



Avis n° 10/2026 du 02 février 2026

Objet : Avis concernant une proposition de loi modifiant diverses dispositions en ce qui concerne l'instauration du port du casque obligatoire, de limitations de vitesse et de puissance et d'une obligation d'assurance pour les engins de déplacement électriques légers (trottinettes électriques) (CO-A-2025-201).

Mots-clés : assurance obligatoire de la responsabilité – vignette – prévisibilité – catégories de données traitées

Version originale

Vu la loi du 3 décembre 2017 *portant création de l'Autorité de protection des données*, en particulier ses articles 23 et 26 (ci-après « LCA ») ;

Vu le règlement (UE) 2016/679 *du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE* (ci-après « RGPD ») ;

Vu la loi du 30 juillet 2018 *relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après « LTD ») ;

Vu la demande d'avis de Monsieur Peter De Roover, Président de la Chambre des Représentants, reçue le 13 novembre 2025 ;

Vu les informations complémentaires reçues le 6 janvier 2025 ;

Le Service d'Autorisation et d'Avis de l'Autorité de protection des données (ci-après « l'Autorité ») émet, le 02 février 2026, l'avis suivant :

I. OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE D'AVIS

1. En date du 13 novembre 2025, le Président de la Chambre des Représentants a sollicité l'avis de l'Autorité concernant une proposition de loi modifiant *diverses dispositions en ce qui concerne l'instauration du port du casque obligatoire, de limitations de vitesse et de puissance et d'une obligation d'assurance pour les engins de déplacement électriques légers (trottinettes électriques)* (ci-après « la proposition »).
2. La proposition s'inscrit dans un contexte similaire à celui des propositions de loi qui ont fait l'objet des avis n°s 136/2025¹ et 137/2025² et repose sur un constat similaire : l'augmentation du recours à des engins de déplacements électriques légers, tels que les trottinettes électriques, s'accompagne d'une hausse notable du nombre d'accidents impliquant ce type d'engins. Il est fait référence à l'Institut Vias qui indique que 1853 accidents impliquant des trottinettes électriques ont été enregistrés en 2024 et qu'au cours du premier trimestre 2025, il y a une augmentation de 62% du nombre d'incidents par rapport à la même période en 2024. L'Exposé des motifs précise que, si des mesures ont déjà été adoptées³ afin de renforcer la sécurité routière, elles ne suffisent manifestement pas à garantir efficacement la sécurité des utilisateurs des engins de déplacement électriques légers ni celles des autres usagers de la route.
3. La proposition entend ainsi introduire des mesures additionnelles pour les engins de déplacement électriques légers⁴, tels que les trottinettes électriques, les mono-roues et les segways, afin de renforcer la sécurité et limiter le coût des accidents pour la société. Ces mesures concernent notamment le port du casque obligatoire, les limitations de vitesse et de puissance maximale, l'assurance obligatoire de responsabilité civile ainsi que l'obligation d'apposer une vignette visible permettant de contrôler le respect de cette obligation. L'Exposé des motifs indique que l'obligation d'être assuré en ce qui concerne la responsabilité civile stimulera l'utilisation responsable de ces engins de déplacement et offrira une protection adéquate aux victimes, tout en limitant le coût sociétal des accidents. La proposition serait donc une « *mesure nécessaire pour garantir la sécurité des utilisateurs des trottinettes électriques et des autres usagers de la route* ».

¹ Avis n° 136/2025 du 15 décembre 2025 concernant une proposition de loi visant à imposer l'immatriculation et la pose d'une plaque d'immatriculation concernant les trottinettes électriques, ainsi que les vélos à assistance électrique utilisés à des fins professionnelles ou locatives (<https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/avis-n0-136-2025.pdf>)

² Avis n° 137/2025 du 15 décembre 2025 concernant une proposition de loi visant à modifier diverses dispositions relatives au renforcement de la sécurité routière en ce qui concerne l'utilisation de la trottinette électrique (<https://www.autoriteprotectiondonnees.be/publications/avis-n0-137-2025.pdf>)

³ Fixation de l'âge minimum pour l'utilisation d'engins dont la puissance du moteur est supérieure à 250 W à 16 ans, interdiction d'utiliser des engins de déplacement motorisés sur les trottoirs et interdiction de transporter des passagers.

⁴ Voir le considérant 4 ci-dessous pour la définition de ces engins de déplacement.

4. Pour ce faire, d'une part, **l'article 2 de la proposition⁵** entend **modifier l'article 2.15.2.2° de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique (Code de la route)** (ci-après l'« arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 ») afin de définir les « *engins de déplacement électriques légers* » comme étant des « *engins de déplacement motorisés* » de catégorie B, à savoir des « *engins autres que les engins de la catégorie A qui remplissent les conditions cumulatives suivantes : i. vitesse maximale par construction de 20 km à l'heure ; ii. puissance nominale continue maximale de 250 W. Font notamment partie de cette catégorie : les trottinettes électriques, les mono-roues et les segways.* »⁶

5. D'autre part, **l'article 4** de la proposition entend **compléter l'article 1^{er} de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs** (ci-après la « loi du 21 novembre 1989 ») comme suit :

« *Pour l'application de la présente loi, les engins de déplacements motorisés de catégories B, tels que définis à l'article 2.15.2.2°, b), de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, sont assimilés à des véhicules automoteurs.*

Tout engin de cette catégorie mis en circulation doit être muni d'une preuve d'assurance visible et valide (vignette) dont le Roi détermine la forme, les caractéristiques et les modalités d'apposition. »

II. EXAMEN DE LA PROPOSITION

III.1. Finalité des traitements de données - prévisibilité

6. Conformément à l'article 5.1.b) du RGPD, un traitement de données à caractère personnel ne peut être réalisé que pour des finalités déterminées, explicites et légitimes.

⁵ Cet article est libellé comme suit : « *Dans l'article 2.15.2 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975, modifié en dernier lieu par la loi du 15 mai 2022, les modifications suivantes sont apportées :*

1^o le 2^o est remplacé par ce qui suit :

“2^o soit un “engin de déplacement motorisé”, c'est-à-dire tout véhicule à moteur à une roue ou plus appartenant à l'une des catégories suivantes :

a) catégorie A : engins exclusivement destinés aux personnes à mobilité réduite, tels que les chaises roulantes électriques et les scooters médicaux, dont la vitesse maximale est, par construction, limitée à 25 km à l'heure ;

b) catégorie B (engins de déplacement électriques légers) : engins autres que les engins de la catégorie A qui remplissent les conditions cumulatives suivantes : i. vitesse maximale par construction de 20 km à l'heure ; ii. puissance nominale continue maximale de 250 W.

Font notamment partie de cette catégorie : les trottinettes électriques, les mono-roues et les segways.

[...]

⁶ L'article 5 de la proposition prévoit une disposition transitoire dans l'hypothèse où ladite proposition entrerait en vigueur le même jour que l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au *Code de la voie publique* (qui abroge l'arrêté royal précité du 1^{er} décembre 1975). Cet article prévoit une modification de l'article 2.II.22.2° de l'arrêté royal précité du 3 juin 2024, comparable à la modification proposée de l'article 2.15.2.2° de l'arrêté royal précité du 1^{er} décembre 1975, afin de définir de manière analogue les « *engins de déplacement électriques légers* » comme étant des « *engins de déplacement motorisé* » de catégorie B.

7. L'article 2 de la loi du 21 novembre 1989 conditionne la mise en circulation des véhicules automoteurs à l'obligation de couvrir la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu par un contrat d'assurance répondant aux dispositions de ladite loi et dont les effets ne sont pas suspendus, sauf exceptions⁷. En assimilant les engins de déplacement électriques légers visés à des véhicules automoteurs au sens de la loi précitée, la proposition étend le champ d'application de l'assurance obligatoire à ces engins. Il ressort clairement de l'article 3 de la loi du 21 novembre 1989 que l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs garantit l'indemnisation des personnes lésées⁸ chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, de toute personne transportée et des personnes qui sont civillement responsables des personnes précitées, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence ou par suite de recel. De plus, l'Exposé des motifs de la proposition précise que l'objectif de l'instauration de l'assurance obligatoire de la responsabilité des engins de déplacement électriques légers est de garantir la couverture financière des dommages éventuels.

8. Une telle finalité est déterminée, explicite et légitime au sens de l'article 5.1.b) du RGPD.

9. Il y a encore lieu de **veiller à ce que cette finalité soit suffisamment déterminée** afin permettre aux personnes concernées de pouvoir se faire une idée claire et prévisible des traitements qui seront effectués de leurs données. En vertu de l'article 4 de la proposition, l'assurance obligatoire concerne « *les engins de déplacement motorisés de catégorie B, tels que définis à l'article 2.15.2.2°, b° de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975* ». Or, la définition de ces engins de déplacement, telle que reprise à l'article 2.15.2.2°, b° en projet de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, vise « *notamment* » les trottinettes électriques, les mono-roues et les segways⁹. L'utilisation du terme « *notamment* » laisse sous-entendre que d'autres engins de déplacement électriques légers pourraient être soumis à cette obligation, ce qui engendre un manque de prévisibilité pour les personnes concernées. Cela peut poser question aussi au regard du principe de minimisation des données, dans la mesure où cette formulation revient à permettre la collecte de données excessives ou disproportionnées au regard de la finalité poursuivie. Il y a dès lors lieu de **supprimer** le terme « *notamment* » et d'**énumérer de manière exhaustive** les engins de déplacements électriques légers qui sont visés par l'assurance obligatoire de la responsabilité afin d'assurer une délimitation claire du champ d'application *ratione materiae* de

⁷ Voir l'article 2bis de la loi du 21 novembre 1989.

⁸ Il s'agit de toute personne ayant droit à la réparation du dommage causé par des véhicules (article 1, dernier alinéa de la loi du 21 novembre 1989).

⁹ La définition de ces engins prévue à l'article 2.II.22, 2°, b) en projet de l'arrêté royal du 3 juin 2024 *relatif au Code de la voirie publique* utilise également le terme « *notamment* ».

cette obligation et une détermination suffisante de la finalité des traitements de données au sens de l'article 5.1.b) du RGPD.¹⁰

10. En outre, il y a lieu de veiller à ce que l'énumération précitée soit limitée à ce qui est **nécessaire** en vue d'atteindre l'objectif d'intérêt général qui est poursuivi. En effet, un traitement de données à caractère personnel constituant une ingérence dans le droit au respect de la vie privée et dans le droit à la protection des données à caractère personnel n'est admissible que s'il est nécessaire à l'accomplissement de l'objectif d'intérêt général qu'il poursuit. Il revient à l'auteur d'une norme mettant en place un tel traitement de données de démontrer ce caractère nécessaire.

L'Autorité estime, en l'occurrence, que la nécessité d'imposer l'assurance obligatoire de la responsabilité civile pour les mono-roues et les segways n'est pas vraiment justifiée dans l'Exposé des motifs, contrairement à ce qui est le cas pour les trottinettes électriques. En effet, l'Exposé des motifs se limite à citer des chiffres relatifs au nombre d'accidents impliquant des trottinettes électriques et ne se réfère pas à des engins de déplacements électriques légers autres que la trottinette électrique. Les auteurs de la proposition sont dès lors invités à **développer davantage** dans l'Exposé des motifs le **caractère nécessaire de l'instauration de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile pour les mono-roues et les segways**.

11. Par ailleurs, l'Autorité constate que l'article 2bis, b) de la loi du 21 novembre 1989 exempte de l'obligation d'assurance de la responsabilité civile les véhicules automoteurs qui peuvent atteindre une vitesse maximale de 25 km/h grâce à leur moteur et dont le poids ne dépasse pas 25 kg. Certaines trottinettes électriques pourraient être visées par cette exception. Il revient à l'auteur de la proposition de **s'assurer que les engins de déplacement électriques légers visés** par la proposition **ne tombent pas dans le champ d'application de cette exemption et, le cas échéant, d'adapter**, la proposition à cet égard.

12. De plus, l'intention de la proposition étant d'assimiler les engins de déplacement électriques légers à des véhicules automoteurs, pour l'application de la loi du 21 novembre 1989, une telle assimilation implique que le cadre normatif de cette loi sera, en principe, applicable auxdits engins, dont notamment l'article 6, §2, qui subordonne la mise en circulation sur la voie publique des véhicules automoteurs au port d'une plaque d'immatriculation.

13. Or, il ressort des informations complémentaires reçues que l'objectif de la proposition est de se limiter à imposer l'assurance obligatoire de la responsabilité civile desdits engins de déplacement et non d'imposer l'obligation de les immatriculer et de les munir d'une plaque d'immatriculation. L'auteur de la

¹⁰ Ces observations sont valables *mutatis mutandis* pour la définition des engins de déplacement électriques visés reprise à l'article 2.II.22, 2°, b) en projet de l'arrêté royal du 3 juin 2024 *relatif au Code de la voirie publique*.

proposition a précisé qu'une exemption à l'article 6, §2, de la loi du 21 novembre 1989 pourrait être adoptée. L'Autorité en prend acte et recommande d'**adapter la proposition** en ce sens afin que les preneurs d'assurance pour de tels engins n'aient pas de doute quant au fait que les traitements de leurs données à caractère personnel seront engendrés uniquement par l'obligation de disposer d'une assurance obligatoire de la responsabilité civile.

II.2. Catégories de données traitées

14. L'article 5.1.c) du RGPD prévoit que les données à caractère personnel traitées doivent être adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités visées (principe de « minimisation des données »).
15. La proposition est muette quant aux catégories de données à caractère personnel que les preneurs d'assurance devront communiquer aux entreprises d'assurance afin que la responsabilité civile à laquelle les engins de déplacement électriques visés peuvent donner lieu soit couverte. Et elle confère au Roi la compétence de « *déterminer la forme, les caractéristiques et les modalités d'apposition* » de la vignette. Il ressort des informations complémentaires reçues que, ce faisant, l'intention est de laisser au Roi la compétence de déterminer les catégories de données à caractère personnel qui devront être communiquées par les preneurs d'assurances aux entreprises d'assurances en vertu de la proposition.
16. En tant qu'élément essentiel d'un traitement de données à caractère personnel, les catégories de données traitées doivent être déterminées dans une norme de rang de loi, telle que la proposition, conformément à l'article 22 de la *Constitution*. Dans ce contexte, une délégation au Roi « *n'est pas contraire au principe de légalité, pour autant que cette délégation soit définie de manière suffisamment précise et porte sur l'exécution de mesures dont les éléments essentiels sont fixés préalablement par le législateur* »¹¹. Il y a dès lors lieu de **mentionner dans la proposition les catégories de données que le preneur d'assurance devra communiquer à l'entreprise d'assurance**, de manière à ce que la délégation conférée au Roi ne concerne que la précision des données à caractère personnel parmi les catégories de données déterminées dans la proposition.
17. De plus, l'assimilation des engins de déplacement électriques légers visés aux véhicules automoteurs au sens de la loi du 21 novembre 1989, telle qu'envisagée par la proposition, implique que, en vertu de l'article 19bis-6, §3 de cette loi, les entreprises d'assurances devront communiquer des données relatives auxdits engins au Fonds commun de Garantie (ci-après le « Fonds ») visé à l'article 19bis-2

¹¹ Voir notamment Cour Constitutionnelle : arrêt n° 29/2018 du 15 mars 2018, point B.13.1 ; arrêt n° 86/2018 du 5 juillet 2018, point B.7.2 ; et l'avis du Conseil d'Etat n° 63.202/2 du 26 avril 2018, point 2.2.

de la même loi. Ce Fonds a notamment une mission d'information des personnes lésées par les accidents de la circulation, notamment quant à l'identité du titulaire de la plaque d'immatriculation et à l'identité de l'entreprise d'assurance qui couvre la responsabilité civile des véhicules automoteurs impliqués¹². Et il tient, à cette fin, un registre reprenant les données mentionnées à l'article 19bis-6, §1^{er}, dont notamment « *le numéro d'immatriculation, la date de la dernière immatriculation et la durée de la validité de l'immatriculation dans le répertoire matricule des véhicules* » ainsi que le « *nom, le premier prénom ou la dénomination du titulaire de la marque d'immatriculation et l'adresse actualisée du détenteur de la marque d'immatriculation* » en ce qui concerne les véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire belge. En exécution de l'article 19bis-6, §3, il revient au Roi de déterminer les données que les entreprises d'assurances doivent communiquer audit Fonds.

18. La proposition ne prévoit pas de modification de l'article 19bis-6, §1^{er} de la loi du 21 novembre 1989, de sorte qu'un doute subsiste quant aux catégories de données relatives aux engins de déplacement électriques visés par la proposition qui seront reprises dans le registre précité. En effet, selon le libellé actuel de cette disposition, les données relatives à l'immatriculation de ces véhicules ainsi que les données d'identification et l'adresse du titulaire de l'immatriculation devraient y être enregistrées alors que l'objectif de la proposition est précisément de ne pas imposer une obligation d'immatriculation de ceux-ci et de se limiter à imposer la souscription d'une assurance obligatoire couvrant la responsabilité civile. Cela ne contribue pas à la prévisibilité de la proposition.

19. Dans ces conditions, il **revient à l'auteur de la proposition de s'assurer que l'objectif poursuivi par celle-ci y soit clairement reflété** et que les **catégories de données** relatives aux véhicules visés, à savoir les engins de déplacement électriques légers, qui seront reprises dans le registre tenu par le Fonds **soient identifiées de manière claire dans la proposition** afin de permettre aux personnes concernées de se faire une idée claire et prévisible des traitements de leurs données, lesquels résultent uniquement de l'obligation d'assurer les engins de déplacements électriques visés.

PAR CES MOTIFS,

L'Autorité est d'avis qu'il convient de/d' :

- 1.** supprimer le terme « *notamment* » et d'énumérer de manière exhaustive les engins de déplacement électriques visés à l'article 2.15.2.2° b) en projet de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 (**cons. n° 9**)¹³ ;

¹² Voir les articles 19bis-2 et 19bis-8 de la loi du 21 novembre 1989.

¹³ Cette observation vaut *mutatis mutandis* pour l'article 2.II.22.2° b) en projet de l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voirie publique.

- 2.** développer davantage dans l'Exposé des motifs le caractère nécessaire de l'instauration de l'assurance obligatoire de la responsabilité pour les mono-roues et les segways (**cons. n° 10**) ;
- 3.** s'assurer que les engins de déplacement électriques visés par la proposition ne tombent pas dans le champ d'application de l'exemption visée à l'article 2bis, b) de la loi du 21 novembre 1989 et, le cas échéant, d'adapter, la proposition à cet égard (**cons. n° 11**) ;
- 4.** adapter la proposition afin que l'article 6, §2 de la loi du 21 novembre 1989 ne soit pas applicable aux engins de déplacement électriques visés (**cons. n°s 12 et 13**) ;
- 5.** déterminer dans la proposition les catégories de données à caractère personnel que les preneurs d'assurance devront communiquer aux entreprises d'assurances (**cons. n° 16**) ;
- 6.** s'assurer que l'objectif poursuivi par la proposition y soit clairement reflété et que les catégories de données relatives aux engins de déplacement électriques visés qui seront reprises dans le registre tenu par le Fonds soient identifiées de manière claire dans la proposition (**cons. n° 17**).

Pour le Service d'Autorisation et d'Avis,
(sé) Alexandra Jaspar, Directrice