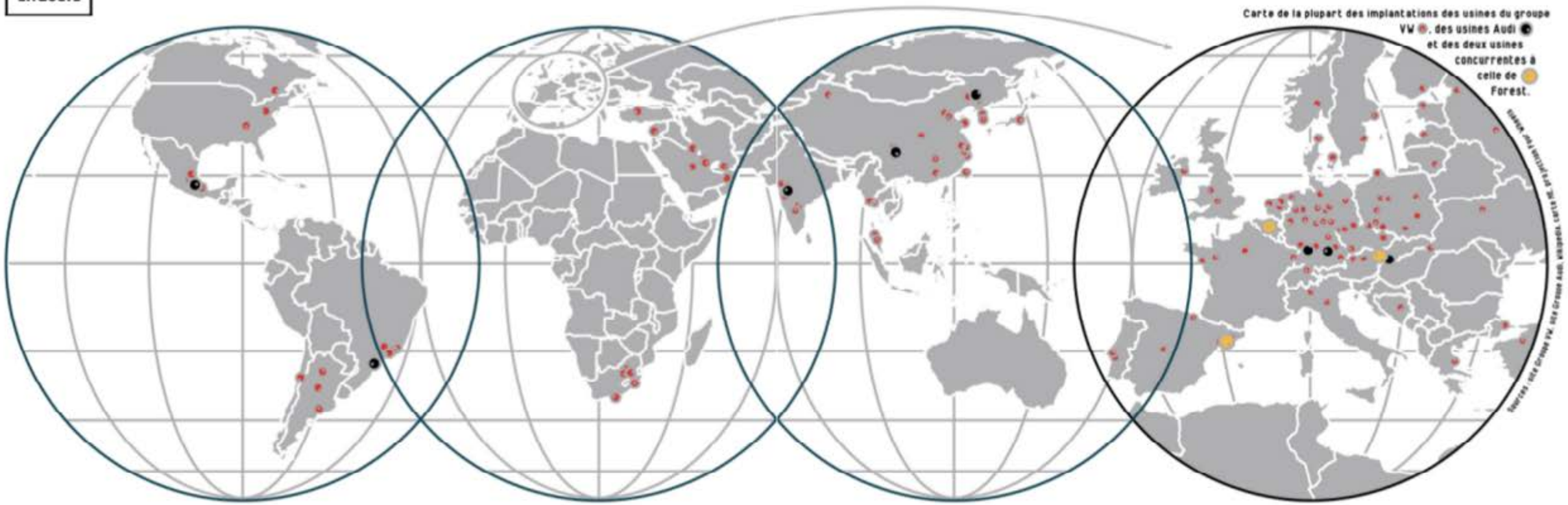


AUDI À TOUT PRIX

LES COULISSES D'UN DEAL... À L'ARRIÈRE DES BERLINES

PAR FRANÇOIS CORBIAU

Pour produire son nouveau modèle électrique, Audi-Brussels a bénéficié de 148 millions d'euros d'avantages du gouvernement fédéral et des Régions, le prix à payer pour préserver les 2 700 emplois directs que compte l'usine. Cette « success-story » en dit long sur le rapport de forces entre les pouvoirs publics et la multinationale. Avec, au final, un constructeur automobile qui tire son épingle du jeu.

La fête promettait d'être belle pour Bruxelles et la Belgique. Une occasion unique de se positionner sur la carte mondiale de l'électro-mobilité. Mais le lancement en grande pompe du premier modèle 100 % électrique de la marque aux quatre anneaux produit à Forest n'aura pas lieu à Bruxelles. Initialement planifié dans la capitale pour la fin du mois d'août, l'événement sera finalement organisé le 17 septembre 2018 à San Francisco, devant un parterre de 600 journalistes venus du monde entier. À Bruxelles, on l'a « *mauvaise* » même si on préfère ne pas s'étendre sur le sujet. « *J'ai découvert ça en lisant la presse*, lâche un conseiller un brin amer. *C'est moche quand on voit tout ce qui a été fait !* »

1970 Volkswagen rachète l'usine de Forest.

Officiellement, la marque a préféré viser le marché américain. Mais en coulisse, il se murmure qu'Audi aurait revu sa stratégie de lancement en Europe après l'incarcération du désormais ex-grand patron d'Audi, Rupert Stadler, dans le cadre du « dieselgate ». Ironie du sort, c'est justement après les premières révélations du scandale des moteurs diesels truqués en septembre 2015 que le constructeur a mis un coup d'accélérateur à sa gamme électrique. Précisément au moment où l'usine de Forest se profilait pour la production des nouveaux modèles électriques de la marque.

« LA BELGIQUE EST SEXY »

Un pari gagnant pour Audi-Brussels et son management puisque la marque confirme le 20 janvier 2016 que c'est l'usine bruxelloise qui a été choisie pour produire le nouveau SUV[1] 100 % électrique de la marque. À Forest, après plusieurs mois d'incertitude pour l'emploi, c'est le soulagement. Lors de la conférence de presse, Charles Michel déclare que *« la Belgique est sexy pour l'emploi et l'innovation »*. Pour le Premier ministre, cette annonce résonne comme un signal envoyé aux autres entreprises qui regardent notre pays. *« Nous sommes "business-friendly". »*

Ce jour-là, au 16 rue de la Loi, les responsables politiques sont tout sourire : aux côtés des dirigeants d'Audi et du Premier ministre, il y a le ministre de l'Emploi, Kris Peeters, et le ministre des Finances, Johan Van Overtvelt. Même Jacqueline Galand, alors ministre de la Mobilité, s'est invitée sur la photo. Un temps écarté par ses collègues du fédéral, le ministre-président bruxellois, Rudy Vervoort, réussit à organiser *in extremis* sa propre conférence de presse et décroche une poignée de main face caméra avec les dirigeants d'Audi.

Du côté des travailleurs, on se réjouit de cet accord obtenu au prix de nouveaux efforts. *« Tout cela arrive grâce à la qualité du travail au quotidien du personnel*, explique Manu Castro, président à l'époque de la fédération des métallos du Brabant de la FGTB. *Il y a eu des concessions à faire, mais le résultat est là. »* Allongement temporaire du temps de travail en soirée, aménagement des temps de pause, travail le samedi… les travailleurs ont compris qu'ils allaient devoir eux aussi faire des concessions pour que l'aventure se poursuive à Forest.

Tous ont le sentiment d'avoir évité un nouveau drame social. Depuis fin 2014, les rumeurs sur l'avenir de Forest vont bon train. Plusieurs articles parus dans la presse allemande évoquent le scénario d'une délocalisation en 2018 de la production de l'Audi A1 assemblée à Forest vers une usine espagnole du groupe, sans préciser ce qu'il adviendra du site belge. Avec la perte de son modèle phare, l'usine est à nouveau dans l'expectative. Les travailleurs et les syndicats sont inquiets. Les responsables politiques aussi. L'histoire serait-elle en train de se répéter à Forest ? Tout le monde a encore en tête la fermeture de VW en 2006 et les quelques milliers d'emplois perdus.

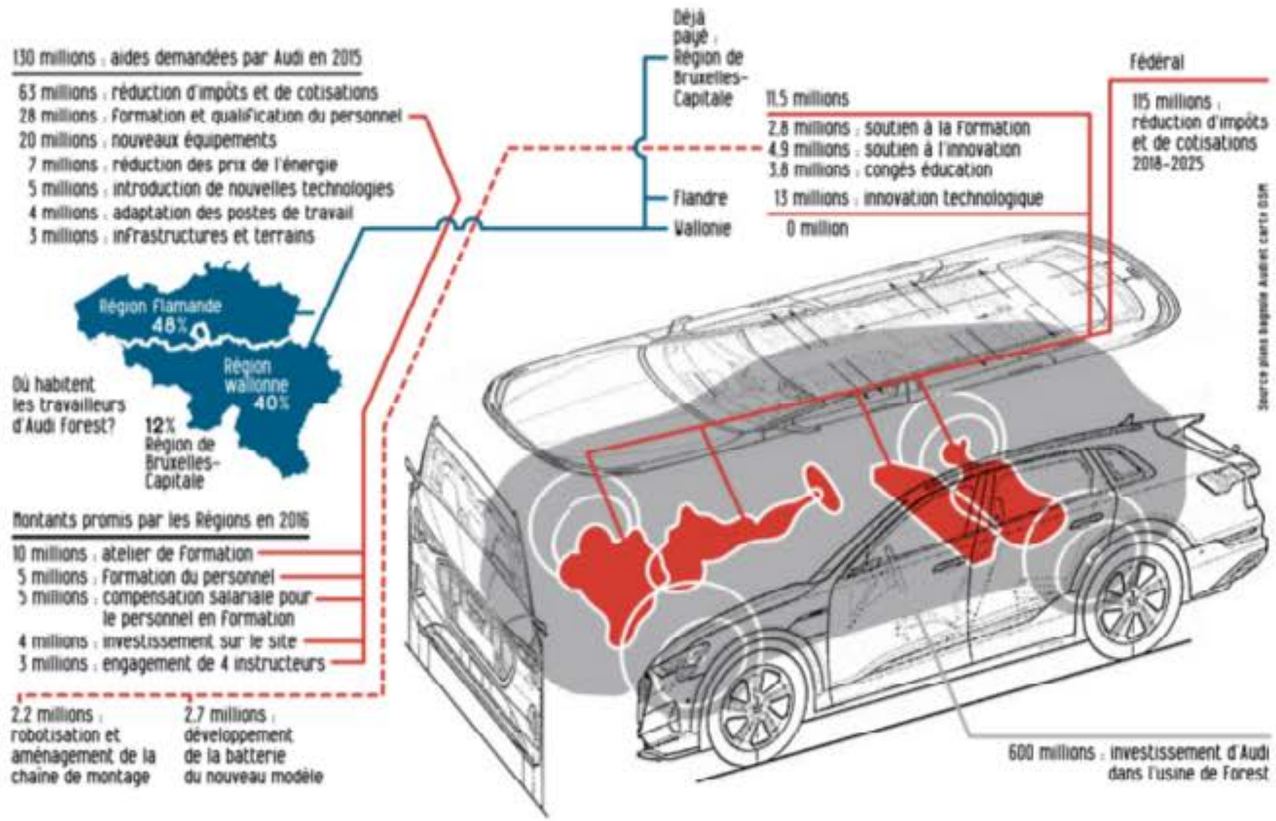
FERMERA, FERMERA PAS ?

Patrick Danau, le directeur d'Audi-Brussels, explique pourtant aujourd'hui qu'il n'a jamais été question d'une fermeture pure et simple de l'usine. *« Moi j'ai toujours parlé à l'époque d'un avenir nuageux. »* En réalité, quatre scénarios étaient sur la table : *« Soit produire le modèle A1 de deuxième génération, soit devenir une usine de fabrication de pièces pour le groupe VW, soit devenir une usine de soutien aux autres usines du groupe en fonction des besoins et capacité de production. Soit lancer la production d'un produit de haute valeur ajoutée avec la technologie électrique. »*

Pour ce Gantois de 62 ans qui a repris l'usine en 2014, seul le dernier scénario permettait réellement de garantir un bel avenir à l'usine. *« J'avais le sentiment que ce n'était pas avec l'A1 qu'on pouvait gagner la bataille de l'emploi. D'autant qu'avec un petit modèle de ce type-là, l'impact des coûts de la main-d'œuvre est beaucoup plus important que sur un gros modèle du type de l'E-tron, le nouveau modèle électrique. »*

Le coût du travail, c'est manifestement le *« nerf de la guerre »* pour les dirigeants de l'usine. Le secrétaire général d'Audi-Brussels, Andreas Cremer, explique à l'époque que le site bruxellois est en concurrence directe avec les sites de Györ en Hongrie et

1. De l'anglais « Sport Utility Vehicle » (= véhicule utilitaire sportif).



Promesse du maintien de l'emploi et la construction de l'Automotive Park — 2004

Fermeture de l'usine VW à Forest et perte de plusieurs milliers d'emplois — 2006

AUDI-BRUSSELS ET FOREST : PAS DE PETITS PROFITS !

« Des rapports obligés », c'est en ces termes que le presque ex-bourgmestre de Forest, Marc-Jean Ghyssels (PS), qualifie les relations entre la commune et son imposante usine. Avec ses 540 000 m², l'édifice occupe près de 10 % du territoire communal. *« J'ai envie de dire que le site de Forest ne rapporte pas assez pour ma commune et eux vous diront très certainement le contraire »*, résume le bourgmestre. Contentieux fonciers, parkings payants pour les travailleurs… parmi les *« dossiers »*, il en est un qui ne passe pas : en 2013, à la faveur d'un montage fiscal, Audi-Brussels trouve le moyen d'éluder le précompte communal sur le matériel et l'outillage. Manque à gagner pour les Forestois : 2,6 millions d'euros, soit l'équivalent de plus de 3 % du budget communal.

Le procédé est légal mais il laissera des traces. Le principe est simple : créer une société immobilière (Audi Invest en plus d'Audi SA) afin d'obtenir une exonération du précompte immobilier sur le matériel et l'outillage. Dans le jargon, on appelle cela le montage « Belgacom/ConnectImmo » du nom de l'entreprise publique qui est la première à l'avoir mis en place, avant d'être suivie par d'autres. En réponse, la commune tente de trouver la parade via la taxe sur les surfaces de bureaux. Mais la Région bruxelloise interviendra finalement dans le dossier afin qu'Audi ne doive pas payer cette taxe en compensant le manque à gagner pour la commune via le Fonds régional de compensation fiscale. Le dispositif sera d'ailleurs élargi en 2015 à l'ensemble des entreprises manufacturières bruxelloises. Soit en tout, un effort annuel de 4,7 millions d'euros pour la Région dont 2,6 millions, rien que pour Audi.

Plan de l'usine Audi-Brussels à Forest – Sources carte Urbis et OSM

de Martorell en Espagne. *« En Espagne par exemple, les coûts de la main-d'œuvre y sont 20 à 25 % inférieurs à ceux de la Belgique. Ici, c'est 40 euros par heure, là-bas c'est environ 30. La construction d'une A1 exige 20 heures de travail. Par voiture, il y a déjà une différence de coût salarial de 200 euros* (pour une voiture dont la valeur catalogue est estimée à 21 000 euros en modèle d'entrée de gamme, NDLR). *Si vous projetez de construire un million de voitures, cela vous coûtera 200 millions d'euros moins cher si vous le faites en Espagne plutôt qu'ici. »*

Pour Audi, cette mise en concurrence entre les différentes usines du groupe fait pleinement partie du *« jeu »*. *« Si vous avez la possibilité de produire dans différents pays, vous allez examiner toutes les options*, indique ainsi Andreas Cremer à *Médor*. *Ce n'est pas une stratégie de négociation, c'est une procédure normale. »* Avant d'ajouter : *« Le groupe VW, c'est 110 usines. Vous devez trouver des solutions si vous voulez vous maintenir ! »*

SYNDROME « MICKEY »

Pour l'économiste Étienne de Callataÿ, cette mise en concurrence est monnaie courante. Il cite en exemple l'implantation du parc EuroDisney en France. *« On raconte que Paris avait été identifié dès le départ comme le meilleur lieu mais que des négociations ont été entamées avec Barcelone afin de mettre les deux villes en concurrence et obtenir un maximum de compensations de la Région parisienne*, explique l'expert. *Si c'est envisageable pour EuroDisney, ce doit l'être aussi pour Audi ! »* L'ancien économiste en chef à la banque Degroof rappelle que *« c'est la mission d'un chef d'entreprise d'essayer d'obtenir des coûts de production plus faibles. Mais le problème dans ce genre de négociation est qu'on est face à une asymétrie d'informations que les opérateurs économiques cherchent à exploiter »*.

À cet égard, une anecdote circule parmi les travailleurs de l'usine. Elle remonte à la fermeture de VW-Forest en 2006. *« On était tous convaincus que c'était une mise en scène*, raconte Luc Walkiers, délégué principal de la Centrale nationale des employés (CNE). *Pour nous, VW a annoncé la fermeture de l'usine pour faire peur, mais ses dirigeants savaient déjà qu'Audi* (du même groupe que VW, NDLR) *allait la reprendre. »* Selon ses dires, l'Automotive Park attenant à l'usine de Forest aurait été repeint aux couleurs d'Audi avant l'annonce de la reprise du site. *« Audi était prêt à reprendre l'usine, mais à condition d'obtenir une réduction des coûts de 20 %. Avec l'annonce de la fermeture de VW, les travailleurs n'ont eu d'autre choix que d'accepter. »*

Dix ans plus tard, le son de cloche n'est pas très différent. *« C'est cyclique*, embraie André Langhendries, délégué FGTB qui a entamé sa carrière à l'usine en 1982. *Tous les six ou sept ans, les négociations pour un nouveau modèle donnent lieu à ce genre de discussions. Le groupe Audi met ses différents sites en concurrence, le management de Forest se tourne vers nous pour exiger davantage de flexibilité et de productivité ainsi qu'une stabilité sociale pour défendre la candidature de l'usine. Faute de quoi on nous fait comprendre qu'elle pourrait fermer. »*

EMBELLIR LA MARIÉE

C'est dans ce contexte que le management d'Audi-Brussels se tourne vers les pouvoirs publics pour demander du soutien et proposer la *« meilleure candidature possible »* au-

2013 — Grâce à un montage fiscal, Audi-Brussels évite de payer le précompte sur le matériel et l'outillage : manque à gagner de 2,6 millions d'euros pour Forest, compensé par le Fonds régional de compensation fiscale

2014 — Début des rumeurs d'une délocalisation possible de la production de l'A1. Reprise de l'usine à Forest par le gantois Patrick Danau, directeur actuel d'Audi Brussels

près de la maison mère, en Allemagne. Le 25 mars 2015, les dirigeants de l'usine envoient un courrier au Premier ministre et aux représentants des Régions. Ils seront reçus dès le lendemain. Lors de cette rencontre, Patrick Danau n'y va pas par quatre chemins. Il demande aux différentes instances du pays si elles souhaitent encore avoir une industrie automobile en Belgique. *« La réponse a été clairement "oui"*, explique le dirigeant d'Audi. *On leur a répondu que, dans ce cas, ils allaient devoir nous aider à découvrir les différents soutiens possibles en Belgique pour embellir l'offre vis-à-vis de la maison mère. »*

Charles Michel se souvient lui aussi de cette première rencontre avec le management de l'usine : *« Je comprends que le directoire d'Audi en Allemagne est confronté à un choix stratégique pour le site de Bruxelles*, explique le Premier ministre. *J'étais conscient qu'il fallait des décisions concrètes rapidement. Leurs demandes portaient essentiellement sur des éléments connus : des craintes par rapport aux charges sur le travail et l'évolution du coût de l'énergie. »* Une deuxième rencontre est organisée le 5 juin 2015. Et selon nos informations, Audi n'est pas arrivé les mains vides. Sur le PowerPoint intitulé « Le futur d'Audi-Brussels : les besoins » présenté en réunion aux différentes autorités du pays, Audi formule une série de demandes de soutien, toutes assorties d'une estimation budgétaire.

Au bas de ce document que *Médor* a pu se procurer, apparaît un total de 130 millions d'euros d'aides pour la période 2018-2025, dont 63 millions d'euros de réduction d'impôts et de cotisations, et un soutien de 28 millions pour couvrir les besoins en matière de formation et de qualification du personnel. À cela s'ajoutent 20 millions d'euros pour les nouveaux équipements et plusieurs millions pour la réduction des prix de l'énergie, l'introduction de nouvelles technologies et l'adaptation des postes de travail, etc.

LISTE DE COURSES

Du côté d'Audi, on conteste être arrivé avec une liste de courses. *« Au contraire, ce sont les responsables qui nous ont demandé ce dont on avait besoin et ce qu'on attendait. On a listé nos besoins, on a fait les calculs sur la base des informations transmises et on a fait contrôler ce calcul pour être sûr des montants »*, insiste Andreas Cremer. Les dirigeants de l'usine tiennent à souligner qu'il n'y a pas eu de traitement spécial de la part des autorités. *« Tout ce qu'elles ont présenté comme prétendus avantages, tout le monde peut les avoir. »*

Pour le Premier ministre aussi, il n'a jamais été question de faire du *« sur-mesure »* pour Audi. *« Il s'agissait principalement d'expliquer les nouvelles baisses de charges patronales qui devaient intervenir quelques semaines plus tard dans le cadre du tax shift »*, précise Charles Michel. Parmi ces mesures, on retrouve la réduction des charges fiscales sur le travail en équipe et la réduction de l'impôt sur les sociétés pour encourager les investissements, notamment dans les innovations technologiques. Soit l'équivalent de 115 millions d'euros d'économies pour le groupe Audi sur la période 2018-2025.

Du côté des Régions aussi, on s'active en coulisses. Là encore, l'entreprise allemande leur a préparé un document dont *Médor* a également pu prendre connaissance. Intitulé « Aperçu des coûts pour la formation du personnel en vue d'un nouveau produit », il résume les besoins précis de l'entreprise budgétisés au centime près. Total de la demande : 27 486 888,70 euros dont plus de 10 millions d'euros pour des ateliers de formation, 5 millions pour la formation du personnel et près de 5 millions pour permettre à ce personnel d'assister à ces formations, de même que 4 millions d'investissements sur le site et 3 millions pour l'engagement de quatre instructeurs, etc.

Une demande manifestement reçue « 5 sur 5 » puisque les trois Régions adressent à Audi en septembre 2015 une lettre d'intention commune qui reprend noir sur blanc les soutiens qu'elles sont prêtes à accorder à l'entreprise pour la période 2018-2025. Le coût total de ces mesures s'élève à... 27 millions et demi d'euros (un tiers pris en charge par chacune des Régions), soit précisément la somme réclamée par le constructeur allemand quelques semaines auparavant.

TAPIS ROUGE

Comme le siège de l'usine se situe en Région bruxelloise, c'est Bruxelles qui prend le « lead » dans les discussions au nom des trois entités. Les responsables bruxellois ne s'en cachent pas : si Audi devait produire son premier modèle électrique à Forest, ce serait une bonne chose pour l'image de la capitale. Ils y voient également une excellente occasion d'augmenter le nombre de travailleurs bruxellois au sein de l'usine : selon les chiffres de mai 2018, ils ne représentent que 12 % tandis qu'ils sont 48 % à résider en Flandre et 40 % en Wallonie. La Région bruxelloise décide donc de mobiliser ses organismes publics de l'Emploi et la Formation (Actiris, Bruxelles Formation et le VDAB Brussel) pour tenter de répondre aux besoins en ressources humaines du constructeur allemand.

Groupe d'âge des salariés de l'usine Audi-Brussels au premier trimestre 2018. Source Rapport social, 2018.

Mais l'entreprise a surtout besoin de formations internes. Ces trois dernières années, le constructeur a été particulièrement gourmand en congés-éducation payés qui permettent aux travailleurs de suivre des formations tout en maintenant leur rémunération. Pour le paiement de ces indemnités, ce n'est pas le domicile du travailleur mais bien le siège de l'entreprise qui est pris en compte. Et comme le siège d'Audi se situe sur le territoire bruxellois, Bruxelles finance les congés-éducation payés des travailleurs bruxellois mais aussi des Wallons et des Flamands. Selon les chiffres fournis par le cabinet du ministre bruxellois de l'Emploi, le budget de ces congés-éducation payés octroyés par la Région bruxelloise à l'entreprise a quadruplé ces trois dernières années, soit 3 850 188 euros entre 2015 et 2017.

2015
- Élargissement du fonds régional de compensation fiscale à l'ensemble des entreprises manufacturières bruxelloises
- 25 mars : Courrier des dirigeants d'Audi au Premier ministre et aux représentants des Régions
- 26 mars : Rencontre entre les dirigeants et le premier ministre, et représentants des Régions
- 5 juin : Deuxième rencontre où les dirigeants d'Audi déposent une série de demandes chiffrées
- Septembre : Lettre d'intention envoyée à Audi par les 3 Régions qui proposent un soutien de 27,5 millions d'euros et demandent un maintien de l'emploi pour une durée de 10 ans. Début du Dieselgate

2016
- 20 janvier : Conférence de presse au 16 rue de la Loi pour officialiser la production du nouveau modèle électrique d'Audi à Forest. Le Premier ministre évoque un maintien de l'emploi de 10 ans

Le constructeur a également bénéficié de différents soutiens publics en matière de recherche et d'innovation par l'intermédiaire d'Innoviris, l'Institut bruxellois pour la recherche et l'innovation. La Région bruxelloise a injecté près de 5 millions d'euros dans l'entreprise par ce biais-là, dont 2,8 millions d'euros pour le développement de la batterie de son nouveau modèle et plus de 2 millions d'euros pour la robotisation et les aménagements de la chaîne de montage.

RÉGION WALLONNE : « LES AIDES À AUDI REQUALIFIÉES EN AIDES D'ÉTAT ? »

Côté wallon, on ne cache pas son embarras par rapport aux aides promises à Audi-Brussels. Au bas de la lettre d'intention adressée par les trois Régions au constructeur en septembre 2015 figurent les signatures des socialistes Paul Magnette et Éliane Tillieux pour la Wallonie. Mais aujourd'hui, à la faveur du remaniement ministériel de juillet 2017, c'est le libéral Pierre-Yves Jeholet qui a repris le dossier. Il est censé honorer un engagement qu'il n'hésite pas à qualifier de *« bancal »*. *« Je vais vous dire les choses franchement, aucun euro n'a encore été versé à Audi,* s'empresse de signaler le ministre. *D'ailleurs, c'est bien simple, quand j'ai repris le dossier, il était vide. Il y a bien une lettre d'intention mais ensuite je ne vois rien. »*

Pierre-Yves Jeholet déclare vouloir honorer les engagements pris, mais ses services estiment qu'il y a un risque que ces aides soient requalifiées en « aides d'État » par la Commission européenne et doivent être remboursées. *« Je ne pense pas que les dirigeants d'Audi aient mesuré ce risque. S'ils ont cru que ces aides leur seraient versées en cash, ils se trompent. De toute façon, le Forem ne dispose pas des outils suffisants pour mettre en place des formations à l'intention d'Audi pour un montant de 9 millions d'euros. »* Du côté de l'administration wallonne, un proche du dossier se lâche : *« Pour moi, il n'a jamais été question de véritables projets de formation, l'entreprise a déjà beaucoup formé en interne. C'est limite si on n'a pas eu l'impression qu'Audi espérait qu'on arrive avec des valises pleines de billets. »*

Ce qui fait qu'en tout, près de 11,5 millions d'euros d'aides ont déjà été accordées à Audi-Brussels entre 2015 et 2018, soit deux millions d'euros de plus que ce qui avait été promis par la Région bruxelloise en 2015. Au nord du pays, plus de 13 millions d'euros d'aides à la formation ont été accordées à l'entreprise depuis 2016 dans le cadre des aides flamandes à la transformation stratégique. Côté wallon en revanche, aucun euro n'a encore été versé. (Voir infographie p. 32 et 33.)

C'EST L'INTENTION QUI COMPTE

Quand on demande au ministre bruxellois de l'Économie et de l'Emploi les garanties obtenues du constructeur en échange de ce soutien substantiel, Didier Gosuin s'étonne presque de la question. *« Dans la lettre d'intention, on demande le maintien du nombre actuel d'emplois au sein de l'entreprise pour 10 ans*, lance le ministre. *On ne donne pas l'argent comme ça à Audi. On le fait après s'être assuré de l'évolution du projet et du respect des engagements. »* Pourtant, dans un communiqué du 19 mai 2018, Didier Gosuin se réjouit que la Région bruxelloise ait déjà honoré plus de 8 millions d'euros sur les neuf promis à Audi, soit près de 90 % accordés en 2018 alors que la convention porte sur sept ans. Que faire si Audi changeait son fusil d'épaule en cours de route ?

Le ministre se veut rassurant : *« Cet accord-ci tire les leçons des précédentes négociations avec d'autres groupes industriels en travaillant sur l'humain ! Nous avons mis notre argent dans la revalorisation de la qualification des travailleurs. »* Didier Gosuin égratigne au passage ses collègues du fédéral. *« Avec le tax shift, si Audi s'en va, on ne sait plus rien récupérer. Nous, on n'ira pas rechercher nos 9 millions mais au moins cet argent aura été investi dans des individus qui pourront retrouver facilement une place sur le marché de l'emploi. »*

C'est bien simple, du côté tant du gouvernement fédéral que des Régions, on estime un départ d'Audi peu probable. Du côté des travailleurs, on a beau être confiant pour la suite, on n'est pas dupe. *« On nous dit qu'il ne faut pas se tracasser. Entre les lignes, on nous fait comprendre que si on travaille bien, si on est sage et courageux, l'avenir nous sourira*, résume à sa façon André Langhendries, de la FGTB. *Mais on nous avait promis la même chose en 2004 avec la construction de l'Automotive Park. Et pourtant, ça n'a pas empêché VW de partir deux ans plus tard ! »*

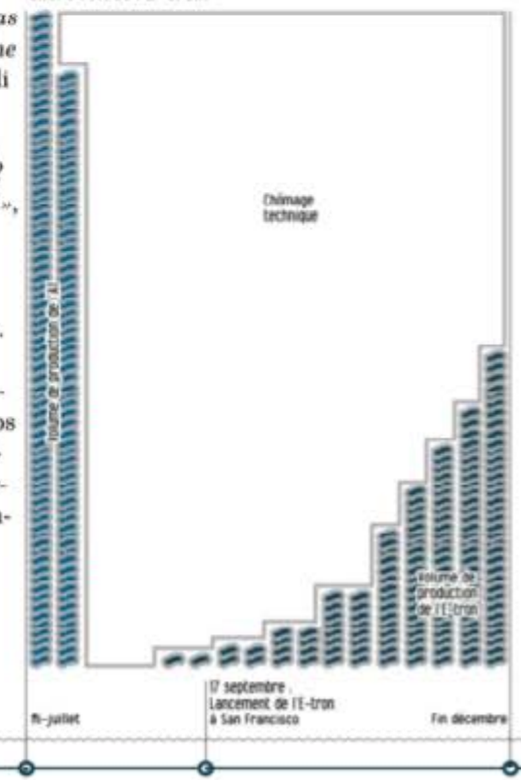
Didier Gosuin s'emporte quand on le lui fait remarquer : *« On ne peut jurer de rien, évidemment ! Bien malin celui qui peut dire comment va évoluer un secteur industriel. Mais ce ne sont pas des fous ! Ils ne vont pas investir 600 millions d'euros dans une usine pour ensuite décider de partir ! »* Chez Audi aussi, on s'irrite presque de la question. *« Qui va investir une somme pareille pour finalement ne pas poursuivre ses activités ? Ce n'est pas suffisant comme engagement ? »*, insiste Patrick Danau.

Dans l'enthousiasme généralisé, il est tout de même frappant de constater que peu de choses ont été mises noir sur blanc. Certes, les Régions ont conditionné dans leur lettre d'intention leur aide à un maintien de l'emploi pour 10 ans. Mais selon nos informations, Audi n'a jamais pris de véritables engagements écrits en réponse. Personne parmi les responsables politiques interrogés ne semble se souvenir d'un tel courrier. Il n'y a que chez Audi-Brussels qu'on nous confirme qu'une lettre a bien été envoyée.

2020, ET APRÈS ?

En réalité, si un courrier existe bel et bien, celui-ci ne comporte aucun engagement précis du constructeur allemand en termes de maintien de l'emploi. Selon un collaborateur politique qui a travaillé sur le dossier, la missive signée Rupert Stadler (ex-CEO d'Audi) accuse réception des différents courriers reçus. Elle remercie et prend acte des engagements pris par les pouvoirs publics belges pour soutenir la production du nouveau modèle électrique à Bruxelles. La lettre se termine en indiquant que les discussions sont toujours en cours au sein du groupe VW et que la direction d'Audi-Brus-

Planning de production de l'usine Audi-Forest montrant un chômage technique pendant la bascule de technologie entre l'A1 et l'E-tron.



2017
5 mai : Mail interne où la direction d'Audi évoque pour la première fois un maintien de l'emploi jusqu'en 2020

21 juin : Nouveau mail adressé aux travailleurs officialisant la production d'un second modèle à Forest et où on confirme la garantie d'emploi jusqu'en 2020

2018
Mai : Communiqué de la Région bruxelloise indiquant qu'elle a déjà honoré plus de 8 millions d'euros sur les 9 millions promis en 2015

sels ne manquera pas de les avertir dès que la décision sera prise.

Rien de précis en ce qui concerne le maintien de l'emploi à l'usine de Forest ni sa durée. Pour Andreas Cremer, il faut toutefois voir dans ce courrier une forme d'engagement implicite de la part du constructeur. *« Non seulement parce qu'il confirme l'intérêt d'Audi de se lancer à Bruxelles dans la production d'un modèle sur la période 2018-2025 mais aussi parce qu'il répond à la lettre d'intention des Régions qui posait comme préalable un maintien de l'emploi pour la période 2018-2025. »*

Selon nos informations, les premiers véritables engagements écrits d'Audi-Brussels datent de mai 2017. Dans un mail interne du 5 mai 2017, soit un an et demi après l'accord, la direction d'Audi évoque pour la première fois un maintien de l'emploi jusqu'en… 2020. Une garantie confirmée quelques semaines plus tard dans un second courrier daté du 21 juin 2017 qui officialise la production d'un deuxième modèle à l'usine de Forest : *« Ainsi, la garantie d'emploi jusqu'à 2020, comme elle existe déjà pour les usines allemandes, est assurée »*, se félicite alors la direction et les représentants des travailleurs. On est très loin de la garantie d'emploi jusqu'en 2025 annoncée par le Premier ministre le jour de la signature de l'accord avec Audi, le 20 janvier 2016.

VITRINE DE MARQUE

2020 ? 2025 ? Toujours en cours de négociation ? Un flou interpellant quand on sait que l'emploi est la principale préoccupation qui a pourtant poussé les pouvoirs publics à s'investir dans ce dossier. Il y a 10 ans par exemple, au moment de la reprise du site de VW par Audi, un accord signé par toutes les parties – direction, syndicats et ministres concernés – garantissait l'emploi pour 10 ans sur le site de Forest. Pourquoi rien de tel en 2015 ? Du côté du fédéral et des Régions, on sent une forme de résignation, pour ne pas dire un certain fatalisme par rapport à ce type d'engagement. *« Quelle entreprise internationale peut garantir de manière juridiquement contraignante l'emploi pour 10 ans ?*, interroge le Premier ministre. *Cela aurait été purement de la com, mais n'aurait eu aucune valeur. »* Mais s'il n'y avait aucune garantie pour 10 ans, pourquoi alors annoncer que les emplois sont assurés jusqu'à 2025. De la com également ?

Le dossier Audi, c'est aussi et avant tout une question d'image. Pour Étienne de Callataÿ, le véritable impact positif d'Audi n'est pas à trouver à Forest. *« On est clairement dans une stratégie de com comme quand le gouvernement se paie une pleine page dans le* Financial Times. *»* En prenant le dossier à bras-le-corps, le Premier ministre a peut-être tout fait pour éviter un nouveau drame social. Mais il a aussi très vite compris l'usage politique qu'il pouvait faire de la situation. Garder Audi à Forest était sans doute la preuve éclatante que les mesures mises en place par son gouvernement commençaient à porter leurs fruits. Idem pour le gouvernement bruxellois, qui évoque *« une très belle vitrine pour Bruxelles »*. Dans les deux cas, il fallait garder Audi à tout prix et capitaliser politiquement sur cette « success-story ». *« D'ailleurs c'est simple*, conclut l'économiste, *si Audi est resté, c'est qu'on a mis trop d'argent sur la table. Sinon l'entreprise serait allée voir ailleurs… »*

François Corbiau CC BY-NC-ND

Avec le soutien du Fonds pour le journalisme

Production de deux nouveaux modèles planifiée jusqu'en 2025 ?

2025