



Avis n° 136/2025 du 15 décembre 2025

Objet : Avis 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 (CO-A-2025-168).

Mots-clés : Trottinettes électriques – vélos à assistance électrique – sécurité routière – immatriculation

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 3 octobre 2025 ;

Le Service d'Autorisation et d'Avis de l'Autorité de protection des données (ci-après « l'Autorité ») émet, le 15 décembre 2025, l'avis suivant :

I. OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE D'AVIS

- En date du 3 octobre 2025, le Président de la Chambre des Représentants a sollicité l'avis de l'Autorité sur 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* (ci-après la « proposition »).

L'Autorité ne publie en français et en néerlandais que les avis concernant les projets ou propositions de textes de rang de loi émanant de l'Autorité fédérale, de la Région de Bruxelles-Capitale ou de la Commission Communautaire Commune. La « Version originale » est la version qui a été validée.

2. Ainsi que cela ressort de l'Exposé des motifs, la proposition « *vise en substance à instaurer l'obligation d'immatriculer toutes les trottinettes électriques, ainsi que les vélos à assistance électrique utilisés à des fins professionnelles ou locatives, afin de renforcer la sécurité, la traçabilité et la responsabilisation des usagers de la route, tout en préservant l'accessibilité à la mobilité douce* ». L'Exposé des motifs précise aussi que l'absence d'obligation d'immatriculation des trottinettes électriques¹ « *empêche toute traçabilité efficace en cas d'accident ou d'infraction, ce qui complique les enquêtes et nuit à la responsabilisation des usagers* ». Il y est indiqué que les statistiques récentes confirment une augmentation significative des accidents impliquant des trottinettes électriques (soit une hausse de plus de 8% en 2024, par rapport à 2023) et des vélos à assistance électrique (VAE)².

3. Pour ce qui concerne l'immatriculation des VAE, l'Exposé des motifs explique également que celle-ci est imposée uniquement aux VAE qui sont utilisés à des fins professionnelles ou locatives pour les raisons suivantes :
 - 1° « *les VAE classiques (dont la puissance de moteur ≤ 250W et assistance électrique jusqu'à la vitesse maximale de 25 km/h) sont assimilés aux vélos traditionnels sur le plan légal et ne présentent pas un risque supérieur à ces derniers* » ;
 - 2° « *imposer l'immatriculation à tous les VAE serait disproportionné par rapport aux risques réels qu'ils occasionnent, ce qui est susceptible de décourager l'usage du vélo alors que la mobilité douce est encouragée pour ses bénéfices notamment environnementaux* » ;
 - 3° « *l'immatriculation généralisée de plus d'un million de VAE représenterait en outre une charge administrative et financière considérable, sans réel bénéfice pour la sécurité routière* » ;
 - 4° « *les usagers professionnels ou locatifs de VAE, plus intensifs et exposés à des responsabilités accrues justifient une identification spécifique de ceux-ci pour assurer la traçabilité, la responsabilisation des exploitants ainsi que la sécurité des usagers de la route et de la population* ».

4. Dans ces conditions, la proposition s'inscrit dans le cadre légal fédéral régissant la sécurité routière et l'immatriculation des véhicules, notamment, en complétant l'arrêté royal du 20 juillet 2001 *relatif à l'immatriculation des véhicules* (ci-après l' « AR du 20 juillet 2001 »). **L'article 3** de la proposition entend ainsi **modifier l'article 1^{er}, 6^o de l'arrêté royal** précité, qui définit les véhicules³ soumis à

¹ Est une « trottinette électrique » au sens de l'article 2, 1^o de la proposition : « *tout engin de déplacement motorisé, sans siège, à une ou plusieurs roues, équipé d'un moteur électrique, conçu pour transporter une seule personne en position debout, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h, et qui n'est pas soumis à l'immatriculation obligatoire des cyclomoteurs au sens du Code de la route* ».

² Est un « vélo à assistance électrique (VAE) » au sens de l'article 2, 2^o de la proposition : « *tout cycle à deux roues, équipé d'un moteur électrique auxiliaire d'une puissance nominale continue maximale de 250 W, dont l'assistance ne se déclenche que lorsque le cycliste actionne le pédalier et s'interrompt lorsque la vitesse d'un véhicule atteint 25 km/h* ».

³ Sont actuellement définis comme « véhicule » soumis à l'obligation d'immatriculation :

« a) tout véhicule répondant aux définitions mentionnées à l'article 1^{er}, § 2, de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité;

b) tout véhicule répondant aux définitions mentionnées dans l'article 2 du Règlement No 168/2013 du Parlement européen et

l'obligation d'immatriculation, afin d'y viser les trottinettes électriques et les VAE, tels que définis à l'article 2 de la proposition.

5. La proposition comporte également des dispositions autonomes : entre autres, l'**article 5** qui met en place une procédure d'immatriculation simple et accessible par voie électronique auprès de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) et l'**article 6** qui prévoit que le traitement des données à caractère personnel collectées dans le cadre de l'immatriculation et de la gestion des plaques d'immatriculation sera strictement encadré.

II. EXAMEN DE LA PROPOSITION

6. **L'article 3 de la proposition** entend élargir le champ d'application de l'AR du 20 juillet 2001 dont l'article 2 soumet tout véhicule, tel que défini à l'article 1^{er}, 6^o de cet arrêté, à l'obligation d'être immatriculé et de porter la plaque d'immatriculation accordée lors de l'immatriculation pour être mis en circulation. Pour ce faire, l'article 3 précité complète l'article 1^{er}, 6^o de l'AR du 20 juillet 2001, par un point c) rédigé comme suit : « *c) toute trottinette électrique telle que définie à l'article 2 de la loi du ..., qu'elle soit détenue à titre privé, professionnel ou exploitée dans le cadre d'un service de location et tout vélo à assistance électrique (VAE) tel que défini à l'article 2 de la même loi, uniquement lorsqu'il est utilisé à des fins professionnelles ou dans le cadre d'un service de location ou de partage. Ces véhicules sont également soumis à l'obligation d'immatriculation et de port d'une plaque d'immatriculation, selon les modalités fixées par le Roi* ».
7. Une telle extension de l'AR du 20 juillet 2001 implique que les données à caractère personnel collectées dans le cadre de la demande d'immatriculation des engins de déplacement précités seront enregistrées dans le répertoire matricule des véhicules visé aux articles 6 à 9 de l'AR du 20 juillet 2001 et qui est tenu à jour par la Banque-Carrefour des véhicules, conformément à l'article 8 de la loi du 19 mai 2010 *portant création de la Banque-Carrefour des véhicules* (ci-après la « loi du 19 mai 2010 »). A ce sujet, l'Autorité constate que la définition de la notion de « *véhicule* » au sens de l'AR du 20 juillet 2001 ne correspond pas à celle figurant dans la loi du 19 mai 2010⁴, ce qui pourrait être source d'incertitude juridique. Il conviendrait de **remédier à cette lacune le cas échéant**.

du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. »

⁴ Est un « *véhicule* » au sens de l'article 2, 1^o de la loi du 19 mai 2010 : « *tout véhicule répondant aux définitions mentionnées à l'article 1er, § 2 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, ainsi que les cyclomoteurs et motocyclettes tels que définis à l'article 1er de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques.* »

8. Dans la mesure où la seule modification de l'AR du 20 juillet 2001 envisagée par la proposition concerne l'extension de la notion de « *véhicule* » soumis à l'obligation d'immatriculation, cette modification n'a en principe pas d'incidence sur les éléments essentiels et les modalités de traitement des données à caractère personnel encadrés par les deux textes normatifs précités.
9. L'obligation d'immatriculation des VAE ne vaut que pour les VAE qui sont **utilisés uniquement à des fins professionnelles ou dans le cadre d'un service de location ou de partage**. Il convient de s'assurer que le critère de « *l'usage professionnel ou locatif* », tel que visé à l'article 2, 3° de la proposition, soit défini de manière claire afin que les personnes concernées puissent avoir une idée prévisible des traitements de données effectués avec leurs données dans le cadre de la demande d'immatriculation des VAE visés. Une définition claire de ce critère est également de nature à éviter des traitements de données disproportionnés au regard de l'objectif qui est poursuivi, à savoir renforcer la sécurité, la traçabilité et la responsabilisation des usagers de la route, tout en préservant l'accessibilité à la mobilité douce.
10. Est considéré comme une « usage professionnel ou locatif » au sens de l'article 2, 3° de la proposition : « *l'utilisation d'un VAE dans le cadre d'une activité professionnelle (livraison, déplacements professionnels, flotte d'entreprise, etc.) ou dans le cadre d'un service de location ou de partage* ». L'Autorité se demande ce qui est visé concrètement par le terme « livraison » : s'agit-il de viser les VAE utilisés par les livreurs (de type « Uber Eats » ou « Deliveroo ») pour effectuer leur livraison ? Si tel est le cas, quid des VAE dont ces livreurs sont propriétaires et qui sont utilisés pour effectuer des livraisons ainsi que des trajets privés ? Ces VAE sont-ils soumis à l'obligation d'immatriculation ? La référence aux « déplacements professionnels » paraît quelque peu ambiguë. Quid d'un VAE de société dont un travailleur dispose pour se rendre de son domicile à son lieu de travail (ce qui peut être considéré comme un déplacement professionnel) mais qu'il utilise aussi pour se déplacer le week-end ? Ce VAE est-il soumis à l'obligation d'immatriculation ? La portée de l'expression « flotte d'entreprise » n'est pas très claire non plus : s'agit-il de viser des VAE de société qui sont liés à un travailleur en particulier, lequel peut l'utiliser pour ses trajets domicile-lieu de travail, professionnels ou privés ? S'agit-il de viser les VAE dont l'employeur est propriétaire et qui sont mis à disposition sur le lieu de travail pour que les travailleurs puissent se déplacer d'un site à un autre, se rendre chez un client ou se déplacer pendant les heures de pause ? En outre, la définition de « *l'usage professionnel ou locatif* » au sens de l'article 2, 3° de la proposition doit être exhaustive, afin d'éviter la collecte de données excessives ou disproportionnées dans le cadre de la demande d'immatriculation des VAE concernés. L'utilisation du terme « etc. » doit dès lors être omise. Par conséquent, il conviendra de **définir le critère de « l'usage professionnel ou locatif » en des termes clairs et précis**.

11. Il convient de **supprimer** la dernière phrase de l'article 1^{er}, 6^o, c) en projet de l'AR du 20 juillet 2001 (« *Ces véhicules sont également soumis à l'obligation [...] fixées par le Roi* »), dès lors qu'elle n'apporte aucune plus-value. En effet dès lors que les trottinettes et les VAE, telles que définis par la proposition, sont considérés comme des « véhicules » au sens de cette disposition, ces véhicules sont soumis à l'obligation d'immatriculation et de port d'une plaque d'immatriculation prévue à l'article 2 de l'AR du 20 juillet 2001.
12. **L'article 5 de la proposition**, qui est intitulé « *Procédure d'immatriculation et assurance* », prévoit que la demande d'immatriculation d'une trottinette électrique ou d'un VAE soumis à l'obligation d'immatriculation s'effectue par voie électronique auprès de la DIV, sur présentation d'une preuve d'assurance responsabilité civile. L'Exposé des motifs précise que cette exigence garantit que chaque engin en circulation bénéficie d'une couverture adéquate en cas de dommage causé à des tiers, conformément aux principes appliqués à l'ensemble des véhicules motorisés en Belgique.
13. L'Autorité comprend la volonté des auteurs de la proposition de mettre en place une procédure d'immatriculation simple et accessible par voie électronique, différente de ce qui est prévu aux articles 11⁵ et 12⁶ de l'AR du 20 juillet 2001. L'Autorité considère que la présentation d'une preuve d'assurance en matière de responsabilité civile est une donnée pertinente et nécessaire au regard des objectifs poursuivis relatifs au renforcement de la sécurité routière et de responsabilisation des utilisateurs des engins de déplacement visés. L'Autorité suppose que ce document ne sera pas le seul qui sera traité dans le cadre de la demande d'immatriculation concernée. Afin de respecter le principe de légalité et de minimisation des données, il y a lieu de **compléter** l'article 5 de la proposition afin de **mentionner toutes les catégories de données (reprises sur les documents) qui seront traitées** dans ce cadre.
14. **L'article 6 de la proposition**, intitulé « *Protection des données* », prévoit que « *[...] le traitement des données à caractère personnel liées à l'immatriculation et à la gestion des plaques d'identification est soumis à la législation belge sur la protection de la vie privée et au Règlement général sur la protection des données (RGPD). L'accès aux données est strictement encadré et réservé aux autorités compétentes ou aux personnes dûment autorisées.* »

⁵ Cette disposition prévoit en son paragraphe 1 que la demande d'immatriculation est introduite par courrier ou remise auprès d'un bureau du service DIV de la Direction Immatriculation des Véhicules au moyen du formulaire que le demandeur a obtenu à cet effet auprès de cette direction. Par dérogation au paragraphe 1, le paragraphe 2 oblige la société exerçant une activité d'assurance dans le cadre de l'assurance obligatoire en responsabilité civile en matière de véhicules à moteur ou par toute personne qu'elle mandate à cet effet, d'introduire la demande par voie électronique, chaque fois que la possibilité existe.

⁶ Cette disposition prévoit en son alinéa 1 que la « *demande énonce dans tous les cas si la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs est couverte par un contrat d'assurance d'une durée d'un an, sans préjudice de l'application de l'article 30 de la loi du 25 juin 1992 relative au contrat d'assurance terrestre, ou, dans le cas d'une immatriculation temporaire, d'une durée minimale d'un mois* ».

15. La première phrase de cette disposition n'apporte pas de réelle plus-value par rapport au RGPD et à la législation belge sur la protection de la vie privée. En effet, le RGPD étant d'application directe, il s'applique à tout traitement de données à caractère personnel effectué par ou en vertu de la proposition. Un raisonnement analogue vaut pour la référence à la législation belge sur la protection de la vie privée. Il est dès lors recommandé de **supprimer** la première phrase de cette disposition.
16. La seconde phrase n'apporte pas non plus de plus-value en termes de prévisibilité dans la mesure où elle ne permet pas de déterminer pour quelle(s) finalité(s) quelle(s) autorité(s) compétent(s) ou quelle(s) personne(s) dûment autorisée(s) pourraient avoir accès aux données à caractère personnel liées à l'immatriculation. Cette seconde phrase de l'article 6 de la proposition doit -dès lors également être **supprimée**.
17. En outre, l'article 6, §2 de l'AR du 20 juillet 2001 énumère les finalités pour lesquelles les données à caractère personnel du répertoire matricule des véhicules peuvent faire l'objet d'un traitement, de sorte que l'accès aux données liées à l'immatriculation des trottinettes électriques et des VAE concernés par la proposition est déjà régi par un cadre légal.

PAR CES MOTIFS,

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

1. de définir le critère de « *l'usage professionnel ou locatif* » au sens de l'article 2, 3° de la proposition en des termes clairs et précis (**cons. n° 10**) ;
2. de supprimer la dernière phrase de l'article 1^{er}, 6°, c) en projet de l'AR du 20 juillet 2001 (« *Ces véhicules sont également soumis à l'obligation [...] fixées par le Roi* ») (**cons. n° 11**) ;
3. de compléter l'article 5 de la proposition afin de mentionner toutes les catégories de données qui seront traitées dans le cadre de la demande d'immatriculation visée (**cons. n° 13**) ;
4. de supprimer l'article 6 de la proposition (**cons. n° 15 et 16**).

Elle recommande, le cas échéant, de remédier à la discordance existant entre la définition de la notion de « *véhicule* » au sens de l'AR du 20 juillet 2001 et celle figurant dans la loi du 19 mai 2010 (**cons. n° 7**).

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