi un lieu de combat.

In oktober heb ik de bevoegde staatssecretaris al vragen gesteld, want de productievoorzichten voor een honderdtal fabrieken wereldwijd worden telkens in het najaar bekendgemaakt. De directie bevestigde dat het automodel Q4 niet naar Brussel zou komen en dat de Q8 in Amerika zou worden gemaakt omwille van de subsidies.

J'avais déjà interrogé la secrétaire d'État à ce propos en octobre, car, tous les ans, la production est officialisée à cette période-là pour la centaine d'usines à l'échelle mondiale. La direction avait alors confirmé que le modèle Q4 ne viendrait pas s'ajouter aux modèles existants et que la Q8 serait construite aux États-Unis pour des raisons de subsides.

De media hebben onlangs opnieuw de aandacht gevestigd op deze kwestie. De stabiliteit van de werkgelegenheid in de autosector wordt bedreigd doordat de gemiddelde levensduur van een automodel zeven jaar bedraagt, waarna er vervanging moet komen.

Les médias ont récemment remis cet aspect sur le devant de la scène et je m'en félicite. Ainsi, la sécurité de l'emploi dans le secteur automobile est, de manière cyclique, confrontée à deux problèmes. Le premier est que la durée de vie moyenne d'un modèle est de sept ans, à l'issue desquels la production a tendance à baisser. Deuxièmement, après ces sept années, il faut remplacer le modèle par un autre. J'ai vécu cette situation dans cette usine à plusieurs reprises.

In oktober vroeg ik de staatssecretaris hoe ze de werknemers van Audi zou steunen in hun strijd en vandaag stel ik die vraag opnieuw. Audi Brussel telt 4.300 werknemers, van wie meer dan 10% Brusselaars. Ze hebben Audi in 2022 aan een winst van 7,6 miljard euro geholpen. Rendabiliteit is dus niet het probleem.

En octobre, j'avais demandé à la secrétaire d'État ce qu'elle envisageait de faire pour aider les travailleurs d'Audi dans leur combat, et je vous adresse la même question aujourd'hui. Je rappelle que cette usine a fait la transition vers la production de voitures électriques en 2019 et a réalisé des investissements afin d'atteindre la neutralité carbone. Pour moi, avec ses 3.000 travailleurs directs, ses 400 intérimaires et les 900 sous-traitants environ, présents sur le site ou juste à côté, cette usine mérite de rester dans la Région.

Welke maatregelen hebt u genomen en plant u nog?

Audi Brussels emploie donc environ 4.300 travailleurs, dont une nette proportion de Bruxellois, qui dépasse de loin les 10 % évoqués par certains collègues. Par ailleurs, le labeur des travailleurs du groupe Audi a permis à l'entreprise de réaliser un

¹¹¹⁹ **Mevrouw Farida Tahar (Ecolo)** (in het Frans).- *Bij Audi Vorst werken meer dan 3.000 mensen, onder wie bijna 10% Brusselaars. Die banen staan allemaal op de tocht en voor de 500 uitzendkrachten ziet het er nog slechter uit.*

Wat heeft de regering al ondernomen? Hebt u met de directie van Audi overlegd? Bent u op de hoogte van wat er op til is? Hoe worden de werknemers begeleid die mogelijk in de toekomst hun baan verliezen?

¹¹²¹ **De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (in het Frans).- *De berichten over de sluiting zijn zorgwekkend, maar niet nieuw. We vernamen al in oktober dat het Q4-model niet in Vorst zal worden gebouwd. Ook de verschuiving naar een hoger marktsegment met de productie van het Q8-model was een reden tot zorg voor alle werknemers, omdat er minder luxemodellen worden verkocht dan Q4-modellen.*

Hoe kunnen die zorgen worden opgevangen? Heeft het bedrijf contact met u opgenomen om te zien hoe het gewest kan helpen? Zelfs als het probleem zich pas in 2027 voordoet, moeten er nu beslissingen worden genomen.

Met betrekking tot deze commissie werd al onderzoek geleverd om de overheidssteun per job te berekenen, onder andere in de dienstenchequesector. Kunt u een soortgelijke analyse maken van de subsidies die het gewest de afgelopen jaren heeft toegekend in verhouding tot de banen die bij Audi Brussels bleven?

bénéfice de 7,6 milliards d'euros en 2022. Le problème n'est pas la rentabilité.

Qu'avez-vous entrepris depuis l'annonce, en octobre dernier, de l'éventuelle fermeture en 2027, et quelles mesures envisagez-vous à cet égard ?

Mme Farida Tahar (Ecolo).- La presse allemande nous apprend qu'une grande usine pourrait fermer à Forest. Cette usine nous a tous peut-être marqués, directement ou indirectement, au travers de connaissances ou de proches qui y ont travaillé ou y travaillent toujours.

L'usine Audi occupe aujourd'hui plus de 3.000 employés, dont près de 10 % sont bruxellois. Tous risquent de perdre leur emploi. Quelque 500 intérimaires risquent encore davantage de voir leur contrat interrompu. Cette situation nous préoccupe énormément.

Le plan de la direction d'Audi, jusqu'alors confidentiel, a été confié à un journaliste allemand. Les syndicats pointent le manque de transparence de la direction dans la communication des différentes solutions envisagées.

Dans l'hypothèse de la fermeture de l'usine, la Région, qui a dégagé des subsides pour cette entreprise, aura également un manque à gagner. Quelles actions le gouvernement a-t-il entreprises ? Avez-vous rencontré la direction d'Audi ? Avez-vous pris connaissance de différentes pistes de réflexion ou d'action ?

Et surtout, s'agissant des Bruxellois dont l'emploi est menacé, qu'est-il prévu pour accompagner ces éventuels futurs demandeurs d'emploi ?

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Les annonces qui ont été faites inquiètent mais ne sont pas nouvelles. Comme l'a rappelé M. Dagrin, au mois d'octobre dernier, nous apprenions déjà que le modèle Q4 était abandonné. Une grève et une suspension de la chaîne de production avaient eu lieu, des risques pour l'emploi étant annoncés.

En outre, la montée en gamme de la production du modèle Q8 avait de quoi inquiéter l'ensemble des travailleurs, car on produit moins de ce modèle de luxe que de modèles Q4. Pour rappel, la richesse de la production et de l'emploi à Bruxelles était notamment due au succès de l'A1, qui a été produite à plus de 100.000 exemplaires à Forest, mais aussi de toutes les voitures Volkswagen qui avaient été produites auparavant sur le site.

Comment peut-on répondre à ces inquiétudes ? Avez-vous été contacté par l'entreprise pour analyser de quelle manière la Région pourrait l'aider dans ses choix stratégiques pour conserver l'emploi à Bruxelles et faire en sorte de pérenniser une activité industrielle ? Même si le problème ne se posera qu'à partir de 2027, des décisions doivent être prises dès maintenant.

¹¹²³ **De heer Bernard Clerfayt, minister** (in het Frans).- *Ik antwoord in naam van de voltallige regering, maar in deze fase belangt het dossier vooral staatssecretaris Trachte aan. Haar kabinet staat geregeld in contact met de directie van Audi Brussels.*

Zodra de eerste geruchten in de media opdoken, nam ze contact op met mevrouw Hernot, de secretaris-generaal van Audi Brussel, om officiële informatie te krijgen. Mevrouw Hernot overlegt ook met burgemeester El Hamidine van Vorst.

Staatssecretaris Trachte stelt alles in het werk om Audi in Brussel te houden. Sinds 2019 heeft Audi meermaals subsidies gekregen voor onderzoek en ontwikkeling. Het kabinet-Trachte heeft mevrouw Hernot ook uitgenodigd om samen te werken aan oplossingen voor de recyclage van elektrische batterijen.

Er wordt dus nagegaan hoe we de waardeketen die aansluit bij een middellangetermijnvisie op de ontwikkeling van de autosector tot stand kunnen brengen, want iedereen weet dat de toekomst elektrisch is.

¹¹²⁵ *Ik heb geen verdere informatie over de geruchten in de media. Tot nu toe wijst niets op onmiddellijke gevolgen voor de werkgelegenheid.*

Audi krijgt vooral economische steun en innovatiesteun. De enige steun in verband met mijn bevoegdheden, betreft betaald

Dans le cadre de cette commission, des analyses ont été menées pour calculer le coût par emploi, dans le domaine des titres-services entre autres, du soutien par les politiques publiques. Pourriez-vous également réaliser l'analyse du coût des subsides octroyés par la Région ces dernières années par rapport à l'emploi qui est sauvegardé sur le site ?

M. Bernard Clerfayt, ministre.- Il est tout à fait légitime de s'inquiéter, au vu des fuites dans la presse ou des rumeurs quant aux enjeux de développement d'un opérateur industriel majeur sur le territoire de la Région.

Je vous réponds ici au nom du gouvernement, mais c'est ma collègue Barbara Trachte, chargée de l'Économie, qui est la principale concernée par ce dossier à ce stade-ci. Mme Trachte m'informe que son cabinet entretient des contacts réguliers avec la direction d'Audi Forest, notamment avec Mme Hernot, secrétaire générale d'Audi Brussels et par ailleurs présidente de BECI.

Dès les premières rumeurs parues dans la presse ce dimanche 4 février, la secrétaire d'État à la Transition économique Barbara Trachte a pris directement contact avec Mme Hernot afin d'échanger des vues sur la situation et d'obtenir des informations plus officielles. D'autres échanges ont eu lieu dans la journée d'hier. Au niveau communal également, des rencontres sont organisées tous les mois entre la bourgmestre Mariam El Hamidine et Mme Hernot, pour discuter des répercussions locales de la présence d'Audi dans la commune de Forest.

Mme Trachte me confirme qu'elle œuvre pleinement, dans le cadre de ses compétences, au maintien de l'ancrage d'Audi à Bruxelles.

En ce qui concerne la recherche, plusieurs aides à des projets de recherche et de développement ont été mises en œuvre chez Audi depuis 2019. L'entreprise a ainsi bénéficié d'un soutien dans le cadre de deux études de faisabilité et d'un projet de développement expérimental. Le cabinet de Mme Trachte a en outre invité Mme Hernot à collaborer à des projets de solutions et de recyclage de batteries électriques préalablement à l'élaboration d'une chaîne de valeurs correspondantes.

Des réflexions sont donc menées sur la façon de mettre au point une chaîne de valeurs s'inscrivant dans une vision à moyen terme du développement du secteur automobile, car personne n'ignore que ce secteur se dirige vers une électrification, conformément aux normes européennes en la matière. Nous nous inscrivons donc bien dans cette vision de maintien du secteur automobile en Région bruxelloise.

Je ne dispose pas d'informations complémentaires par rapport aux échos parus dans la presse. Aucun élément ne m'indique à ce jour qu'il y aurait des impacts immédiats sur l'emploi. Il s'agit pour l'instant d'une rumeur, même si les choix stratégiques du comité de décision d'Audi en Allemagne, faits en fonction du

educatief verlof. De afgelopen jaren gingen de opleidingen vaak over elektrische auto's.

In 2015 en 2016 werd 545.000 euro uitgetrokken om 335 werknemers op te leiden. In 2018 en 2019 ging het om 3.250.000 euro en 1.446 werknemers. In 2021 en 2022 ging het om 324.000 euro en 274 werknemers. Sinds de hervorming van het betaald educatief verlof kan een werkgever jaarlijks niet meer dan 700.000 euro subsidies ontvangen in dat kader.

Mocht Audi Brussels werkelijk sluiten, dan zijn er efficiënte gewestelijke tools beschikbaar en dan zou de federale wet-Renault gelden. Wie zijn baan verliest, kan terecht bij Actiris.

contexte mondial, auront peut-être des conséquences sur notre territoire.

Pour l'instant, Mme Trachte est le premier interlocuteur de la direction d'Audi Bruxelles.

Les aides publiques octroyées à Audi sont majoritairement d'ordre économique ou de l'innovation. La seule aide relevant des compétences liées à l'emploi concerne les congés-éducation payés, qui ont permis aux travailleurs de suivre des formations. Ces dernières années, ils ont naturellement suivi de nombreuses formations sur l'acquisition de compétences relatives à l'électrification du secteur automobile.

En 2015 et 2016, 545.000 euros ont été dégagés pour former 335 travailleurs. Le chiffre avoisinait les 3.250.000 euros en 2018 et 2019 pour former 1.446 travailleurs. Depuis, le chiffre est redescendu, en 2021 et 2022, à 324.000 euros pour 274 travailleurs.

Nous avons récemment réformé le mécanisme des congés-éducation payés. Le nouveau régime qui fixe le plafond maximal total du remboursement par employeur et par année civile à 700.000 euros est entré en vigueur pour l'année scolaire 2023-2024.

Si le départ d'Audi de Bruxelles se confirmait - mais nous en sommes, je le répète, au stade de l'hypothèse - nous avons des outils régionaux efficaces. Par ailleurs, nous pouvons observer l'évolution conjoncturelle par le nombre de travailleurs intérimaires employés par Audi, qui fluctue, par nature, en permanence.

Si un arrêt partiel ou total de l'activité devait survenir, je rappelle que la loi fédérale « Renault » s'appliquerait. Celle-ci prévoit des obligations strictes pour l'employeur en matière de reclassement des travailleurs.

Actiris reste de son côté mobilisé pour accueillir tout afflux de chercheurs d'emploi, qu'il s'agisse de quelques travailleurs dont le contrat n'est pas prolongé ou d'un plus grand nombre de personnes. Actiris appliquera tous les mécanismes actuels d'accueil et de reclassement à tous les éventuels employés d'Audi qui se présenteraient.

Il existe une convention quadrimoteur entre Audi, Bruxelles Formation, Actiris et le pôle formation-emploi dans les métiers de l'industrie technologique, *technicity.brussels*. Mis en place il y a cinq ans, ce pôle fonctionne bien. Il a connu une nouvelle inauguration il y a quelques semaines avec le ministre-président et la ministre fédérale Karine Lalieux. Des subsides lui ont en effet été accordés par Beliris pour une extension de surface afin d'assurer davantage de formations aux métiers industriels. Le public a d'ailleurs afflué, car le secteur industriel en Région bruxelloise est demandeur.

Nous disposons également du fonds rebond, mis en place dans le cadre de la crise du Covid-19 et dont les mécanismes sont

¹¹²⁷ *Het akkoord tussen Audi, Bruxelles Formation, Actiris en *technicity.brussels* werd onlangs verlengd. Beliris heeft subsidies verstrekt om meer opleidingen voor industriële beroepen te organiseren.*

Het opweringsfonds kan nog steeds dienen om werknemers op te vangen die het slachtoffer zijn van een faillissement of een stopzetting van activiteiten.

De aankondiging dat Audi van plan is om een nieuw model in Mexico te laten bouwen, leidt tot onzekerheid over de toekomst. Voorlopig is er nog geen sprake van werklozenbegeleiding. We

moeten echter wel ernstig met Audi bekijken wat er op het terrein moet gebeuren.

Audi telt meer dan 3.000 vaste werknemers, van wie 10 tot 13% Brusselaars. Van de uitzendkrachten is ongeveer de helft Brusselaar. Het aantal werknemers bij toeleveranciers is moeilijker in te schatten.

Het is natuurlijk maar de vraag of het Brussels Gewest echt kan wegen op de strategische keuzes van een Duitse multinational.

toujours prêts à accueillir les travailleurs qui devraient subir une faillite ou un arrêt d'activité d'une entreprise.

Par conséquent, les dispositifs bruxellois existent. Ce n'est cependant pas l'objet du débat. L'annonce qu'Audi va délocaliser la production d'un nouveau modèle au Mexique génère une incertitude sur le devenir d'Audi Brussels dans quelques années, et c'est dommageable. Pour l'instant, il n'est toutefois pas question de mobiliser un mécanisme d'accompagnement pour l'emploi. Il y a en revanche une réflexion sérieuse à mener avec Audi Brussels au sujet de l'avenir du site, de la production et du volume d'emploi qui y seront assurés. Je continuerai à travailler avec l'entreprise sur les mécanismes précités de soutien économique, à la recherche et à la formation des travailleurs afin de garantir un avenir industriel à Audi Brussels.

Quant au nombre de travailleurs bruxellois concernés par l'évolution de la situation d'Audi Bruxelles, les chiffres oscillent, en fonction du statut, entre les travailleurs permanents, intérimaires et en sous-traitance. L'on compte un peu plus de 3.000 travailleurs permanents, dont 10 à 13 % sont bruxellois. Les intérimaires comptent environ 50 % de bruxellois. Le nombre de travailleurs concernés chez les sous-traitants est plus difficile à estimer.

Vous avez aussi évoqué un grand débat : la Région bruxelloise est-elle en mesure de peser sur l'évolution d'une multinationale automobile dont le siège est situé en Allemagne, et qui effectue des choix stratégiques - on sait que la conception d'un modèle de voiture prend 15 à 20 ans - au regard d'enjeux de commerce international, de flux de pièces détachées, de formation des travailleurs ou de politiques de subsides américaines ?

En raison de sa petite taille, la Région n'est pas vraiment en mesure de modifier radicalement ces choix. Dans le cadre de la concurrence des territoires, au niveau mondial, nous tentons de conserver sur notre sol les activités économiques que nous estimons pertinentes et qui fournissent à nos travailleurs locaux un emploi de qualité, dans de bonnes conditions, etc. Car nous ne voulons pas n'importe quel type d'emploi.

Notre petit territoire bruxellois, qui n'est plus la plus grande zone industrielle du pays, mais est devenu une grande zone tertiaire, essaie de conserver un maximum d'emplois industriels. Technicity.brussels, qui forme des travailleurs compétents employés dans les PME, en est la preuve. Et puis, il y a ce grand opérateur qu'est Volkswagen.

De manière globale, en cas de hausses de productivité, si le volume produit reste constant, l'emploi diminue, mais la rémunération des travailleurs augmente, ce qui produit à moyen terme l'augmentation du pouvoir d'achat de ces derniers. Il est impossible d'échapper à cette loi économique. Ainsi, les emplois dans le secteur industriel ont baissé à Bruxelles en raison, d'une part, des gigantesques hausses de productivité, et, d'autre part, parce qu'une partie du volume produit l'a été ailleurs.

¹¹²⁹ *Het Brussels Gewest is te klein om de keuzes van Audi radicaal te beïnvloeden. In een context van wereldwijde concurrentie doen we ons best om de economische activiteiten op ons grondgebied te houden die we relevant vinden en die kwaliteitsbanen opleveren voor Brusselaars.*

Brussel heeft een diensteneconomie en is niet meer het belangrijkste industriële centrum van het land. Toch proberen we zoveel mogelijk industriële banen te behouden. Daarom hebben we technicity.brussels opgericht, dat werknemers opleidt in kmo's.

De werkgelegenheid in de Brusselse industrie is gedaald door de enorme productiviteitsstijging. Daar valt niet aan te ontsnappen. Bovendien is een deel van de productie gedelocaliseerd. Bovendien ziet het ernaar uit dat er in de toekomst minder auto's zullen worden gebouwd.

Tot slot vereist een elektrische auto minder assemblagewerk dan een traditioneel model. Ook als het aantal geproduceerde auto's niet afneemt, veroorzaakt de omschakeling naar elektrische auto's dus een afname van de werkgelegenheid.

De Amerikaanse regering subsidieert de productie van elektrische wagens in heel Noord-Amerika trouwens zeer zwaar.

Het antwoord op al die uitdagingen zal niet uit Brussel komen. We hebben een Europees antwoord nodig inzake autoproductie, elektrificatie en batterijen. Sommige landen hebben al gereageerd, zoals Frankrijk, dat massaal heeft geïnvesteerd in productielijnen voor elektrische batterijen. Wij moeten ons afvragen hoe België en het gewest zullen passen in de Europese strategie om een elektrische auto-industrie in Noord-Europa te behouden.

¹¹³¹ *Hoewel de werkgelegenheid in Brussel toeneemt, ontwikkelen sommige sectoren zich beter dan andere. De werkgelegenheid ontwikkelt zich goed in sectoren die gericht zijn op lokale consumptie, zoals de horeca, maar voor alles wat we exporteren, concurreren we op de wereldmarkt. Onze werknemers moeten behoorlijk worden vergoed, maar als gevolg van de hoge loonkosten moeten ze ook productiever zijn dan in andere landen*

Door de toename van de productiviteit en de verbetering van de technologie neemt de werkgelegenheid vaak af.

Mevrouw Trachte staat in contact met de directie van Audi, omdat het van vitaal belang is om een belangrijke industriële speler in het gewest te behouden.

S'agissant des voitures, il convient de savoir si leur volume de production va augmenter ou diminuer à l'avenir. En raison d'autres tendances, il est fort probable que nous nous dirigeons vers une baisse.

Concernant le débat sur la productivité, il faut aussi noter que la voiture électrique réclame moins de prestations de montage que son équivalent thermique. Ainsi, par définition, le passage de la voiture thermique à la voiture électrique réduit l'emploi, à volume de voitures constant. Cette règle s'applique aux fabricants automobiles du monde entier. Il convient donc d'inscrire notre réflexion dans ce cadre également.

De la même manière, comme indiqué par M. Ghysels, aux États-Unis, le gouvernement Biden a opté pour une stratégie très offensive en matière de soutien industriel à certains secteurs, notamment l'électrification de la voiture, subsides qui s'appliquent à toutes les productions en Amérique du Nord au sens large, Mexique compris.

Ce n'est pas Bruxelles qui trouvera la réponse à ce défi. Il faudra une réponse européenne sur la stratégie en matière de production de voitures, d'électrification et de batteries. Certains pays ont réagi, comme nos voisins d'outre-Quévrain qui ont investi massivement dans des lignes de fabrication de batteries électriques dans le nord de la France. Nous devons, pour notre part, nous demander comment la Belgique et la Région s'inscriront dans la stratégie européenne de maintien d'une filière de voitures électriques dans le nord de l'Europe.

Enfin, il y a le débat sur le commerce mondial. Dès l'instant où nous produisons des biens que nous exportons, nous devons respecter les conditions de production et d'emploi en vigueur sur notre territoire, conditions en vertu desquelles les opérateurs peuvent ensuite vendre ces biens sur le marché mondial. Il y a donc toujours une concurrence en matière de prix et de technologie, car il est impératif que nos travailleurs perçoivent une rémunération correcte, mais aussi que la productivité du travail justifie les salaires plus élevés chez nous que dans d'autres pays.

La hausse de la productivité et la technologie s'accompagnent souvent d'une réduction de l'emploi. Tel est le contexte dans lequel nous devons nous inscrire. Même si l'emploi augmente en Région bruxelloise - avec plus de 500.000 travailleurs, nous n'avons jamais connu un taux d'emploi aussi élevé à Bruxelles -, certains secteurs se développent plus ou moins que d'autres.

L'emploi se développe bien dans les secteurs orientés vers la consommation locale - horeca, banque pour les citoyens, etc. - mais, pour tout ce que nous exportons, nous sommes confrontés à certaines menaces telles que l'amélioration technologique. Nous sommes donc contraints de nous inscrire dans une stratégie générale de concurrence. Mme Trachte entretient ainsi des contacts avec la direction d'Audi, car il est impératif de maintenir un opérateur industriel majeur en Région bruxelloise.

1133 **De heer Christophe De Beukelaer (Les Engagés)** (in het Frans).- *Ik ben teleurgesteld over uw antwoord.*

U legt uit met welke problemen wij worden geconfronteerd door de wereldwijde concurrentie en de elektrificatie van de automarkt, maar wat wij vooral willen horen is welke strategie het gewest zal volgen. Wat zijn onze sterke punten? Wat kunnen we doen om het hoofd boven water te houden? U zou daar al jaren geleden over moeten zijn beginnen nadenken, want regeren is vooruitzien.

U vertelt ons dat staatssecretaris Trachte contact heeft opgenomen met Audi Brussels. Een paar jaar geleden werd er een werkgroep opgericht en kwam de eerste minister tussenbeide. Er werd getracht om de strategie van het bedrijf te begrijpen en om te bepalen hoe België kon meewerken aan die ontwikkeling. Vandaag zie ik nog maar weinig politieke daadkracht.

1135 **De heer Gilles Verstraeten (N-VA)**.- In de autosector is de wereldwijde concurrentie moordend. Gisteren brachten we met deze commissie een bezoek aan Infrabel. Daar kregen we te horen dat BMW bijvoorbeeld ieder jaar opnieuw evalueert welke haven het bedrijf gebruikt voor zijn export. Dat kan dus elk jaar veranderen, afhankelijk van welke haven de beste prijzen biedt enzovoort.

U zegt dat de arbeidsproductiviteit in Vorst zeer hoog is, maar dat is natuurlijk ook het gevolg van het feit dat de Belgische loonkosten extreem hoog zijn. Daardoor moet onze arbeidsproductiviteit ook wel hoog genoeg zijn, want anders kan geen enkel bedrijf hier nog winst maken. We hebben dus zelf een situatie veroorzaakt waarbij er hier minder banen worden gecreëerd dan in landen waar de loonkosten lager liggen.

Op dat vlak kunnen we dus wel degelijk invloed uitoefenen. We kunnen de wereldwijde strategie van een bedrijf weliswaar niet veranderen, maar we kunnen ons wel zo aantrekkelijk mogelijk proberen te positioneren op de wereldmarkt. Dat is hoofdzakelijk een federale bevoegdheid. U hebt echter niet geantwoord op de vraag of de Brusselse regering contact heeft gehad met de federale regering om te bekijken of die gewicht in de schaal kan leggen en er zo voor te zorgen dat Audi Brussels kan blijven bestaan.

1137 **Mevrouw Clémentine Barzin (MR)** (in het Frans).- *Hebben de contacten van staatssecretaris Trachte met de directie van Audi Brussels al iets opgeleverd? Het is jammer dat zij vandaag afwezig is.*

M. Christophe De Beukelaer (Les Engagés).- Je vous avouez être déçu par votre réponse, Monsieur le Ministre. Vous nous avez expliqué toutes les difficultés auxquelles il faut faire face dans une concurrence mondiale, dans l'électrification du marché automobile, etc. Tout cela est certes intéressant, mais nous aurions souhaité aujourd'hui être informés de la stratégie bruxelloise dans ce contexte.

Notre Région est en effet petite et aura du mal à avoir une influence. Mais quels sont nos atouts ? Que peut-on mettre en place pour tenter de tirer notre épingle du jeu dans une situation indéniablement de plus en plus difficile ? Sur ce sujet, je ne vous ai pas entendu, et j'espère que ce n'est pas une réflexion que vous entamerez aujourd'hui, à la suite de rumeurs parues dans la presse. J'espère qu'il s'agit d'une réflexion présente depuis des années au sein du gouvernement, dans un esprit de prévoyance.

Par ailleurs, vous nous indiquez qu'à la suite de la parution de l'article le 4 février, Mme Trachte a contacté Mme Hernot chez Audi Brussels. Pour rappel, il y a quelques années, un groupe de travail avait été mis en place et le Premier ministre était intervenu. Les choses avaient été prises en main afin de comprendre la stratégie du groupe et de déterminer comment la Belgique pouvait s'inscrire dans cette évolution. J'ai aujourd'hui le sentiment qu'il y a un manque de volontarisme dans ce dossier.

M. Gilles Verstraeten (N-VA) (en néerlandais).- *La concurrence mondiale est féroce dans le secteur automobile.*

Vous évoquez une hausse de la productivité à Forest, mais nous sommes responsables d'une situation où moins d'emplois sont créés ici que dans les pays où le coût de la main-d'œuvre est moins élevé.

Si nous ne pouvons pas modifier la stratégie globale d'une entreprise, nous pouvons essayer de nous positionner de la manière la plus attrayante possible sur le marché mondial, ce qui relève principalement de la politique fédérale.

Vous n'avez pas répondu à ma question sur les contacts entre le gouvernement bruxellois et le gouvernement fédéral pour inciter ce dernier à faire pression.

Mme Clémentine Barzin (MR).- Avant tout, je regrette l'absence de Mme Trachte ce matin, car notre question s'adressait d'abord à elle. Pourriez-vous nous en dire plus sur la teneur de ses contacts avec la directrice d'Audi Brussels ?

Er werden aanzienlijke subsidies uitbetaald aan het bedrijf. Welke voorwaarden waren daaraan gekoppeld? Waarom werken er zo weinig Brusselaars voor Audi Brussels?

Het klopt dat de wereldwijde loonconcurrentie een rol speelt, maar het ontbreken van een Brusselse strategie helpt ook niet bepaald. Hoe komt het dat we geen hefboomen hebben? Welke feedback geeft Audi over de situatie in Brussel? Waarom overweegt het bedrijf om de Brusselse fabriek te sluiten, terwijl er al zo lang banden bestaan en subsidies worden toegekend?

Audi Brussels is een voorbeeld op het gebied van energieverbruik en is sinds 2018 CO2-neutraal. Het verbaast me dat er geen sterker engagement is en dat we voor een voldongen feit staan.

¹¹³⁹ **De heer Marc-Jean Ghysse (PS)** (in het Frans).- *Kan de 9,2 miljoen euro die via de overeenkomst voor 2015-2025 aan Audi werd toegekend, worden teruggevorderd indien de directie de fabriek sluit?*

¹¹⁴¹ **De heer Francis Dagrin (PTB)** (in het Frans).- *In oktober legde ik meerdere ideeën voor aan staatssecretaris Trachte. Het eerste was om contact op te nemen met de directie van Audi Brussels. Ik ben blij dat het overleg loopt.*

Ik stelde ook voor om de vakbondsafgevaardigden uit te nodigen voor een gedachtewisseling en om twee werkgroepen op te richten, één bestaande uit vertegenwoordigers van de federale overheid en de drie gewesten aangezien niet alle werknemers in Brussel wonen, en één bestaande uit vertegenwoordigers van die vier beleidsniveaus, de werkgever en de vakbonden.

Tot slot vroeg ik de regering om een brief te sturen naar de directie van de Volkswagengroep en naar de Duitse directie van het bedrijf, want die neemt de beslissingen.

¹¹⁴³ **Mevrouw Farida Tahar (Ecolo)** (in het Frans).- *U zegt dat er op dit moment geen reden is om ongerust te zijn over de werkgelegenheid, aangezien het slechts om geruchten gaat.*

Concernant l'emploi et l'ensemble des subventions accordées à cette entreprise, quels sont les liens conventionnels ? Les montants sont considérables. Vous parlez de *technicity.brussels*. Pourquoi si peu de Bruxellois travaillent-ils pour Audi Brussels ?

Vous parlez également d'enjeux mondiaux de stratégie et de compétitivité. Il est vrai qu'il y a des enjeux mondiaux, européens et même belges de concurrence salariale, mais il y a aussi une stratégie bruxelloise. La taxation a fortement augmenté dans la commune de Forest. Comment se fait-il que la Région n'adopte pas une vision plus globale ? Nous avons beaucoup insisté sur ce point en commission des Finances. Comment se fait-il que sur des aspects aussi importants, nous n'ayons pas de leviers ? Quels sont les retours d'Audi par rapport à la situation bruxelloise ? Pourquoi l'entreprise envisage-t-elle d'abandonner une activité à Bruxelles, alors que des liens existent et que des subsides lui sont accordés depuis si longtemps ?

Enfin, Mme Trachte se dit extrêmement concernée car elle défend une transition économique - c'est même l'intitulé de son mandat. Audi Brussels se veut exemplaire en matière de consommation énergétique et est certifiée neutre en CO2 depuis 2018. Elle devait faire figure de fleuron. Je m'étonne qu'il n'y ait pas une volonté beaucoup plus marquée et que nous nous retrouvions devant le fait accompli.

M. Marc-Jean Ghysse (PS).- Je voudrais simplement savoir si le montant de 9,2 millions d'euros alloué à Audi dans le cadre de la convention pour 2015-2025 est remboursable à la Région bruxelloise en cas de décision irréversible de la part de la direction.

M. Francis Dagrin (PTB).- En octobre, j'avais soumis plusieurs pistes à votre collègue, Mme Trachte. La première consistait à contacter la direction bruxelloise d'Audi afin de faire le point. J'entends que ces contacts sont en cours et je m'en réjouis.

J'avais également suggéré d'inviter les délégués syndicaux à participer au moins à une réunion pour échanger des vues. Cette piste doit être explorée.

Enfin, j'avais proposé de créer deux groupes de travail, l'un composé de différents niveaux de pouvoir, à savoir l'État fédéral et les trois Régions, puisque les travailleurs n'habitent pas tous à Bruxelles, et l'autre composé de ces quatre niveaux de pouvoir, de l'employeur et des représentants des principaux syndicats.

La planification de la production de cette multinationale ne se décide pas en Belgique mais en Allemagne. J'avais demandé que le gouvernement bruxellois envoie un courrier à la direction du groupe Volkswagen, auquel appartient Audi, et un autre à la direction allemande du groupe Audi. Il ne faut pas sous-estimer ce moyen de pression, car Audi est sensible à son image de marque.

Mme Farida Tahar (Ecolo).- Je me réjouis que la secrétaire d'État entretienne des contacts réguliers avec la direction de l'usine, car il importe de réfléchir à des pistes d'action, dont

Regeren is evenwel vooruitzien. Het is belangrijk om de zaak te bekijken, in overleg met de andere beleidsniveaus, aangezien veel werknemers uit de andere gewesten komen. Zo moeten onder meer de verschillende regelingen voor de ondersteuning van werknemers in het geval van een fabriekssluiting worden versterkt.

plusieurs viennent d'être évoquées par certains membres de cette commission.

Vous dites qu'en matière d'emploi, il n'y a pas lieu aujourd'hui de s'alerter puisqu'il ne s'agit que de rumeurs. Certes, mais gouverner c'est prévoir, et il est important que le gouvernement se penche dès à présent sur la question en concertation avec d'autres niveaux de pouvoir, sachant que bon nombre des travailleurs concernés proviennent des autres Régions du pays.

Il y a en effet lieu de renforcer les différents mécanismes et dispositifs d'accompagnement des travailleurs dans l'hypothèse d'une fermeture de l'usine, car ces travailleurs deviendraient alors des chercheurs d'emploi. Or, comme vous l'avez indiqué vous-même, les Bruxellois représentent 50 % des intérimaires et 10 à 13 % de travailleurs permanents de l'usine.

¹¹⁴⁵ **De heer Emmanuel De Bock (DéFI)** (in het Frans).- *De subsidies voor betaald educatief verlof zijn erg belangrijk, want opleidingen zijn essentieel om werknemers in staat te stellen hun baan te behouden. We moeten die investeringen dus voortzetten.*

M. Emmanuel De Bock (DéFI).- Je remercie le ministre pour ses éclaircissements. Nous soumettrons nos questions à Mme Trachte.

We leven echter in een wereldmarkt. Fabrieken specialiseren zich in bepaalde modellen, de autoverkoop neemt af en de elektrificatie van auto's verandert de sector ingrijpend. Dit is een andere situatie dan indertijd met de fabriek van Volkswagen in Vorst, waar 5.000 personen werkten. Vandaag is het belangrijk om de industriële activiteit in stand te houden en de werkgelegenheid voor de Brusselaars te laten toenemen.

S'agissant des subsides, j'ai été très intéressé d'entendre les montants dégagés pour les congés-éducation payés. J'ignorais que la Région était compétente en cette matière, qui représente effectivement beaucoup d'argent. C'est en tout cas une aide essentielle pour assurer la formation permanente de tous les Bruxellois. C'est un enjeu de taille qui permet aux personnes de conserver leur emploi. Il ne faut pas perdre de vue que des mesures sont nécessaires pour les demandeurs d'emploi, mais aussi pour les personnes qui ont un emploi. Il me semble dès lors essentiel d'investir dans cette politique d'accompagnement.

Par ailleurs, il convient de reconnaître qu'on ne peut tout avoir. Nous vivons dans un marché mondialisé. Les usines se spécialisent dans certains modèles, la vente de voitures diminue et l'électrification automobile entraîne un certain nombre de changements. Il s'agit d'une autre situation que celle des 5.000 emplois de VW Forest à l'époque.

Il importe aujourd'hui de conserver une activité industrielle et d'augmenter le taux d'emploi des Bruxellois. Nous y reviendrons lorsque nous disposerons de plus d'informations.

¹¹⁴⁷ **De heer Bernard Clerfayt, minister** (in het Frans).- *De volgende regering zal nagaan of er bijkomende collectieve maatregelen nodig zijn naast de initiatieven die elke minister binnen zijn eigen bevoegdheid heeft genomen.*

M. Bernard Clerfayt, ministre.- Le gouvernement à venir discutera spontanément de cette question et verra s'il convient de prendre des initiatives supplémentaires au niveau collectif, au-delà de celles que prendra chaque ministre dans le cadre de ses compétences.

Dankzij de budgetten voor betaald educatief verlof hebben de werknemers van Audi Brussels vaardigheden verworven die hen gemakkelijk inzetbaar maken in allerlei sectoren. Wat er ook gebeurt, wij zullen geen enkele Brusselse werknemer in de kou laten staan.

J'en viens aux budgets emploi qui visent à offrir aux travailleurs des formations à travers le congé-éducation payé. Je vous confirme que grâce à ces budgets, les travailleurs qui demain ne travailleraient plus à Forest - que ce soit par choix ou parce que leur contrat n'est pas reconduit - ont acquis des compétences qui les rendent hautement employables dans tout autre secteur professionnel. C'est grâce à ces formations et aux

(Opmerkingen van de heer Verstraeten)

1151 *(verder in het Nederlands)*

Morgen zal de regering bespreken hoe we contact zullen opnemen met de federale regering. Dat is echter de taak van staatssecretaris Barbara Trachte of van minister-president Rudi Vervoort.

- *De incidenten zijn gesloten.*

1157 **MONDELINGE VRAAG VAN DE HEER MATTEO SEGERS**

1157 **aan de heer Rudi Vervoort, minister-president van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Territoriale Ontwikkeling en Stadsvernieuwing, Toerisme, de Promotie van het Imago van Brussel en Biculturele Zaken van Gewestelijk Belang,**

1157 **en aan de heer Bernard Clerfayt, minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met Werk en Beroepsopleiding, Digitalisering, Plaatselijke Besturen en Dierenwelzijn,**

1157 **betreffende de impact van artificiële intelligentie op de nasynchronisatiesector in het Brussels Gewest.**

1157 **De voorzitter.-** Bij afwezigheid van de heer Matteo Segers wordt de mondelinge vraag voorgelezen door mevrouw Marie Borsu.

1161 **Mevrouw Marie Borsu (Ecolo) (in het Frans).-** *Artificiële intelligentie treft steeds meer sectoren en bedreigt stilaan ook creatieve beroepen. Zo heeft Brussel heel wat experts in nasynchronisatie. Met hun stem dragen die artiesten iets bijzonders bij tot de werken waaraan ze hun stem lenen. Hun banen worden echter bedreigd.*

Het risico neemt toe dat de stem van stemartiesten gebruikt wordt zonder hun toestemming en zonder dat ze daarvoor een vergoeding krijgen. Velen hebben zich daarom verenigd in de vereniging Belgian Voice Artists om hun rechten te verdedigen.

Hebt u een zicht op de werkgelegenheid in de sector van de nasynchronisatie? Hebt u al mensen uit de sector ontmoet? Hoe zult u die unieke banen beschermen of de artiesten helpen om zich om te scholen?

compétences qu'acquièrent ainsi les travailleurs bruxellois que nous garantissons durablement l'emploi.

Cela ne veut pas dire que nous ne continuerons pas à soutenir les entreprises qui en ont besoin, mais quoi qu'il en soit, aucun travailleur bruxellois ne sera laissé sur le carreau, il y va de notre responsabilité.

(Remarques de M. Verstraeten)

(poursuivant en néerlandais)

Le gouvernement discutera demain de la manière dont il prendra contact avec le gouvernement fédéral, une tâche qui incombe à la secrétaire d'État Barbara Trachte ou au ministre-président Rudi Vervoort.

- *Les incidents sont clos.*

QUESTION ORALE DE M. MATTEO SEGERS

à M. Rudi Vervoort, ministre-président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'image de Bruxelles et du Biculturel d'intérêt régional,

et à M. Bernard Clerfayt, ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé de l'Emploi et de la Formation professionnelle, de la Transition numérique, des Pouvoirs locaux et du Bien-être animal,

concernant l'impact de l'intelligence artificielle (IA) sur les professionnels du doublage en Région bruxelloise.

M. le président.- En l'absence de M. Matteo Segers, sa question orale est lue par Mme Marie Borsu.

Mme Marie Borsu (Ecolo).- L'intelligence artificielle est un des grands enjeux d'aujourd'hui et de demain. Elle touche de plus en plus de secteurs et n'épargne pas nos créateurs, dont les professionnels de la voix et du doublage. La diffusion de différentes formes de programmes d'intelligence artificielle, en quelques mois seulement, interpelle sur notre rapport à la création et à l'innovation. Il est essentiel que les responsables politiques se saisissent du sujet, qui concerne et préoccupe de plus en plus de citoyens et de professionnels de la culture. C'est une question démocratique.

Bruxelles peut compter sur une belle communauté d'artistes de doublage, qui font rayonner notre pays jusque dans des productions internationales. Ces artistes, avec leur voix, sont des travailleurs hors pair, ils créent et apportent de l'émotion en

conférant quelque chose de particulier et de singulier aux œuvres auxquelles ils contribuent - en un mot, ils incarnent.

Malheureusement, la mise en danger de leur emploi est aujourd'hui une réalité. Cette perte serait dure pour notre économie et surtout pour notre écosystème culturel. Nous devons être attentifs aux signaux qui nous alertent sur les risques de voir ce travail unique disparaître. Pour les écologistes, il est important de protéger le travail des doubleurs et d'encadrer les transformations en cours dans ce type de métier pour mieux les accompagner.

L'intelligence artificielle prend de plus en plus de place, avec comme risque que les voix des doubleurs soient reprises sans leur consentement et sans une juste rémunération. De nombreux professionnels se sont ainsi organisés pour défendre leurs droits et leurs emplois. Dernièrement, mon collègue Matteo Segers a eu la chance de rencontrer deux membres de l'association Belgian Voice Artists (Belva), qui rassemble les professionnels de la voix en Belgique, afin d'échanger autour de l'impact de l'intelligence artificielle sur le doublage et ses travailleurs.

Avez-vous une vision sur l'emploi lié aux professionnels du doublage dans la Région bruxelloise ? Si oui, quels sont leur vitalité et leur poids sur le plan de l'activité ?

Avez-vous déjà eu l'occasion de rencontrer des professionnels du doublage pour discuter de cette problématique ? Le cas échéant, qu'est-il ressorti de votre rencontre ? Quelles suites pouvez-vous donner politiquement au sujet ?

Comment pouvez-vous agir pour protéger ces emplois uniques ? Qu'est-il mis en place pour ces artistes dans le cas où ils souhaiteraient se reconverter ?

M. Bernard Clerfayt, ministre.- Le métier de comédien de doublage est difficilement quantifiable. Il s'agit d'un métier multiforme qui, en raison de sa diversité, englobe divers secteurs et ne se limite pas aux interprètes.

Du fait de cette complexité, les données actuelles ne fournissent pas une vision très précise de l'emploi ou du volume d'activité. Cependant, la plupart des travailleurs actifs dans le doublage font partie des sous-secteurs de la postproduction et de services spécialisés dans le son, représentant 419 salariés en Région bruxelloise tel que quantifié aujourd'hui. Il y en a peut-être davantage, issus d'autres secteurs.

En ce qui concerne les indépendants, environ 4.100 sont actifs dans la profession du doublage. Par ailleurs, 1.079 demandeurs d'emploi inoccupés sont enregistrés chez Actiris dans la catégorie « acteurs, comédiens, doubleurs de voix ». Tous ne sont cependant pas doubleurs.

La Région bruxelloise abrite, avec une dizaine de sociétés, une grande majorité des acteurs qui opèrent dans le domaine du cinéma, de la postproduction et du doublage.

¹¹⁶³ **De heer Bernard Clerfayt, minister** (in het Frans).- *De sector van de nasynchronisatie is nogal complex en het is moeilijk te bepalen om hoeveel mensen het precies gaat. De postproductie en de gespecialiseerde geluidsdiensten tellen in het Brussels Gewest alvast 419 mensen in loondienst. Ongeveer 4.100 mensen zijn als zelfstandige actief in de nasynchronisatie en 1.079 werkzoekenden zijn bij Actiris geregistreerd als artiest, maar niet al die mensen zijn stemartiest. In totaal telt Brussel een tiental ondernemingen die zich richten op het maken van films, postproductie en nasynchronisatie.*

Mijn kabinet heeft de vereniging Belgian Voice Artists ontvangen om een zicht te krijgen op het probleem. Artificiële intelligentie heeft een impact op de werkgelegenheid in zijn huidige vorm, maar ook op werkgelegenheid in de toekomst, de arbeidsvoorwaarden en de bescherming van persoonlijke gegevens en van de productie.

De administraties onder mijn toezicht houden zich al in het algemeen bezig met de gevolgen van artificiële intelligentie. Actiris bestudeert de impact op de werkgelegenheid in het

algemeen. Deze maatschappelijke verandering moet immers begeleid worden.

Nous avons rencontré l'association Belgian Voice Artists (Belva) qui, au sein de mon cabinet, a été reçue par des responsables des cellules Emploi et Transition numérique, afin de permettre une vision holistique de la problématique.

À la suite de cet échange, mon cabinet a été informé de la dernière campagne de sensibilisation menée par les professionnels du doublage sur les procédés de l'intelligence artificielle et tout ce qu'ils entraînent comme transformation de leur métier.

Les avancées de l'intelligence artificielle touchent plusieurs problématiques. Elles peuvent avoir une incidence sur l'emploi dans sa forme actuelle, sur l'emploi futur, sur l'accompagnement de travailleurs dont les conditions ou le volume du travail pourraient se trouver modifiés, la sécurité des données personnelles ou encore la protection de la production. La prise de conscience des enjeux est essentielle pour préserver le travail des artistes dans le domaine du doublage.

Au sein des administrations sous ma tutelle, une réflexion plus générale est en cours sur l'intelligence artificielle. Actiris, notamment, effectue un travail préliminaire à la mise en place d'un dispositif de veille sur l'incidence de l'intelligence artificielle sur les emplois en général, au-delà de ce secteur particulier. L'intelligence artificielle est en effet partout et aura un impact sur l'emploi et les compétences à acquérir pour l'emploi. Il faut accompagner cette transformation de notre société.

En tant que ministre de l'Emploi, je comprends et partage les inquiétudes légitimes des professionnels du doublage face à l'incidence potentielle de l'intelligence artificielle sur leur emploi. Il est de notre responsabilité de prendre des mesures tant préventives que proactives afin de protéger les emplois et les droits des travailleurs du secteur, même s'il s'agit, a priori, d'une responsabilité fédérale. Nous devons travailler main dans la main sur ces questions-là.

Tout d'abord, il est essentiel de collaborer étroitement avec les acteurs de l'industrie du doublage, en ce compris les professionnels proprement dits et les associations telles que Belva, afin d'analyser et de comprendre les défis auxquels ils sont confrontés. Ensuite, en réponse aux préoccupations concernant l'utilisation de l'intelligence artificielle dans le doublage, il faut aussi penser à protéger ces métiers et - peut-être même au niveau fédéral voire européen - protéger les droits d'auteur ainsi que la propriété intellectuelle des artistes du doublage.

En effet, le potentiel de l'intelligence artificielle est énorme : cette forme d'intelligence permet d'exploiter des données, des images, des voix ou des sons, mais toutes ces données doivent rester protégées par le droit de propriété intellectuelle. Selon l'Organisation de coopération et de développement économiques et l'Organisation internationale du travail, l'introduction de l'intelligence artificielle dans le marché tertiaire n'impliquera pas nécessairement des suppressions de l'emploi, mais plutôt la nécessité d'adapter les emplois et d'assurer une formation complémentaire aux acteurs et opérateurs du secteur, afin de leur

¹¹⁶⁵ *Ik deel de bezorgdheid van de sector. Wij moeten zowel preventieve als proactieve maatregelen nemen om de banen en de rechten van de werknemers te beschermen. Om te beginnen moeten we met de sector de uitdagingen analyseren. Daarna moeten we de auteursrechten en het intellectuele eigendom voldoende beschermen, misschien zelfs op nationaal of Europees niveau.*

Artificiële intelligentie maakt het mogelijk om gegevens op heel wat nieuwe manieren te exploiteren. Dat is nuttig, maar die gegevens moeten wel beschermd blijven via de intellectuele-eigendomsrechten. Volgens internationale organisaties zullen er door artificiële intelligentie niet zozeer banen verdwijnen, maar zullen ze wel veranderen. Mensen zullen zich moeten bijscholen. Het Brussels Gewest moet de stemartiesten daarbij begeleiden.

permettre de maîtriser ces technologies et de les utiliser dans le cadre de leur activité.

En Région bruxelloise, nous devons donc chercher à accompagner les professionnels du doublage dans leur formation et leur reconversion, afin de répondre aux exigences croissantes en matière d'intelligence artificielle dans leur métier. Nous devons en effet les aider à acquérir ces compétences nouvelles et à s'adapter aux évolutions technologiques.

Pour résumer, en tant que ministre de l'Emploi, je m'engage à collaborer avec toutes les parties prenantes afin de trouver des solutions équilibrées qui préservent l'emploi dans le domaine du doublage, tout en encourageant l'innovation et le progrès technologique.

Mme Marie Borsu (Ecolo).- Je ne peux que me réjouir que vous ayez pu rencontrer les acteurs du secteur et qu'une réflexion ainsi qu'un processus de veille soient lancés au sein des administrations.

Il importe de suivre le dossier, car tout va très vite en matière d'intelligence artificielle. Même si nous ne disposons pas de données précises sur le nombre d'emplois que représente le milieu du doublage, nous savons que les industries culturelles et créatives exercent un poids réel en Région bruxelloise. Elles représentent 15 % des travailleurs et près de 4 % du poids économique. Il s'agit par conséquent de l'un des secteurs prioritaires de la stratégie Shifting Economy.

Je ne peux que vous rejoindre sur l'idée que tout le monde doit s'asseoir autour de la table. Rappelons qu'une conférence interparlementaire a été organisée dans le cadre de la présidence belge du Conseil de l'Union européenne autour de l'intelligence artificielle à la fin du mois de janvier. Tous les acteurs et niveaux de pouvoir, parlements inclus, doivent se saisir du sujet, de manière transversale, pour pouvoir agir.

- *L'incident est clos.*

¹¹⁶⁷ **Mevrouw Marie Borsu (Ecolo)** (in het Frans).- *Ik ben tevreden dat u de sector ontmoet hebt en hiermee bezig bent. De culturele en creatieve sectoren zijn economisch belangrijk voor Brussel.*

In het kader van het Belgische voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie vond een interparlementaire conferentie plaats over artificiële intelligentie. Het is goed dat de overheden de evolutie volgen, want die gaat erg snel.

- *Het incident is gesloten.*