Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 93 (1948)
Heft: 12

Artikel: La formation des chauffeurs militaires
Autor: Borgognon, Pierre
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-342401

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

La formation des chauffeurs militaires

L'opinion publique et avec elle l'autorité militaire, se sont émues, à juste titre, de la cadence des accidents dans lesquels des véhicules militaires sont impliqués.

Un communiqué officiel, largement diffusé dans la presse, et adressé encore personnellement à tous les commandants de trp. of. auto. admet, sans grands détours, la responsabilité des chauffeurs militaires et rappelle les sanctions qui peuvent être prises, sanctions qui sont conformes aux dispositions de notre Code pénal militaire, du Règlement des Troupes Transport Auto et des SA 48[1].

A ce sujet, il faut reconnaître que la crainte des peines, dont le communiqué précité agite l'éventail, n'a pas été suffisante pour contraindre, jusqu'ici, à la prudence nos automobilistes militaires, à telle enseigne que le public est en droit de se demander si nos soldats incorporés dans le service automobile connaissent réellement les dispositions en cause.

Quelle que soit la forme d'instruction reçue par les chauffeurs militaires (école de recrue ou cours d'introduction), ceux-ci ont toujours eu leur attention attirée sur les points suivants :

a) que la loi fédérale sur la circulation est applicable sans aucune restriction aux chauffeurs militaires ;

b) que les vitesses maxima admises par les SA 48 sont de[2] moto, Va. 80 km./h.,

[1] Service auto 1948.
[2] Vitesse en campagne.

Va. tt. cam. léger jusqu'à 3,5 t. 60 km./h.,
camions 45 km./h. ;

c) que pour tout accident, sans distinction aucune, provoquant pour 500 fr. de dommage, il est fait appel à la Justice militaire ;

d) que dans le cas de fautes ils pourront être punis de peines de prison sans préjudice d'une participation aux frais de réparation des véhicules. D'ailleurs, point n'est besoin d'un grave accident pour exiger du chauffeur responsable sa contribution aux frais de remise en état du véhicule, que par sa négligence, son imprudence, il a détérioré. Il convient ici de rappeler que l'assurance militaire conserve encore un droit de recours contre l'automobiliste fautif.

Il y a là, et personne n'en disconviendra, un ensemble de mesures propres à engager à la prudence ceux-là même qui sont chargés de la conduite de nos Saurer, Berna, et autres moyens de locomotion motorisés dont aujourd'hui disposent nos troupes.

Malheureusement, il faut bien le reconnaître, notre législation militaire en matière de circulation ne déploie pas les effets préventifs auxquels on serait en droit de s'attendre, de sorte qu'il s'impose de rechercher ailleurs les causes des multiples accidents qui depuis quelques mois ne cessent de se produire dans nos troupes motorisées.

Au 2 septembre 1939, la « plus noble conquête de l'homme » constituait le principal moyen de traction de la plupart de nos unités militaires, quelle que soit la couleur de leurs parements. Au 8 mai 1945 la situation est profondément modifiée, non pas encore en fait, car les difficultés d'approvisionnement furent un obstacle à un changement plus rapide, mais des plans à réalisation immédiate sont prêts. Alors que précédemment la formation de chauffeurs militaires restait l'apanage des trp.-trsp.auto., chaque arme entend former son personnel roulant.

Notre armée se devant de tenir compte des expériences de la récente conflagration, le vent de la motorisation va

exclure de nos rangs les fidèles compagnons de tant de jours de mobilisation : les chevaux. Quelle que soit l'affection portée à ces quadrupèdes, il faut bien convenir que leur temps, sur le plan militaire, est maintenant révolu, sauf en quelques rares circonstances.

Notre artillerie fut une des premières armes à subir les conséquences de cette rénovation. Mais il ne suffit pas de substituer le moteur au cheval, encore fallait-il doter chaque nouveau véhicule à moteur d'un chauffeur. Il est évident qu'il ne pouvait être question de se procurer ce personnel par les seules écoles de recrues et que force était donc de le recruter parmi les unités transformées. Or, celles-ci étaient composées de soldats de trois catégories : des téléphonistes (et radios), des canonniers et des conducteurs. C'est donc parmi eux que devaient être désignés les futurs chauffeurs, tout en tenant compte cependant que dans les unités motorisées, téléphonistes et canonniers conservent leur emploi. Par conséquent, les conducteurs étaient appelés à fournir le plus gros du contingent d'automobilistes.

L'adaptation de tout ce monde au matériel nouveau se fit, et se fait encore, au moyen de cours d'introduction qui, à l'origine, étaient d'un mois pour les futurs chauffeurs et de 3 semaines pour les téléphonistes et canonniers. Lors de l'instruction, les automobilistes qui s'avérèrent incapables furent sans autre retransférés comme canonniers. Dans la limite des possibilités furent affectés comme automobilistes les soldats disposant de permis de conduire civils, considérant que d'une part leur instruction serait facilitée, et d'autre part qu'ils pourraient maintenir leur entraînement en dehors du service.

Toutefois, si parmi les unités formées d'éléments principalement citadins on trouve un certain pourcentage de titulaires de permis civils, et encore principalement de permis pour voitures automobiles légères (permis bleu), toute autre est la situation des unités composées d'hommes de la campagne. Au sein de ces derniers on ne rencontre en général que des

soldats quelque peu habitués à la conduite de tracteurs, ce qui n'est rien. Il est d'ailleurs inadmissible aujourd'hui de tolérer la conduite de tracteurs sans permis.

Ces cours d'introduction à la motorisation ont donc formé des chauffeurs qui, pour la plupart, se mettaient pour la première fois de leur vie au volant d'un véhicule à moteur. Nous aurions cependant mauvaise grâce à ne pas relever que les résultats sont en général satisfaisants.

Mais, une fois l'uniforme posé, la grande majorité de ces chauffeurs n'ont plus l'occasion de piloter un véhicule, et ce n'est qu'au prochain service, donc en principe une année après, qu'ils auront à nouveau à se familiariser avec la boîte à vitesse, l'embrayage, les freins. Certains de ces cours ayant eu lieu en 1946 les chauffeurs n'ont été rappelés en service que cette année, c'est-à-dire qu'ils sont restés deux ans sans reprendre contact avec un véhicule à moteur.

Dans de telles conditions il est évident qu'on ne saurait exiger de ces gens une dextérité consommée dans la manipulation d'une automobile et principalement d'un camion.

Les quelques lignes qui précèdent permettent de conclure que nous sommes encore loin de la perfection dans le domaine de personnel automobile militaire et qu'il importe de prendre des mesures en vue de remédier à cet état de fait. L'art est difficile et la critique aisée dit un proverbe, et c'est pour cela que nous n'entendons pas émettre que des objections mais au contraire présenter aussi des suggestions, qui, à notre sens, devraient permettre d'améliorer la présente situation.

Les lacunes constatées ne se limitent pas seulement aux chauffeurs instruits dans des cours de motorisation, car nous trouvons une situation identique avec les automobilistes issus des écoles de recrues. En effet, tous ceux qui suivent leur école de recrues n'ont pas l'occasion de conduire au civil. Comme leurs aînés il leur manquera l'entraînement indispensable sans lequel il n'est pas de chauffeurs expérimentés.

Au surplus, n'oublions pas que ce sont surtout des chauf-

feurs de poids lourds qui font le plus besoin, de sorte que celui qui au civil se fait la main sur une voiture légère ne présentera pas forcément les qualités requises pour mener à l'armée un Saurer 100 CV. pas plus d'ailleurs qu'un GMC. Nous n'oublions pas, certes, qu'un chauffeur militaire doit pouvoir piloter aussi bien une jeep, un command-car qu'un camion ou une moto. Cependant, il faut bien utiliser chacun selon ses compétences à seule fin d'obtenir, pendant la durée d'un cours de répétition, le maximum de rendement parallèlement avec le maximum de sécurité.

Le nombre de possesseurs, dans une unité, de permis rouges (poids lourds) est très limité, et là il faut dire que la législation civile en matière de circulation des camions n'est pas faite pour aider l'armée, bien au contraire. Nous avons eu déjà l'occasion de dire (voir « l'Auto ») que la politique de nos chemins de fer ne se souciait que fort peu des intérêts de notre défense nationale. Que dans une certaine mesure l'administration de notre rail national cherche à maintenir un juste équilibre entre lui et son concurrent, le camion, nous voulons bien l'admettre. Mais de là à parvenir à ce but par une législation contraire à notre défense, il y a un fossé qui, plus nous avançons, plus il s'élargit.

Fort heureusement le peuple a repoussé le fameux article constitutionnel 23ter, lequel en cas d'acceptation, aurait très sérieusement compromis les possibilités de motorisation de notre armée.

Il ne faut pas perdre de vue que si en temps de paix nous avons le moyen — et encore — par le seul matériel du parc d'armée, de pourvoir à la fourniture du matériel motorisé nécessaire à l'instruction de nos troupes, en période de mobilisation de guerre les véhicules civils sont indispensables.

Il est donc d'urgente nécessité que l'ordonnance de l'Office fédéral des transports tienne compte des besoins de notre armée, car présentement il en résulte une influence néfaste, entre autres sur le contingent de chauffeurs de poids lourds.

Actuellement on dénombre en Suisse environ 17 000 camions et autocars, soit, en se basant sur l'estimation la plus optimiste, un nombre identique de chauffeurs porteurs du permis rouge. Toutefois, sur ce nombre, tous ne sont pas incorporés comme automobilistes militaires et tous ne sont pas non plus en âge d'être attribués à nos unités d'élite. C'est donc un effectif relativement faible de nos chauffeurs qui ont le moyen, de par leur activité professionnelle, de maintenir en dehors du service, leur niveau de capacité de conduite. Cette situation restera sans changement aussi longtemps que la législation civile sur la circulation des camions sera celle qui existe présentement. Nous voulons cependant bien admettre avec nos contradicteurs que semblable mesure ne permettra pas d'assurer l'entraînement hors service de tous nos chauffeurs. Elle y contribuera cependant.

Reste maintenant à examiner le cas de ceux qui ont la responsabilité au militaire de véhiculer nos troupes et leur matériel, mais qui rendus à la vie civile se transportent, qui à bicyclette, qui avec les moyens de transports publics.

Rendant un inestimable service à la cause de notre armée, l'A.C.S. appuyée par l'ARTM, fait depuis plusieurs années un louable effort pour former avant leur école de recrues les jeunes désireux d'appartenir à nos automobilistes militaires. Ainsi durant leurs 118 jours d'instruction, ces jeunes soldats ne font que parfaire leur entraînement, mais encore faut-il que certains officiers de recrutement ne soient pas imbus d'idées archaïques et versent dans les troupes éminemment pédestres les élèves de ces cours.

Ces cours pré-militaires nous amènent à l'idée que nous voulons soumettre ici. La formation obtenue sous l'égide de l'A.C.S. a donné des résultats incontestés. Ne serait-il donc pas opportun d'agir de manière similaire en imposant à tout chauffeur militaire auquel l'occasion n'est pas fournie de conduire au civil, de suivre entre les périodes de services un entraînement tel que le font nos pilotes.

Il incomberait à l'autorité militaire de s'entendre avec l'A.C.S., l'A.R.T.M., en vue de la mise à disposition du matériel.

L'application d'un tel système entraînerait naturellement des charges financières supplémentaires et aussi la mise sur pied, dans les principales villes, d'une organisation de moniteurs de contrôle. De ce fait, à première vue, la réalisation de ce projet peut apparaître comme très difficile sinon impossible. Qu'une telle mesure impose de gymnastiquer son esprit à seule fin de parvenir à une formule heureuse, la chose est certaine, mais plaider immédiatement une fin de non recevoir serait faire preuve d'une remarquable petitesse d'imagination.

La place nous manque pour procéder ici même à une étude plus poussée du problème que nous venons de poser, mais nous voulons bien le faire à l'occasion d'un prochain article.

Une autre solution, plus simple dans son application, pourrait être trouvée dans l'obligation pour les chauffeurs militaires de suivre immédiatement avant les C.R. une période supplémentaire de 8 jours laquelle serait réservée exclusivement à la conduite.

Chaque citoyen-soldat a l'obligation d'accomplir hors service son tir. Or, aujourd'hui nous devons nous rendre à l'évidence des exigences de la motorisation et placer l'entraînement de nos chauffeurs sur le même pied d'importance que le tir.

Ces suggestions sont livrées à la méditation — surtout pas trop longue — des organes responsables, mais il est certain, quelles que soient les mesures disciplinaires qui puissent être prises, que seul l'entraînement qui procurera les connaissances suffisantes de la conduite, permettra la prévention des accidents.

L'automobiliste dans l'armée a à sa disposition un matériel de valeur, et il est appelé à transporter des vies humaines, endossant ainsi une très lourde responsabilité. Il devient donc urgent de s'attaquer avec énergie et décision à ce problème, car nos soldats des troupes motorisées doivent se savoir en complète sécurité.

Lieut. Pierre BORGOGNON.