FICHE D'ACTUALITÉ 2025

Reconversion du site Audi

Un enjeu industriel majeur pour Bruxelles

Mateo Robberecht

FGTB-ABVV Bruxelles-Brussel
CEPAG BXL

FGTB Bruxelles
Rue de Suède 45,
1060 Bruxelles

Introduction

Le 9 juillet 2024, après des mois d'incertitudes et de rumeurs, la direction d'Audi Brussels a annoncé son intention de fermer le site et de procéder au licenciement des 2900 travailleurs en 2025. Avant toute chose, la FGTB Bruxelles souhaite rappeler sa principale revendication : Une indemnisation juste et équitable, liées aux résultats financiers positifs importants engrangés par le groupe, pour tous les travailleurs et les sous-traitants concernés.

Depuis cette annonce, plusieurs pistes pour la reconversion le site ont été évoquées dans la presse ; le rachat par un repreneur chinois, belge, la reconversion dans le secteur des batteries électriques et de la maintenance, la création d'un centre de logistique pour pièces détachées automobile. (BX1, 05/09/2024).

Bruxelles étant de plus en plus pauvre en terrains disponibles, un espace aussi vaste et stratégiquement localisé fait l'objet de nombreuses spéculations et convoitises. Le bourgmestre de Forest, Charles Spaepens a dans un premier temps déclaré sa volonté de maintenir de l'activité industrielle sur le site mais, en y ajoutant que sans repreneur, il fallait « […] penser à y amener du logement et agrandir le parc de l'Abbaye […]. Une réflexion est menée dans l'ultra-centre de Forest pour avoir du logement en plus. Dans mes prospections, il y a le parc de l'abbaye et le tirer vers Bervoets pour avoir un grand parc avec du logement et garder de l'industrie » (BX1, 23/09/2024). Pour citer un autre exemple, Alexandre Alaphilippe, représentant du collectif Bempt Vert, envisageait en février 2024 la possibilité d'y construire le futur stade de l'Union Saint-Gilloise (BX1, 15/02/2024). Il semble toutefois que depuis novembre 2024, un consensus politique et institutionnel se dessine autour d'un maintien de l'activité industrielle sur le site. Aujourd'hui, l'avenir du site demeure encore très flou. Il est pour le moment impossible de prédire avec certitude ce qu'il adviendra de cet espace tant au niveau de l'activité, du volume et du profil de la main d'œuvre. Une seule certitude, la piste d'un seul et unique repreneur pour le site n'est plus à l'ordre du jour.

C'est dans ce contexte relativement sombre - la fermeture de l'usine et le licenciement collectif ; la perte d'une partie significative de l'emploi manufacturier bruxellois et la pression grandissante sur le devenir du site - que nous estimons essentiel de proposer de manière anticipative une vision et un ensemble de propositions pour le futur de cet espace stratégique. Il parait nécessaire pour la FGTB Bruxelles de participer activement à la réflexion sur la reconversion du site. Nous allons, dans les pages qui suivent, contextualiser et décrire sous différents angles le site et ses caractéristiques.

Figure 1 - Our history Audi Brussels, juillet 2025

2 Rappel historique

L'usine de Forest fut créée en 1948 par D'Ieteren pour y assembler des voitures issues du groupe Volkswagen. En 1970 D'Ieteren revend l'usine au groupe Volkswagen avec pour objectif de moderniser le site. Plus de 6,5 millions de voitures y seront assemblées jusqu'en 2006, date où la filiale de VW décide de quitter les lieux. En 2007 le site est repris par Audi et la direction ne conserve que 2 100 emplois sur les 5 300 existants. En 2023, les premières inquiétudes apparaissent. Le groupe Audi décide de suspendre la production du modèle « Q4 », mettant à mal la pérennité de l'activité de l'usine. Finalement, en juillet 2024, la direction annonce sa volonté de fermer l'usine et de licencier l'ensemble des travailleurs pour la fin de l'année 2025. (L'écho 2024).

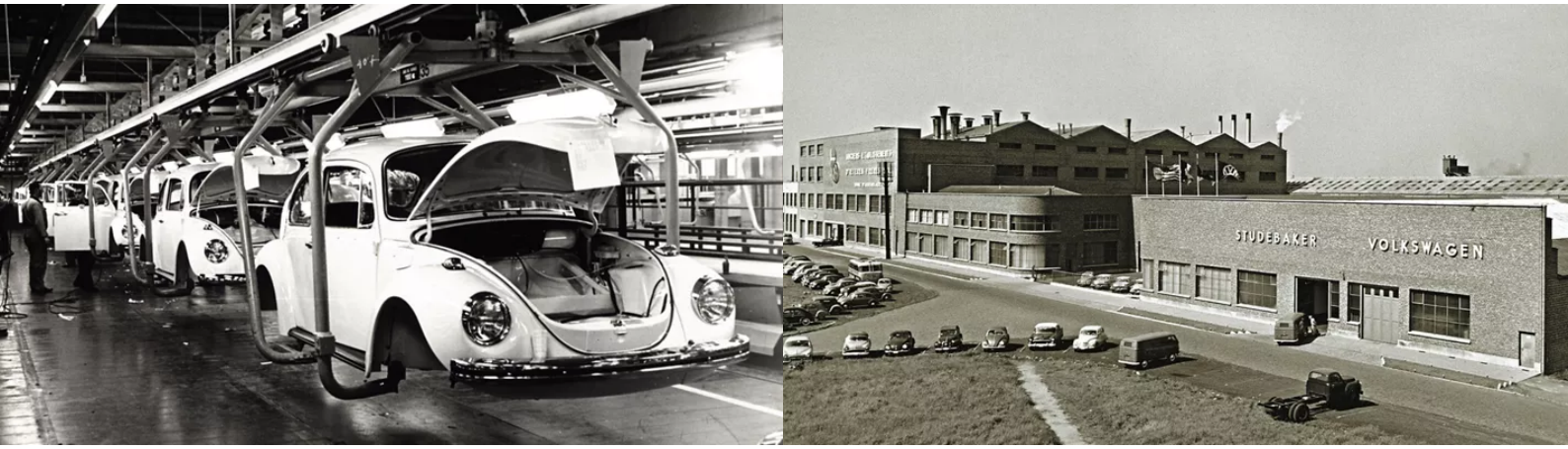


Figure 2 - Our history Audi Brussels, juillet 2025

3 Situation existante

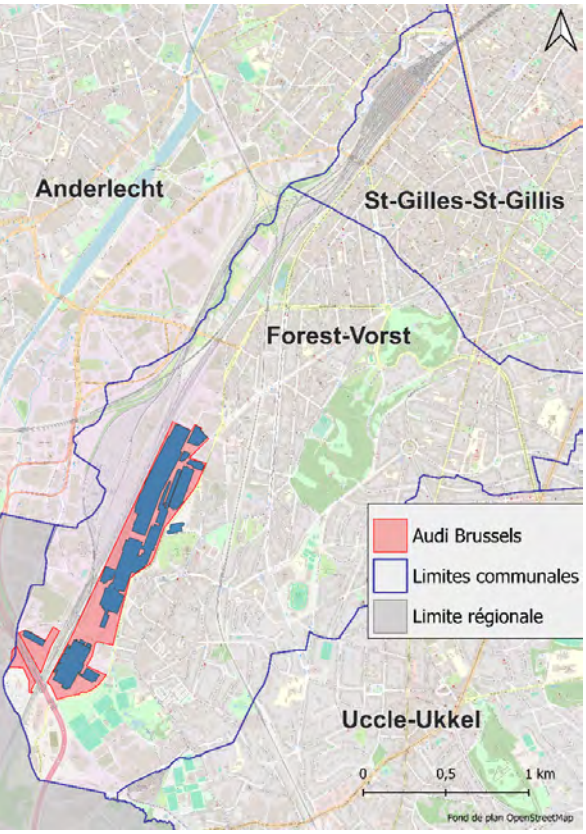


Figure 3 - Emprise spatiale de Audi Brussels, FGTB Bruxelles, octobre 2024

Audi Brussels se situe dans la commune de Forest, en bordure sud-ouest de la région bruxelloise. Le site occupe 54 hectares (environ 76 terrains de foot) soit un peu moins de 10% de la surface communale. Il est bordé à l'ouest par le chemin de fer, au sud par le ring et le parc du Bempt, au nord par des entrepôts et des bureaux et à l'est par des quartiers plutôt résidentiels. Le site de Audi représente une véritable barrière de deux kilomètres à la fois physique et symbolique. Il est assez enclavé et très peu intégré au reste du tissu urbain de la commune. Le site de Audi Brussels se localise dans l'axe industriel historique de Bruxelles, le long du canal.

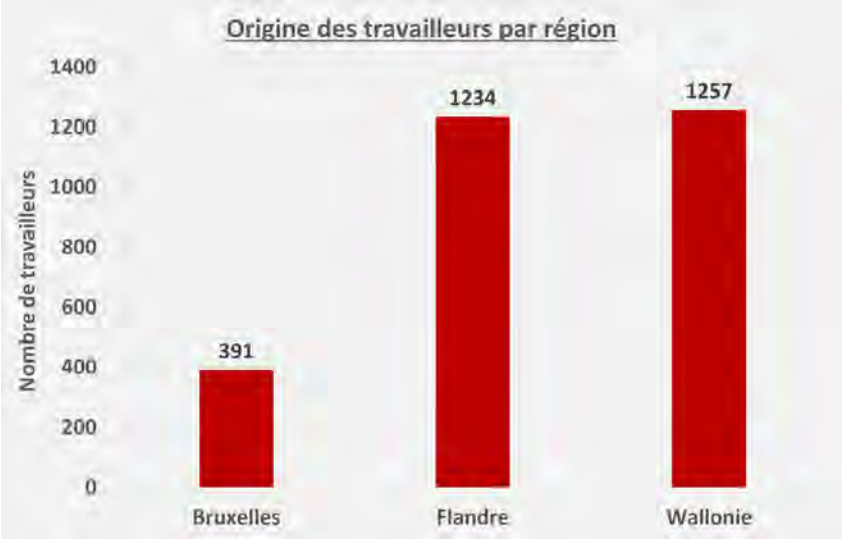
Le site est bien connecté aux différents réseaux de transport. Il jouxte directement le chemin de fer et dispose même d'un quai de déchargement (AUDI, 2023) ainsi que d'une gare de passagers (Forest-Midi) à proximité immédiate. Le site est à coté du ring, du canal de Charleroi et plus précisément le quai de Biestebroeck.

À l'échelle métropolitaine, et grâce à son implantation dans une ville comme Bruxelles, le site de Audi est situé au cœur d'un important nœud de communication routier, ferroviaire et aérien.

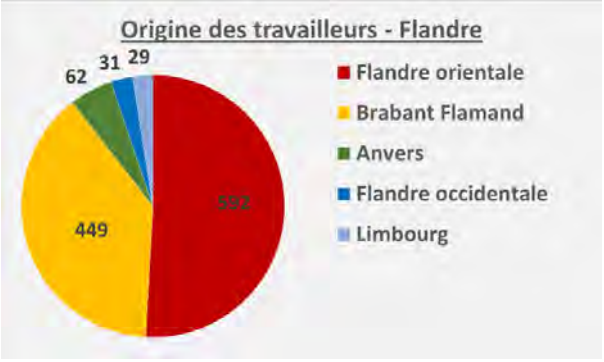
Le site est directement relié à une station d'épuration. Grace au projet ReUse, le site d'Audi Brussels réutilise des eaux usées dans son cycle de production. Cette réutilisation des eaux usées, en circuit fermé, permet d'économiser environ 100 000 m2 d'eau potable annuellement (soit 40 piscines olympiques ou la consommation de 2700 personnes) (Hydria, 2024).

Le licenciement collectif concerne 2882 travailleurs selon Actiris. Ceux-ci sont principalement originaires de Wallonie et de Flandre. Seulement 391 travailleurs habitent en région bruxelloise.

À une échelle plus fine, la Flandre orientale, le brabant flamand et le Hainaut sont les 3 provinces qui abritent la part la plus importante des travailleurs de Audi (74% au total, 38% seulement pour le Hainaut).



Graph 1 - FGTB Bruxelles, 2024 sources : Actiris, 2024



Graph 2 - FGTB Bruxelles, 2024 sources : Actiris 2024

Graph 3 - FGTB Bruxelles, 2024 sources : Actiris, 2024

Les postes de travail à Audi sont majoritairement occupés par des hommes (à peu près 92% des travailleurs). L'âge moyen est de 43 ans et 1085 travailleurs sont âgés de plus de 50 ans (près de 35%). Sur ces 1085 travailleurs, 334 ont entre 50 et 54 ans, 582 entre 55 et 59 ans et 169 ont plus de 60 ans. (Setca, 2024). Dans l'optique d'un licenciement collectif, ces chiffres sont préoccupants. Un nombre non négligeable de ces travailleurs auront, sur base de leur âge, de grandes difficultés à retrouver un emploi, même si de nombreuses entreprises se sont déclarées intéressées par ces profils. Selon Actiris[1], les demandeurs d'emploi inoccupés (DEI) de + de 50 ans possèdent un taux de sorties vers l'emploi de seulement 37,5%. A partir de 55 ans, plus de la moitié des DEI sont inoccupés depuis plus de 5 ans.

À côté des travailleurs « directs » de Audi brussels, il faut également rappeler que de nombreux sous-traitants vont perdre leur emploi. Ces derniers, surtout des Bruxelloises et des Bruxellois, occupent souvent des emplois dans des secteurs moins concurrentiels ou moins spécialisés et auront donc de plus grandes difficultés à retrouver un emploi. On peut notamment songer aux travailleurs qui nettoient le site depuis souvent de nombreuses années.

1 Etat des lieux du marché de l'emploi 2023

4 Valeur du terrain

Audi Brussels possède l'ensemble du terrain et des bâtiments. En 2019, lors de la fusion par absorption de la filiale Audi Brussels Property qui louait alors le site à sa maison mère, le terrain avait été évalué à 149 millions d'euros (après amortissements et réduction de valeur de 236 millions. Il faut encore ajouter le montant des installations et des machines qui s'élève à 13 millions). De plus, à ce moment-là, la filiale avait dégagé 15,9 millions d'euros de provisions pour l'assainissement du sol (un montant renouvelé chaque année) (l'écho 2024). Ces informations permettent d'établir quelques pistes d'évaluations de la valeur totale du site.

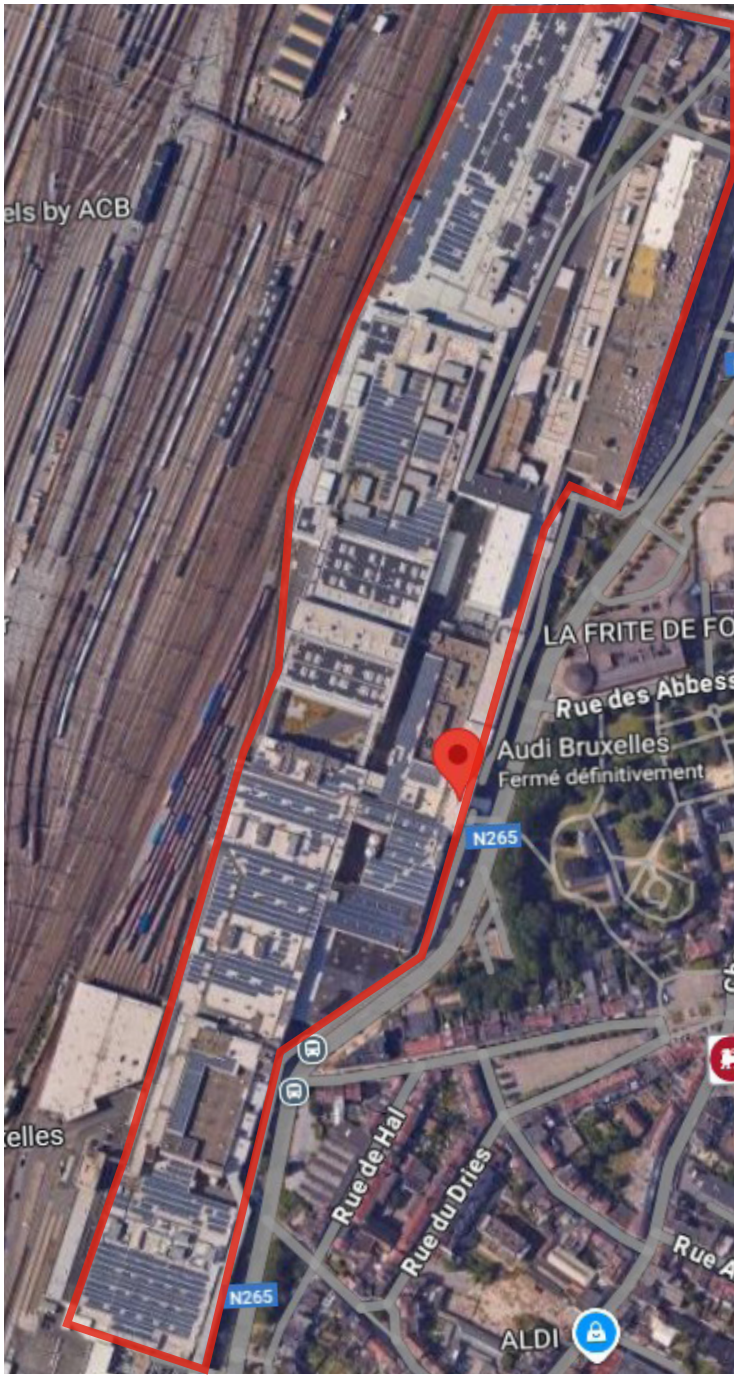


Figure 4 - Google maps, octobre 2024

5 Situation réglementaire

Du point de vue réglementaire, l'ensemble du site de Audi Brussels est en situé zone « d'industrie urbaine » selon le Plan Régional d'Affectation du Sol (PRAS). Ces zones sont affectées aux activités productives, aux activités logistiques, aux activités ayant pour objet l'amélioration de l'environnement telles que l'épuration des eaux, les processus d'élimination, de traitement, de recyclage et de collecte des déchets. Moyennant des mesures particulières, ces zones peuvent également être affectées aux commerces de gros et ou encore à des espaces de bureaux.

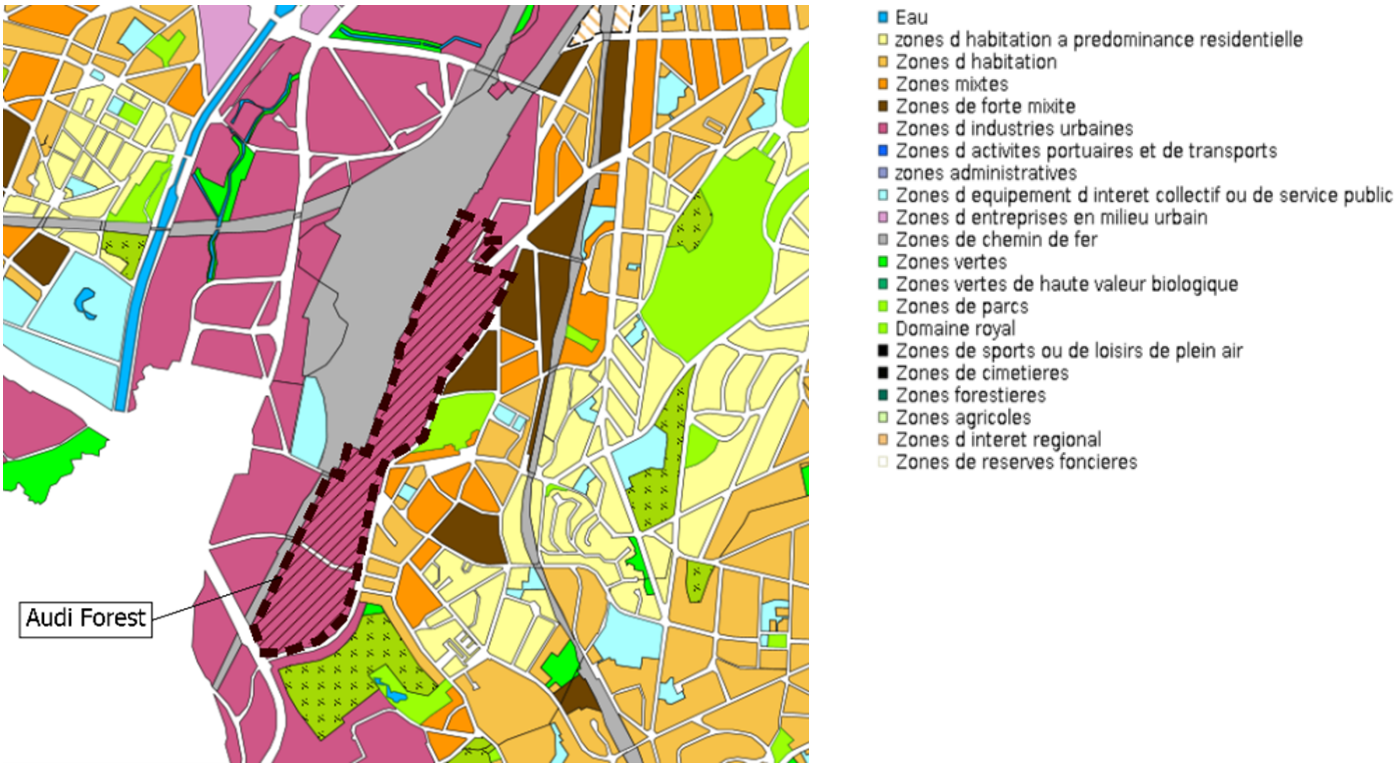


Figure 5 - PRAS, perspective brussels 2024

6 Aides publiques et montages fiscaux

En 2010, Audi Brussels acquiert le centre logistique « Automotive Park » à côté de son usine. Construit en 2005, il s'étend sur 7,5 hectares et dispose d'une superficie de plancher d'environ 65.000 m2. La SDRB (ancêtre de Citydev) fut mandatée par le gouvernement pour encadrer le développement de l'usine VW. Celle-ci a d'abord rachetée différents terrains appartenant notamment à la SNCB et à la STIB pour ensuite procéder aux remembrements de ceux-ci. Une opération immobilière relativement complexe. Ce serait en partie grâce à cet accompagnement de la part de la SDRB que le groupe Audi n'a pas renoncé à investir 35 millions d'euros sur le site (Le Soir 2010).

Les commissions de l'Économie et des Affaires sociales de la Chambre ont détaillé lors d'une rencontre avec les travailleurs, le montant des aides perçues par Audi Brussels depuis 2018. Le groupe Audi aurait bénéficié de réductions du précomptes professionnels (11 à 14 millions par an) ainsi que des réductions des cotisations ONSS et également, des crédits et subsides à la formation. Le total est estimé à 157,7 millions d'euros d'argent public sur 6 ans soit l'équivalent de 52 000 euros par an et par travailleur (Le Soir 2024).[2]

Au départ, en 2015, la plupart de ces aides étaient conditionnées au maintien de l'emploi pour au moins 10 ans. En 2016, le Premier Ministre annonce même, le jour de la signature de l'accord avec Audi, que le groupe s'engage à garantir l'emploi sur le site jusqu'en 2025. Il n'existe pourtant aucune trace écrite de cet engagement avec Audi. Seul un mail, envoyé en interne datant de 2017, évoque le maintien de l'emploi jusqu'en 2020 (CORBIAU, 2018).

Grâce à sa filiale Audi Invest, en 2013 le groupe Audi a réussi à s'affranchir du précompte communal sur le matériel et l'outillage. Résultat de la manœuvre : un manque à gagner de 2,6 millions d'euros pour la commune (soit 3% de son budget annuel). Ce sera finalement la région qui comblera le déficit via le Fonds régional de compensation fiscale. Dès 2015, la région élargit ce dispositif à l'ensemble des entreprises manufacturières de la région pour un budget de 4,7 millions par an (dont plus de la moitié pour Audi). (CORBIAU, 2018)

2 Pour plus de détails sur les négociations menée par le groupe Audi avec le gouvernement fédéral et ceux des régions ainsi que les montants détaillés des aides perçues, lire l'article de Médor du 12/12/2018, Audi à tout prix.

7 Exemples de reconversion en Belgique et ailleurs

Comme nous l'avons vu, le futur du site de Audi Brussels s'écrit aujourd'hui en pointillé. Dans cette partie, nous allons nous pencher sur différents exemples de fermeture de grands sites industriels situés en Belgique et en France et les processus de reconversions qui ont suivis. Sans pour autant entrer dans une analyse approfondie, ce rapide tour d'horizon permet de constater les dynamiques et les enjeux qui peuvent résider lors de la reconversion d'un site industriel afin de s'inspirer, ou pas, de ces exemples.

1. Ford Genk

En 2014, le constructeur américain annonce délocaliser son site de production du Limbourg en Espagne. La fermeture menace au total 10 000 emplois (4000 directs et 6000 indirects) (RTBF, 2024). Les pouvoirs publics se sont rapidement activés pour reconvertir les 96 hectares de ce site éminemment stratégique pour ce bassin industriel. La région flamande et le constructeur américain ont pu trouver un accord à l'amiable afin d'éviter une longue saga judiciaire. Le gouvernement flamand a accepté de ne pas réclamer les 42,9 millions d'euros d'aides à l'investissement et de dépolluer le site à ses frais (le groupe avait préalablement annoncé son refus de rembourser le montant des aides). En contrepartie, la région a pu racheter le terrain au prix d'un euro symbolique (DeTijd 2014).

Une agence provinciale de développement (POM-Limburg) fut créée et, en un peu moins de dix ans, le site de Ford Genk fut complètement reconverti en un zoning multimodal destiné à la logistique. Le terrain a été dépollué et seulement 9 bâtiments préexistants ont été détruits. Une plateforme de transbordement et un quai de plus de 400m ont été construits le long du canal pour accueillir et développer le transport navigable afin d'accueillir 130 000 conteneurs par an. La refonte du site a demandé un investissement public/privé de près de 80 millions d'euros (RTBF, 2024). Pour le moment, le site rassemble plus de 1000 emplois, et on estime que ce chiffre pourrait être multiplié par 3 dans les prochaines années. (RTBF, 2024).

2. Opel Anvers

Le groupe General Motors annonce en 2010 la fermeture de l'usine située depuis plus de 80 ans dans le port d'Anvers. Le licenciement concernait plus de 2600 emplois (RTBF, 2024). Les 88 hectares de l'usine sont idéalement situés. L'usine se trouve à proximité du chemin de fer, de la voie d'eau et surtout dans le deuxième port à conteneurs européen en termes de trafic de conteneurs en EVP[3] (les échos 2022).

La saga du rachat du site fut longue et pleine de rebondissements. Les autorités portuaires ont rapidement fait valoir leur intérêt pour acquérir le terrain mais Général Motors espérait en tirer 90 millions. Un montant alors jugé excessif. Une commission d'experts fut mandatée et estima la valeur du terrain à 43,6 millions d'euros. Il existait également un différend sur le montant des aides à la formation perçues par le groupe américain. Le gouvernement flamand réclamait 20 millions d'euros en compensation des aides versées au groupe. Finalement, les deux parties se sont mises d'accord sur un montant de 3,6 millions d'euros pour le remboursement des aides. Le prix de la transaction finale entre le port d'Anvers et GM ne sera jamais révélé. Il semble cependant qu'il s'agit de la somme indiquée par le rapport d'expert, soit 43 millions (Le 2014).

Ce n'est que 10 ans plus tard que le site sera, avec l'appui des autorités communales, reconverti en « NextGen District », un espace dédié à l'économie circulaire. L'objectif est d'y implanter des entreprises dans le recyclage et les économies renouvelables. En 2022, deux premières entreprises s'y sont installées. (RTBF, 2024).

3 unité de mesure pour exprimer une capacité de transport selon le volume standard d'un conteneur

3. Renault Vilvorde

En 1997, à la surprise générale, le groupe français annonce la fermeture de l'usine et le licenciement des 3000 travailleurs du site. Ce coup de tonnerre sera suivi par une série de grèves, de manifestations et de blocages à l'initiative des syndicats. Le conflit dura en tout 5 mois et ce drame social laissera pour héritage l'adoption d'une loi éponyme. Désormais, la loi Renault impose une communication et un dialogue avec les travailleurs en amont de tout licenciement collectif.

Après la fermeture de l'usine et, durant une vingtaine d'année, les autorités communales et régionales n'ont pas véritablement réussi à lancer un plan de reconversion pour les 60 hectares du site. Par exemple, un projet de centre commercial a été étudié mais ne verra finalement jamais le jour. En 2020 la dépollution de la moitié du site a commencé. Les travaux devraient couter 13 millions d'euros et durer 4 ans. À l'avenir, le site devrait accueillir du logement et une série d'équipements collectifs (un hôpital, un parc, une école) ainsi que des bureaux et des commerces. (VRT 2020)

4. Caterpillar Charleroi

Après avoir supprimé 1400 emplois trois an plus tôt, l'entreprise Caterpillar annonce finalement en septembre 2016 son intention de fermer définitivement son usine et de procéder au licenciement des 2200 travailleurs restants. Le site et ses 100 hectares sont localisés à proximité de l'autoroute, du canal et de l'aéroport de Charleroi. Un emplacement stratégique que la région a souhaité rapidement valoriser. Le gouvernement de la région wallonne a créé une cellule spéciale en charge du futur du site et espère dans un premier temps attirer un unique investisseur capable de reprendre l'entièreté du site afin d'y réintégrer quelques milliers d'emploi. Après plusieurs années de déconvenue et de déception autour de différents candidats-repreneurs (l'entreprise chinoise Thunder Power, constructeur de de voitures électriques ou encore le groupe Merlin Entertainment et son Legoland), l'option actuellement la plus crédible consiste en un découpage du site en plus petites parcelles à destination d'un maillage de petites entreprises. (RTBF, 2024) La nouvelle vision serait de diviser le site en trois, avec un espace dédié à de l'activité de logistique et de production matérielle, un autre pour des activités de biotechnologies/sciences du vivant et enfin un pôle récréatif.

5. Lyon Confluence

En 1771, les autorités de la ville lancent un plan d'assèchement et de remblaiement de plusieurs petites iles situées sur le Rhône. Cette opération permet de gagner 2 kilomètres de terre entre la Saône et le Rhône et offre un nouvel espace pour le développement de l'industrie et de l'activité portuaire. On y retrouvait par exemple une usine à gaz, un abattoir, un arsenal, un port industriel, une gare, deux prisons ou encore un marché de gros. À la fin du 20e siècle, les friches se multiplient et la fermeture du port en 1995 sonne le glas de l'activité industrielle de cette partie de la ville. Les pouvoirs publics s'organisent à partir de 1999 pour réaménager les 150 hectares du sud de la presqu'ile. (Lyon confluence, 2024). C'est la communauté urbaine de Lyon (structure intercommunale rassemblant le « grand Lyon », soit 59 communes) qui prit en charge le projet et créa la société d'économie mixte[4] « confluence ».

Les zones polluées ont été catégorisées, selon leurs seuil de contamination, afin de déterminer une future occupation du sol acceptable pour ensuite être assainies.

Le site de Lyon confluence est assez isolé du reste de la ville. Il est tout d'abord entouré en grande partie par l'eau mais il est également coupé du centre-ville par la voie ferrée et l'autoroute. L'un des objectifs du projet Lyon Confluence est de désenclaver cet espace en érigeant des ponts et des passerelles cyclo-piétonnes et en prolongeant une ligne de tram. La reconversion du site est aujourd'hui bien avancée. Les pouvoirs publics transforment peu à peu cet ancien espace industriel en un quartier mixte. On y retrouve du logement, des espaces verts, des équipements culturels et de loisirs (le musée « Confluence » notamment). À terme, ce projet titanesque devrait accueillir 17 000 habitants, et 25 000 emplois d'ici 2030. Le cout total est estimé à 3 milliards d'euros, soit 600 000 euros provenant d'argent public et 2.4 milliards issus du privé.

4 Une société d'économie mixte en France est une société dont le capital est majoritairement détenu dans les mains du public

Synthèse

L'objet de ce travail n'a pas pour objectif d'étudier en profondeur la problématique de la reconversion de sites industriels. Ces processus sont relativement difficiles à analyser. En effet, ils se déroulent sur des temps longs, mobilisent un large panel d'acteurs à la fois privés et publics et dépendent fortement du contexte géographique et socio-économique de l'espace dans lesquels ils se situent. Il parait bien complexe de comprendre comment et pourquoi certaines reconversions se déroulent rapidement et selon la vision des pouvoirs publics et d'autres moins. Pour autant, sans entrer dans une analyse trop exhaustive, ce rapide tour d'horizon de différents exemples de reconversion permet de mettre en lumière certaines problématiques et enjeux communs à ces espaces.

Premièrement, et c'est peut-être le point le plus intéressant, la valeur des grands sites industriels semble tout à fait relative et volatile. Celle-ci dépend notamment des aides publiques qui ont été engagées dans le passé, de la force de négociation des autorités ou encore du niveau de pollution des sols. Nous l'avons vu à Ford Genk, la région flamande et le constructeur américain ont trouvé un accord à l'amiable. Le gouvernement flamand a accepté de ne pas réclamer les aides fournies et de dépolluer le site à ses frais afin de racheter le terrain au prix d'un euro symbolique. Autre exemple, le site de General Motors à Anvers, estimé par l'entreprise à 90 millions d'euros, fut finalement acheté pour la moitié par le port d'Anvers.

Les finalités des reconversions sont multiples : la friche qui s'éternise dans l'attente d'un projet ; la reprise du site pour une autre activité industrielle ou une activité économique ; la reconversion vers d'autres types de fonctions (résidentielles, culturelles, équipements collectifs, …).

La volonté de trouver un seul et unique repreneur pour l'ensemble d'un site semble, comme à Charleroi ou plus récemment à Bruxelles, rester un objectif difficilement réalisable. Les projets de reconversion de Opel Anvers, Ford Genk ou encore Lyon confluence ont plutôt opté pour une diversité d'acteurs et d'activités, ce qui semble avoir été fructueux dans le cadre de la reconversion de leur site. À Anvers et à Genk, cet éclatement en plusieurs acteurs s'est fait sans pour autant amener une mixité de fonction sur le site. Ils sont tous les deux restés industriels, en apportant une diversité des acteurs. Cette multitude d'acteurs permet également, à l'avenir, d'éviter de se retrouver dans la même situation de fragilité que ces différents sites industriels ont connue. Des usines, des travailleurs et des pouvoirs publics dépendant de la bonne volonté et de la stratégie économique de grandes entreprises qui jouent cyniquement avec la mise en concurrence mondialisée de la main d'œuvre afin de réduire leurs couts de production, d'obtenir un maximum d'aides publiques et de maximiser leurs profits.

L'implication des pouvoirs publics dans les projets de reconversion se révèle, à différents degrés, omniprésente dans les exemples de reconversion que nous avons observés. Cette implication s'observe à différentes échelles (de la ville, de la métropole, de la région, …). Tous ces exemples de reconversion ont nécessité une implication des pouvoirs publics dans la gestion de la reconversion des sites, que ce soit par la création d'appareils publics et par une participation financière importante.

Un nombre important de questions, notamment sociales, sont évidemment sous-jacentes à ces « succès ». Le cas de Lyon confluence est en ce sens intéressant. Un ancien site anciennement industriel qui accueille aujourd'hui du logement moyen, des start-up et des activités culturelles. Ce « nouveau quartier » s'inscrit dans le phénomène du city-branding, largement répandu par les pouvoirs publics dans beaucoup de grandes villes occidentales. La volonté est de proposer une image de Lyon en tant que ville attractive et dynamique. Le récent musée Confluence dans ce quartier, nouveau symbole de la ville, largement inspiré du musée Guggenheim de Bilbao pour son architecture, correspond parfaitement à cet vision.

Figure 6 - Our history Audi Brussels, juillet 2025

8 Devenir du site

Comme démontré lors du Plan Industriel de la FGTB Bruxelles parut en janvier 2024, depuis des décennies, l'ensemble des chiffres liés aux activités productives matérielles atteste le déclin du secteur. Avant même de réfléchir aux différentes possibilités qui existent quant à l'avenir Audi Brussels et de son site, la FGTB Bruxelles revendique, pour plusieurs raisons, le maintien de l'activité industrielle et productive matérielle sur cet espace ainsi que les emplois associés. Il nous parait crucial de soutenir le développement et le maintien des activités productives matérielles afin de conserver un minimum de diversité dans l'économie de la région. Bruxelles ne peut pas être uniquement une ville de services.

Le site en lui-même possède plusieurs arguments majeurs lorsque on analyse sa localisation et ses caractéristiques au regard de l'activité industrielle :

- Les terrains se font rares, le site représente l'un des derniers grands espaces encore entièrement dédié et adapté à l'activité industrielle en ville (avec Schaerbeek formation). Relativement enclavé, l'activité industrielle ne nuit pas aux autres fonctions de son environnement immédiat.
- Du point de vue réglementaire, l'ensemble du site est actuellement repris en « zone industrielle » selon le PRAS. Cette affectation limite l'usage aux activités productives, aux activités logistiques, aux activités telles que l'épuration des eaux, les processus d'élimination, de traitement, de recyclage et de collecte des déchets.
- Le site est parfaitement connecté aux différents réseaux de transport.
- le site est ultra moderne et à la pointe technologiquement. (Neutre en carbone, disposant sur son toit du plus grand parc de panneau solaire de la région et d'un système de réutilisation des eaux usées)
- Énormément d'argent a été octroyé directement au groupe Audi par les pouvoirs publics pour maintenir de l'emploi industriel (estimé à 156 millions depuis 2015 selon la FGTB). Ce serait un échec d'abandonner ce site à une autre forme d'activité.

Situation actuelle du projet de reconversion du site de Audi par Pierre Hermant lors d'une réunion à Brupartners en Décembre 2024.

Pierre Hermant, CEO de finance & invest. brussels, a été nommé « Monsieur Audi » par le formateur bruxellois David Leisterh. Il est chargé d'identifier des investisseurs potentiels et repreneurs pour le site et d'échafauder la phase de reconversion. Il considère que la région devrait être le partenaire privilégié de Audi. Ses premières estimations valorisent le terrain entre 200 et 450 € par m2, soit entre 70 et 140 millions pour l'ensemble du site. La question de la dépollution est cruciale mais pour le moment encore difficile à estimer, il s'agirait d'un montant évoluant entre 60 et 120 millions d'euros. Une des pistes de solution envisagée consisterait à avancer parcelle par parcelle. Lorsqu'une parcelle a été assainie, Audi revend ladite parcelle et procède à l'assainissement d'une autre et ainsi de suite. Sur les 54 hectares du site, 30 seraient construits et certains bâtiments n'ont pas besoin d'être détruits et pourraient être réutilisés directement.

Pierre Hermant mentionne la nécessité de créer un véhicule financier si la région est désireuse de racheter le site dans sa totalité ou des morceaux. En parallèle, un fonds pourrait être créé afin d'investir dans de la dette de type subordonnée (via des investisseurs institutionnels et des garanties européennes). Il prétend que de nombreux investisseurs seront intéressés par les futurs espaces dégagés, plusieurs candidats se seraient d'ailleurs déjà manifestés. Il faudra mettre en place une gouvernance pour le site afin d'identifier les entreprises pertinentes sur le site et de coordonner de faciliter la demande de permis. (Brupartners, 2024).

9 Revendications pour le site de Audi brussels

- Pour la FGTB Bruxelles, il est inadmissible que le groupe démissionnaire ait pu, à lui seul et en toute opacité, évaluer le prix de sa main d'œuvre, la faisabilité des candidats repreneurs, le prix du terrain, cherchant ainsi à spéculer et à valoriser au maximum la valeur du site. Comment la direction de Audi a-t-elle pu évaluer positivement des candidats repreneurs alors qu'il aurait pu s'agir de concurrents directs pour le groupe ?
- Nous demandons aux pouvoirs publics de s'impliquer directement dans le processus de reprise/revente et de proposer une véritable politique industrielle publique à Bruxelles et sur le site. Pour ce faire :
- Nous demandons que la propriété foncière retombe dans les mains de la région. Environ 160 millions d'euros ont été investis par les pouvoirs publics sur Audi Brussels (approximativement le prix du site selon Pierre Hermant). Dès lors, il est impensable pour la FGTB Bruxelles que la région achète le terrain au prix du marché.
- Nous revendiquons une réorganisation uniquement industrielle du site, au service de Bruxelles et de ses habitants, avec une réflexion sur les besoins et les secteurs opportuns à soutenir afin de repenser l'économie circulaire et de proposer un développement endogène pour la ville. Il faut pouvoir objectiver ces besoins et étudier les secteurs d'activités industrielles qui sont nécessaires au bon fonctionnement de la ville, qui engendrent des densités d'emploi par hectares suffisantes et qui correspondent aux caractéristiques de la main d'œuvre locale.

- La réorganisation du site doit s'opérer en collaboration avec les différents opérateurs publics compétents. Par exemple, CityDev pour la reprise du foncier et la gestion de l'activité économique, Bruxelles-formation, les pôles emploi-formation ainsi que les secteurs professionnels pour la formation de la main d'œuvre à destination des futures branches d'activités.
- La dépollution des sols doit être réalisée par le groupe Audi. Le montant de la dépollution semble selon des premières estimations, assez important. C'est à la région d'utiliser ce cout, comme levier, pour amener Audi à la table des négociations afin de racheter le terrain à un prix correct.
- La fermeture de Audi Brussels doit servir d'électrochoc, comme ce fut le cas pour Vilvoorde. La gestion et la communication du groupe Audi concernant le licenciement collectif, la concordance du plan Renault avec les entreprises de sous-traitance ou encore le processus brumeux de mise en vente du site par le groupe sont autant d'éléments problématiques et inacceptables pour la FGTB. Audi Brussels doit servir d'exemple à ne pas reproduire dans le futur pour les autorités régionales et fédérales.
- Nous demandons la création d'une cellule d'accompagnement sociale et psychologique et de reconversion pour les travailleurs. Celle-ci doit être gérée par un opérateur public et non par des sociétés d'outplacement privées.

Au regard du flou qui règne autour du futur du site de Audi Brussels, la FGTB Bruxelles a souhaité lister, de manière pro-active une série de revendications et des pistes de réflexion plus fine en fonction de 3 différents scénarios :

1. Reprise du site par un repreneur unique proposant une activité similaire

La piste d'un repreneur unique semble cependant de moins en moins être une option réaliste.

- Nous demandons qu'un volume d'emploi satisfaisant soit conservé sur le site (norme CityDev : minimum 50 personnes par hectares)
- La préservation des conditions de travail actuelles
- Toute réorganisation de la main d'œuvre sur le site doit s'accompagner d'un plan social adéquat.
- …

2. Reprise du site, réorganisation et morcelage de l'activité

- Nous demandons qu'un volume d'emplois satisfaisant soit conservé sur le site (norme CityDev : minimum 50 personnes par hectares). Un centre de logistique de pièces détachées, centre de réparation, comme évoquée, ne permettront pas de maintenir le volume actuel d'emplois (le soir 2024).
- La réorganisation de l'activité du site doit inclure une réflexion sur les besoins et les opportunités bruxelloises afin de repenser l'économie circulaire et de proposer un développement endogène pour la ville.
- Les emplois doivent correspondre à la structure de la main d'œuvre bruxelloise (qualification, compétence).
- Associer les opérateurs publics, les pôles emploi-formation ainsi que les secteurs professionnels pour la formation de la main d'œuvre.
- récupérer la maitrise et la propriété foncière pour la région.
- pas de mixité de fonctions et d'usages (hors activités industrielles) qui pourrait nuire à l'activité productive matérielle.
- …

3. Revente et refonte totale du site

Depuis quelques mois, il semble se dessiner un consensus de la part d'une pluralité d'acteurs politiques et institutionnels concernant la volonté de maintenir de l'activité industrielle sur le site. Nous le saluons mais souhaitons malgré tout développer notre vision et nos revendications pour le futur de cet espace.

- Les terrains se font rares en région Bruxelles-capitale et les fonctions dites « fortes » (là où le prix au m2 peut être maximisé, comme le logement par exemple) grignotent peu à peu les espaces occupés par des fonctions dites « faibles » tel que l'industrie. Instaurer une mixité des fonctions sur un espace industriel se fait souvent au détriment de l'activité productive matérielle. Ce sont des activités par nature bruyantes, polluantes, qui entrainent une série de nuisances qui sont peu compatibles avec d'autres formes d'usages. Créer une mixité d'usages sur le site apportera, selon la FGTB, une mise en tension entre les différentes fonctions. L'activité productive serait au mieux, contrainte et limitée à une activité dite « légère » en adéquation avec son nouvel environnement. Par ailleurs, le prix du m² serait aussi largement plus important si le site devait être converti en zone mixte, ce qui entrainerait une augmentation du prix de vente du site et l'impossibilité pour la région de négocier un prix abordable avec Audi. C'est pour ces raisons que la FGTB souhaite à tout prix maintenir uniquement de l'activité productive matérielle sur le site. Aussi, la dépollution des sols serait beaucoup plus lourde et couteuse si le site venait à accueillir d'autres activités que de l'industrie. Une étude des sols réalisée en 2011 a révélé la présence d'hydrocarbures, de solvants chlorés, de métaux lourds, de crésol et d'amiante dans le sol (BRUZZ, 2024).
- Le réaffectation de l'activité du site doit inclure une réflexion sur les besoins et les opportunités dont dispose Bruxelles afin de repenser l'économie circulaire et de proposer un développement endogène pour la ville.
- ...

Bibliographie

AGENCE D'ETUDE D'URBANISME DE CAEN-METROPOLE, un exemple de reconversion urbaine d'une friche portuaire, Lyon confluence, Qu'en savons-nous ? [en ligne], n°17, Novembre 2009. Disponible sur : https://www.aucame.fr/images/catalogue/pdf/QSN0017_LyonConf.pdf

AUDI BRUSSELS, Recyclage de l'eau chez Audi Brussels : Une étape importante pour une utilisation durable de l'eau, Audi Brussels, 2024. Disponible sur : https://www.audibrussels.be/fr/mediacenter/news/240311/

AUDI BRUSSELS, Déclaration environnementale 2023, Audi Brussels, 2023. Disponible sur : https://www.audibrussels.be/fr/mediacenter/news/240311/

BRUPARTNERS, Stratégie 2025 pour Bruxelles, Un nouveau dynamisme pour la Région, 16 juin 2015. Disponible sur : https://www.brupartners.brussels/sites/default/files/instances/Strategie_2025-FR.pdf?bcsi_scan_243d48a5b3bd1d82=0&bcsi_scan_filename=Strategie_2025-FR.pdf

CORBIAU, François, Audi à tout prix, les coulisses d'un deal … à l'arrière des berlines. Médor [en ligne], décembre 2018. Disponible sur : https://medor.coop/magazines/medor13/audi-multinationale-belgique/?full=1

FAINSILBER, Denis, La Belgique marie ses deux grands ports Anvers et Zeebruges, Les échos [en ligne], le 28 avril 2022. Disponible sur : https://www.lesechos.fr/industrie-services/tourisme-transport/la-belgique-marie-ses-deux-grands-ports-anvers-et-zeebruges-1403691

FRANCOIS, Anne, En moins de 9 ans, l'ancien site de Ford à Genk transformé en « Logistics Valley Flanders », VRT News [en ligne], le 30 septembre 2023. Disponible sur : https://www.vrt.be/vrtnws/fr/2023/09/30/en-moins-de-9-ans-lancien-site-de-ford-a-genk-transforme-en-lo/

FRANCOIS, Anne, L'assainissement du site de Renault a débuté à Vilvorde, pour la création d'un nouveau quartier, VRT News [en ligne], le 21 aout 2020. Disponible sur : https://www.vrt.be/vrtnws/fr/2020/08/21/l_assainissement-du-site-renault-a-debute-a-vilvorde-pour-la-cr/

HYDRIA, L'eau de REUSE à Bruxelles : vers une révolution écologique dans l'industrie. Disponible sur : https://hydria.be/fr/leau-de-reuse-a-bruxelles-vers-une-revolution-ecologique-dans-lindustrie/

LA LIBRE, La Flandre débloque 42 millions d'euros pour aménager le port du Limbourg [en ligne], le 25 mai 2021. Disponible sur : https://www.lalibre.be/economie/entreprises-startup/2021/05/25/la-flandre-debloque-42-millions-deuros-pour-amenager-le-port-du-limbourg-HAKRSVBZEJEOPERWOMGOV3PILQ/

LORIAUX, Cédric, Renault Vilvorde, Opel Anvers, Ford Genk, Caterpillar : que sont-ils devenus ces sites abandonnés par l'industrie, RTBF [en ligne], le 21 septembre 2024. Disponible sur : https://www.rtbf.be/article/renault-vilvorde-opel-anvers-ford-genk-caterpillar-que-sont-ils-devenus-11437378

LYON CONFLUENCE, La reconquête d'un territoire stratégique, disponible sur : https://www.lyon-confluence.fr/fr/la-reconquete-dun-territoire-strategique

DE TIIJD, Vlaamse overheid reed zich vast met Ford Genk, [en ligne], le 17 septembre 2014. Disponible sur : https://www.tijd.be/opinie/algemeen/vlaamse-overheid-reed-zich-vast-met-ford-genk/9580091.html

VAN RENTERGHEM, Bram, De l'agriculture verticale à un nouveau campus industriel : de nombreuses idées pour Audi Forest. Bruzz [en ligne], décembre 2024. Disponible sur : https://www.bruzz.be/actua/economie/van-vertical-farming-tot-nieuwe-industriecampus-veel-ideeen-voor-audi-vorst-2024-12

E.R. FLORENCE LEPOIVRE I RUE DE SUÈDE 45, 1060 BRUXELLES