

Conduire : permis à points

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **30 (1993)**

Heft 1122

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1011511>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Permis à points

Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ? Le permis à points devrait être un instrument pédagogique et non pas un simple carnet de tickets détachables.

(pi) En Suisse, les experts aiment s'inspirer des expériences allemandes, souvent parce que les experts eux-mêmes sont alémaniques mais aussi parce que notre voisin du nord a la réputation de ses robustes Mercedes. La France a gardé celle de ses sympathiques et marginales 2 CV, même si Citroën ne fabrique plus ce modèle depuis plusieurs années.

Prenez le permis à points. Lorsque le Bureau pour la prévention des accidents (BPA) imagine un modèle, il le fait davantage ressembler à celui, compliqué et peu transparent, qui existe en Allemagne, qu'à ce qui se pratique en France. Et pour bien faire suisse, on ajoute encore quelques subtilités qui rapprochent la gestion de son permis de la déclaration d'impôts. Rien n'y manque: ni les délais de carence, ni les soustractions et additions, ni les taux différenciés selon votre comportement durant les trois ans qui précèdent, ni les demi-points arrondis à l'unité inférieure.

On voudrait torpiller d'entrée de jeu le système que l'on ne s'y prendrait pas autrement.

Le système français est pourtant simple et apparemment efficace — encore que la durée de son application soit trop courte pour en tirer des conclusions définitives. Vous avez douze points au départ; vous en perdez de 1 à 6 pour chaque infraction commise pouvant menacer la sécurité des autres usagers de la route; lorsque votre capital est réduit à néant, votre permis perd sa validité; vous pouvez le repasser — théorie et pratique pour les jeunes conducteurs, la théorie et un entretien pédagogique pour les personnes ayant leur permis depuis plus de trois ans — après un délai d'attente de six mois. Enfin, vous pouvez «racheter» les points perdus: en ne commettant pas de fautes durant trois ans (votre capital de 12 points est reconstitué) ou en suivant un stage payant de seize heures (vous

recupérez 4 points, au maximum tous les deux ans).

Les cas de retrait de permis par suite de l'épuisement de son capital de points sont rares: en Allemagne, cinq retraits de permis sur cent sont dus au permis à points; en France, les données ne sont pas encore connues. Dans les deux pays, le but du permis à points n'est pas tant de retirer les autorisations de conduire que de rendre conscients les auteurs de fautes de moyenne importance dont on sait qu'ils risquent un jour ou l'autre de commettre l'irréparable. Et dans les deux pays, les retraits de permis en cas de faute grave ou d'accident existent en parallèle au permis à points.

Ce système ne constitue donc pas un moyen pour les conducteurs de «gérer» leurs fautes en fonction de l'état de leur capital de points comme le laissent entendre les détracteurs du système, mais bien une sorte de sonnette d'alarme, tant pour les autorités que pour les conducteurs eux-mêmes. Sonnette renforcée par un aspect éducatif, puisqu'il est possible de se «racheter» en ne commettant pas d'infractions ou en suivant des cours adaptés à ce genre de clientèle (le système proposé par le BPA ne prévoit hélas rien de tel). ■

LOGEMENT SOCIAL

Un financement à repenser

(jd) Si l'on s'en tient aux statistiques, tout va pour le mieux dans le domaine du logement. Ainsi à Genève, dont on connaît les difficultés en la matière, chaque logement est occupé par deux personnes seulement (fin 1990) pour un loyer mensuel de 238 francs par pièce (novembre 1991). Mais on sait que le diable se cache dans les variations par rapport à la moyenne: ceux qui sont logés depuis plusieurs années disposent en général de logements à des loyers abordables, alors que les nouveaux venus ou ceux qui sont obligés de déménager doivent mettre le prix fort. Ce n'est pas tant le nombre total de logements qui est en cause que l'inadéquation entre l'offre et la demande.

A Genève, l'aide de l'Etat a permis en partie de combler la différence entre la capacité financière d'une partie de la population et les prix du marché. Le

contribuable a subventionné le locataire. Aujourd'hui, l'Etat doit soutenir à raison de 45% les charges annuelles d'une HLM pour maintenir des loyers abordables.

Ce système a pourtant des limites dont la visibilité croît avec la situation préoccupante des finances publiques. D'une part l'aide publique au logement social n'a pas contribué à la réduction du coût réel de la construction; d'autre part à la fin de la période de subventionnement — vingt ans — le propriétaire n'est plus soumis à aucun contrôle alors même que les fonds propres engagés par lui sont inférieurs aux subventions de l'Etat durant cette période. Un puits sans fond.

Pour colmater ce puits, le syndicat interprofessionnel des travailleuses et des travailleurs (SIT) propose un modèle de financement à long terme qui permet de mettre sur le marché un stock

de logements bon marché. Le projet prévoit la construction annuelle de 500 logements sur des terrains publics ou à acquérir par l'Etat à des conditions favorables (déclassements limités de parcelles improductives de la zone agricole) et à des prix de revient limités. Dans un premier temps, des subventions assurent l'accès de ces logements aux milieux les plus défavorisés de la population. Les loyers, fixés en fonction du revenu, sont progressivement adaptés et conduisent à terme à l'auto-financement des immeubles. Sur la base des prix actuels, le SIT estime que sa proposition permet une économie de 24% par rapport à une opération traditionnelle de type HLM. En récupérant à terme sa mise, — dans une opération HLM de même envergure les collectivités publiques injectent environ 100 millions — l'Etat reste propriétaire des immeubles et dispose ainsi d'un parc de logements bon marché. A court terme ce projet contribuerait à soutenir le secteur de la construction en chute libre. ■