

vues sur cette question pour que, d'une part, les accords de deuxième génération — comme ce fut le cas pour les accords de première génération — nous montrent un résultat à la hauteur de nos espérances et à la hauteur de nos attentes et, d'autre part, pour définir dans quelle mesure les efforts qui doivent être déployés dans le cadre du Plan Marshall 2. vert doivent être budgétés en fonction aussi d'une série de réalisations à atteindre.

**QUESTION ORALE**  
**DE M. FOURNY À M. NOLLET,**  
**MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT**  
**DURABLE ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,**  
**SUR**  
**« LA PRÉSENCE DE LA VOITURE**  
**ÉLECTRIQUE AU SEIN DU PARC**  
**AUTOMOBILE DE L'ADMINISTRATION**  
**WALLONNE »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Fourny à M. Nollet, Ministre du Développement durable et de la Fonction publique, sur «la présence de la voiture électrique au sein du parc automobile de l'administration wallonne».

La parole est à M. Fourny pour poser sa question.

**M. Fourny** (cdH). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, c'est l'occasion de faire un peu le point dans ce dossier-là, après les différentes annonces qui ont pu être faites et sur la promotion voulue de la voiture électrique en Wallonie.

Il est vrai que l'objectif en Europe est d'atteindre un parc automobile situé à 50% du parc actuel, à l'aube de 2050. Il est grand temps, si l'on veut atteindre cet objectif, de s'y mettre.

En Wallonie, on dénombre actuellement 12 voitures électriques à 100%; c'est vous dire la marge de travail au niveau de ce secteur pour pouvoir atteindre les objectifs européens, sans compter qu'il existe des disparités entre les zones rurales et les zones urbaines.

Monsieur le Ministre, nous avons évoqué cette question voici un an maintenant. La problématique visait principalement les lenteurs liées au développement des bornes de recharge, pour lesquelles des études ont été lancées, mais qui ne se développent que très peu et très rarement.

Je souhaiterais savoir, au niveau de votre département, quelles ont été les avancées depuis un an, alors que vous aviez indiqué vouloir inciter des recherches en matière de création de bornes de recharge. Où en sommes-nous maintenant avec le positionnement de ces bornes dans les villes? La question de l'implantation des bornes de recharge a-t-

elle été approfondie? Y a-t-il un engouement des pouvoirs publics? Y a-t-il des réticences? Je voudrais simplement vouloir faire le point sur cette question avec vous.

Par ailleurs, je pense que la région doit pouvoir non seulement donner une image positive, mais également donner l'exemple. C'est ainsi que l'administration a commandé des véhicules électriques. Nous allons passer, grâce à cette commande, de 12 à 16: quatre nouveaux véhicules pour l'administration wallonne. Quel exemple, sans compter les vélos!

Par rapport à ces quatre véhicules, Monsieur le Ministre et à la volonté affichée pour cette politique, j'aurais aimé savoir si ces véhicules ont déjà été livrés et si les équipements visant à la recharge de ces véhicules, leur entretien, et caetera, ont été mis à disposition et sont en état. Ces véhicules seront-ils utilisés et utilisables en 2012? J'aimerais savoir précisément où ces véhicules vont être utilisés compte tenu de la spécificité de ce type de véhicule et des problèmes liés notamment à la recharge et à l'entretien de ceux-ci.

Monsieur le Ministre, voilà la question que je vous adresse aujourd'hui afin de pouvoir faire le point sur ce dossier qui est manifestement un projet d'avenir, mais qui nécessite qu'on s'y intéresse rapidement afin de pouvoir développer une politique proactive en la matière.

**M. le Président.** – La parole est à M. le Ministre Nollet.

**M. Nollet**, Ministre du Développement durable et de la Fonction publique. – Monsieur le Président, Monsieur le Député, comme vous le dites bien, Monsieur Fourny, la voiture électrique, qui devrait être partout, reste dans les faits très discrète sur nos routes et, d'ailleurs, pas seulement en Wallonie. De manière générale, la voiture électrique est encore loin d'avoir démontré aujourd'hui son potentiel de développement par rapport à l'utilisateur familial ou individuel.

Ces véhicules sont et continueront à être rechargés majoritairement sur les bornes de rechargement lent, à domicile, préférable pour la longévité des batteries aux bornes de rechargement rapide envisagées. En ce sens, le développement des véhicules électriques sur nos routes n'est, dans les faits, que très marginalement influencé par l'existence d'un réseau de bornes qui serait à financer sur les deniers publics.

Par ailleurs, les développements actuels, s'ils restent faibles, se font essentiellement dans le cadre de flottes captives ou de flottes partagées. Il est à noter qu'il s'agit là de contextes qui disposent de leurs propres bornes de rechargement partagées. C'est dans ce cadre que les véhicules commandés

par mes services constituent un développement pilote intéressant — notez le jeu de mots.

L'ensemble des véhicules commandés par la DGT2, via le marché qu'elle a lancé, ont été livrés. Quatre véhicules sont destinés à la DGT2, un à la DGO2, deux à la DGO3, un à la DGO4 et un à la DGO5.

L'ensemble de ces véhicules sont actuellement en train d'être siglés par l'administration, aux couleurs de la Wallonie, un travail réalisé en interne par la direction de l'édition. Je sais que vous brûlez comme moi d'impatience, mais ces véhicules seront donc bientôt visibles sur nos routes.

Cela étant, il n'y a pas de temps perdu. Le délai de livraison a été mis à profit pour équiper en prises de recharge les parkings des implantations qui accueilleront ces véhicules électriques. Des bornes équipent les parkings de nos principales implantations telles le Cap Nord à Namur, le Secrétariat général, la place de Wallonie, la rue des Brigades d'Irlande, l'avenue Bovesse, l'avenue Prince de Liège à Jambes ou encore, la rue Montagne Sainte Walburge à Liège.

Concernant la procédure spécifique d'acquisition de véhicules utilitaires électriques, la rédaction du cahier spécial des charges est en cours, et mes services m'assurent que la procédure sera bien lancée cette année, comme je l'avais précédemment indiqué devant cette commission.

Enfin, j'ai le plaisir de vous indiquer que ce marché, comme l'actuel, sera ouvert à l'ensemble du SPW, ainsi qu'aux organismes conventionnés — la Fédération Wallonie-Bruxelles, les administrations communales, les CPAS, OIP, et cætera — qui bénéficieront ainsi des conditions obtenues pour ce marché.

**M. le Président.** – La parole est à M. Fourny.

**M. Fourny** (cdH). – Je remercie M. le Ministre pour la réponse apportée.

D'un point de vue de l'administration régionale, je prends acte qu'il y a une volonté d'étendre ce parc automobile électrique.

J'aurais peut-être aimé pouvoir compléter la réponse avec le coût que cela peut représenter. Il serait intéressant d'avoir un point de comparaison par rapport à la gestion du parc automobile ordinaire; le coût à la fois de l'investissement, mais également de l'aménagement des différentes bornes entraîné pour la région avec des points comparatifs par rapport à la longévité de vie des véhicules par rapport à des véhicules traditionnels.

**DE M. CRUCKE À M. NOLLET,  
MINISTRE DU DÉVELOPPEMENT  
DURABLE ET DE LA FONCTION PUBLIQUE,  
SUR  
« LA PROMOTION DE L'HABITAT  
KANGOUROU »**

**M. le Président.** – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Crucke à M. Nollet, Ministre du Développement durable et de la Fonction publique, sur « la promotion de l'habitat kangourou ».

La parole est à M. Crucke pour poser sa question.

**M. Crucke** (MR). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le vieillissement de la population est un fait avéré dont on a déjà parlé à diverses reprises dans cette commission pour en gérer les conséquences, entre autres celles sur le logement — l'importance et la nécessité de nouveaux logements.

Il y a des formules que l'on appelle résidences-services et homes, mais tout le monde ne rêve pas de terminer ses jours dans ce type d'institution et l'une des formules que l'on retrouve parfois est celle de l'habitat kangourou. En Europe, dans d'autres endroits qu'en Région wallonne, il a un certain succès. Je pense notamment à l'exemple hollandais où il y a une réelle politique qui a été mise sur pied pour développer l'habitat kangourou.

Je souhaiterais poser deux trois questions par rapport à cela.

Quelle est la réflexion et la sensibilité de M. le Ministre par rapport à ce type d'habitat qui permet d'avoir des ménages à la fois plus jeunes et d'autres qu'on appelle seniors, et surtout, dans la même habitation, de trouver pour chacun un espace de vie?

Ce type d'habitat concentre les personnes, mais facilite aussi un certain nombre de missions des uns et des autres et, en termes de solidarité — il faut reconnaître — constitue sans doute une des choses les plus agréables que l'on puisse faire.

Quelle est la position du ministre? Quelle est l'ampleur du développement d'habitats kangourou en Wallonie, des pratiques et des expériences qui sont utilisées? Y a-t-il des aides financières qui poussent à cette logique et qui appuie cette politique?

Vous aviez, en son temps, désigné l'ASBL UCP qui était chargée de rédiger une étude sur l'habitat partagé et qui devait également publier un ouvrage de référence sur la thématique. Ces travaux sont-ils aujourd'hui terminés? Quelles en sont les conclusions? Et si jamais ils ne sont pas terminés, quel est le calendrier? Quel a été le montant des subventions accordées à cette ASBL pour effectuer ce travail? Quel est le suivi de ce dossier?

**QUESTION ORALE**