



## DOSSIER / AMENDES



# Amendes : la nouvelle donne

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, les entreprises ont l'obligation d'identifier le collaborateur auteur d'une infraction avec un véhicule de société. Une mesure qui impose de nombreux ajustements pour les entreprises.

**Q**uel collaborateur conduisait le véhicule ? Comment faire pour l'identifier ? Quel outil utiliser pour le désigner ? Depuis le 1<sup>er</sup> janvier, ces questions sont

récurrentes pour les gestionnaires de flotte. En effet, depuis cette date les entreprises ont l'obligation de désigner l'identité d'un collaborateur auteur d'une infraction au volant d'un véhicule appartenant à une société. Cette loi, votée le 12 octobre 2016 par l'Assemblée nationale dans le cadre du Projet de moderni-

sation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle, était une vraie nécessité pour l'Antai, l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions, qui en explique les raisons sur son site : « Depuis l'instauration du système de contrôle automatisé, au début des années 2000, il était fré-





ayant commis une infraction au volant d'un véhicule appartenant à une personne morale échappent au retrait de point. Il arrivait même que la personne morale paie l'amende en lieu et place du contrevenant. Un tel procédé est désresponsabilisant non seulement pour l'auteur de l'infraction, mais aussi pour l'organisme qui l'emploie. Il met en danger la vie des employés et celle des autres usagers de la route en n'encourageant pas au respect des règles du Code de la route.»

ne devait pas de point, et c'était son employeur qui réglait la note. Mais depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, les entreprises qui ne désignent pas le collaborateur auteur d'une infraction s'exposent à une forte amende. Elle peut aller de 675 à 750 euros. Montant qui peut être majoré jusqu'à 3 750 euros par un tribunal de proximité. Et la facture ne s'arrête pas là pour les entreprises contrevenantes. En plus de cette amende, elles doivent régler celle prévue initialement pour l'infraction du collaborateur.

### Les entreprises qui ne désignent pas le collaborateur s'exposent à une forte amende.

Selon l'association Promotion et suivi des risques routiers en entreprises (PSRE), 10 à 15 % des flashes radars concernent les flottes d'entreprise (flashes au nombre de 21 millions en 2014). Les chiffres issus de l'Antai vont également dans ce sens. Selon l'Agence, les accidents de la route sont la première cause de mortalité au travail. En 2015, 483 personnes auraient perdu la vie dans un déplacement lié à une activité professionnelle et 4 520 ont dû être hospitalisées à la suite d'un accident de voiture sur leur trajet domicile-travail ou au cours d'une mission professionnelle, précise l'agence sur son site.

### UNE AMENDE ALLANT JUSQU'À 750 EUROS

Si, avant ce texte, beaucoup d'entreprises désignaient déjà le collaborateur auteur d'une infraction au volant d'un véhicule d'entreprise, ce n'était pas une obligation. S'il n'était pas identifié, le salarié ne per-

Les premières contraventions pour « non-dénonciation » devraient tomber fin mars chez les entreprises. Celles-ci doivent donc trouver les moyens de désigner les auteurs d'infractions routières commises au volant d'un véhicule de société. Le représentant légal d'une entreprise a quarante-cinq jours à compter de la réception de la contravention pour transmettre l'identité du conducteur. Une démarche d'autant plus compliquée pour les gestionnaires de flottes de taille moyenne. En effet, les entreprises avec des petites flottes (qui ne doivent désigner des collaborateurs qu'une dizaine de fois par an par exemple) peuvent utiliser la plate-forme classique de l'Antai. Les grandes flottes (mille véhicules et plus) peuvent bénéficier d'un partenariat avec l'Agence pour automatiser la désignation des conducteurs. En revanche, les moyennes se retrouvaient sans solution de la part de l'Antai

Dix à quinze pour-cent des flashes radars concernent les flottes d'entreprises selon l'association PSRE



### QUELLES SONT LES INFRACTIONS CONCERNÉES PAR LA DÉSIGNATION ?

Selon les articles L. 130-9 et R. 130-11 du Code de la route, les infractions routières concernées par l'obligation de désignation sont relatives au port d'une ceinture de sécurité, à l'usage du téléphone tenu en main, à l'usage de voies et chaussées réservées à certaines catégories de véhicules, à la circulation sur les bandes d'arrêt d'urgence, au respect des distances de sécurité, au franchissement et au chevauchement des lignes continues, aux signalisations imposant l'arrêt des véhicules, aux vitesses maximales autorisées, au dépassement, à l'engagement dans l'espace compris entre les deux lignes d'arrêt à un feu de signalisation (zone réservée aux cycles et cyclomoteurs) et au port du casque pour les usagers de deux-roues. On parle ici des infractions constatées « par ou à partir des appareils de contrôle automatique » homologués.





et étaient condamnées à traiter une par une plusieurs centaines de désignations. C'est pour cela que l'organisme a lancé en mars une procédure pour simplifier le processus de désignation destiné aux gestionnaires de flottes de taille moyenne ; un nouvel espace, disponible depuis fin mars, qui propose de traiter par « paquets » les amendes (voir interview d'Henri Prévost p. 40).

#### DES SOLUTIONS VARIÉES

Face à ce nouveau contexte de désignation en cas d'infraction, les prestataires de services aux gestionnaires de flotte n'ont pas tardé à proposer des offres adaptées. Celles-ci vont de la gestion des amendes aux stages de prévention routière en passant par les assistances juridiques. Un panorama s'impose. Chez les loueurs, l'obligation de

désignation n'a pas été problématique. La plupart intégraient en effet déjà des solutions de gestion des amendes, qui proposaient de désigner ou non le responsable de l'infraction. La principale évolution a donc été d'imposer la désignation. On retrouve ainsi des offres de « fine management » chez les principaux loueurs, qui permettent de rediriger directement les procès-verbaux vers les collaborateurs concernés.

Si les loueurs se sont penchés sur la question de la gestion des amendes, c'est également le cas des prestataires spécialisés dans les solutions de gestion. Chez GAC Technology, la désignation avait également été anticipée. L'entreprise, qui commercialise des logiciels de collecte de données et de gestion en ligne, travaille con-

jointement avec l'Antai sur l'optimisation du traitement des flux d'amendes. « Nous avons des accords avec l'Antai depuis deux ans, et certains de nos clients grands comptes utilisent notre solution depuis plus d'un an », confirme Matthieu Echallier, directeur associé de l'entreprise. Et d'ajouter : « Notre solution déclare tous les jours à l'Antai les mouvements de parc de nos clients. Nous recevons un fichier regroupant les infractions commises et nous les présentons à nos clients. C'est un système rodé qui permet aux entreprises de gagner du temps, et nous l'incluons dans toutes nos nouvelles offres commerciales. » Pour certaines entreprises, la difficulté engendrée par ce nouveau contexte ne provient pas tant du volume de données à traiter que de l'identification du





conducteur. C'est notamment le cas des flottes dont les véhicules sont partagés entre plusieurs collaborateurs. C'est sur cette problématique que se positionnent les entreprises de télématique. L'installation d'un simple boîtier qui exige l'identification du conducteur à l'aide d'un badge RFID et qui déclenche un signal sonore en cas d'oubli permet à l'entreprise de se prémunir contre ce risque. C'est le fonctionnement du TomTom Pro 2020, boîtier d'entrée de gamme à 129 euros.

**notification d'infraction.** Pour les responsables inquiets, certains boîtiers comme celui de l'offre Who Drives de Mobility Tech Green sont reliés à l'anti-démarrage du véhicule et empêchent toute utilisation non identifiée.

#### DES DIFFICULTÉS PARFOIS JURIDIQUES

Le gestionnaire a donc accès à une multiplicité d'outils pour aborder l'obligation de désignation avec sérénité. Néanmoins, que faire lorsqu'une situation soulève des problèmes pouvant

#### « Il faut intervenir en amont et identifier les comportements à risque. »

Delphine Janicot, directrice générale de Bemobi Formation

**D'autres offres comme celle de Mapping Control fonctionnent, elles, par abonnement. Pour 9,99 euros par mois et par véhicule, la société met à disposition et installe un boîtier connecté qui émet aussi une alerte sonore en cas de non-identification. L'identité des conducteurs est transmise à la solution de gestion en ligne et à l'Antai en cas de**

aboutir à des situations conflictuelles ? Avant de recourir à un avocat, il est possible de souscrire une protection juridique à même de fournir un accompagnement en cas de besoin. C'est l'objet de l'offre Easy Flotte qu'a développée April Protection Juridique. « Nous proposons trois types de prestations aux entreprises : un service juridique

pour les entreprises et les conducteurs, une conciergerie qui organise des stages de récupération des points et une assistance en cas d'immobilisation d'un véhicule à la suite d'une infraction routière », explique Daniel Bohbot, P-DG de Solucia Protection Juridique du groupe April. Il poursuit : « Notre accompagnement va de la contestation d'une infraction à des litiges plus complexes comme par exemple un vol de plaques d'immatriculation. C'est une offre que nos équipes ont imaginée en travaillant avec le monde de la PME. Il y avait un réel besoin. » Plus abordable qu'un avocat, l'assistance coûte 69 euros par mois et par véhicule pour les flottes ne dépassant pas les dix véhicules, et 20 euros pour les autres. Pour éviter des soucis d'ordre juridique, il est par ailleurs possible de traiter le problème à sa source. Pour Delphine Janicot, directrice générale de Bemobi Formation, une filiale du groupe La Poste, « il faut intervenir en amont et identifier les comportements à risque ». Certaines solutions télématiques permettent d'identifier les mauvais conducteurs, mais c'est surtout une prise de conscience de l'employeur et du conducteur que l'entreprise de conseil aux entreprises recommande à ses clients. « Nous aidons les entreprises à mettre en place des démarches de prévention. On observe que de nombreux conducteurs ont changé d'attitude après une formation à la sécurité routière. » Prévenir plutôt que guérir, c'est en effet la meilleure solution face à la problématique de la désignation ●

Par Raphaël Desrosiers  
et Hélène Faucher



Le boîtier télématique TomTom Pro 2020 requiert l'identité du conducteur au démarrage.