Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 115 (1970)
Heft: 1

Artikel: Le problème du chauffeur militaire
Autor: Nicati, Alain
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-343528

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: 14.07.2025

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

Le problème du chauffeur militaire

A ceux qui connaissent le métier militaire, cet article ne peut prétendre faire connaître des nouveautés : individuellement, chaque problème évoqué ici sera certainement connu. Toutefois, bien que le conducteur militaire existe depuis des décennies (on l'appelle généralement chauffeur, bien que les véhicules à gazogène aient disparu depuis longtemps), il pratique à la fois une spécialité peu dominée par les commandants mais également très exposée à la critique. C'est en effet bien souvent par la présence des deux camions qu'on détermine le restaurant où se trouve la fanfare.

UNE PREMIÈRE IMAGE

La description sommaire du « chauffeur moyen » est assez vite faite : les cheveux un peu trop longs, le physique solide, il est généralement intelligent et débrouillard ; malheureusement, il a acquis certaines commodités vestimentaires qui le veulent un peu trop souvent en tenue d'exercice sans arme, tandis que le reste de l'unité porte la tenue d'assaut. On ne sait pas s'il possède un masque à gaz et la cabine de son camion est souvent garnie de pommes et de chocolat. Enfin, il préfère les boissons alcooliques au thé et à la limonade, ainsi que la formule « d'accord, c'est une bonne idée » à l'expression « à vos ordres, mon premier-lieutenant ».

On pourrait continuer sur ce thème, mais cela n'ajouterait rien à ce principe de base qui veut que *la discipline n'admette ni compromis ni concession.*

Donc, il faut réagir : mais où ?

Essayons, pour mieux situer le problème, de faire une étude un peu plus large de certains aspects de cette spécialité. Certes, notre tour d'horizon s'adressera plutôt à la masse de ces soldats qu'à des cas particuliers comme l'ordonnance de combat du chef de section de chars, qui est en même temps le conducteur de sa jeep.

LE CONDUCTEUR EST UN SOLDAT ISOLÉ

Son contact avec la troupe est extrêmement réduit et il échappe généralement à ce contrôle de l'exécution des ordres que peut exercer chaque chef envers ses subordonnés situés dans son champs visuel. Paradoxalement à première vue, les pilotes de char qui se meuvent dans le terrain sont ici mieux en mains de leur chef de section, que les conducteurs des camions lourds le long de la route. Ainsi, et en raison même de cet isolement, le conducteur devra faire appel à un esprit de décision, une appréciation personnelle des limites de son indépendance et partant une critique de son activité, à un degré plus poussé que ce qui est demandé au reste des soldats de l'unité. Volens, nolens, cela conduit cet homme à une nécessité constante d'apprécier un certain nombre de problèmes et, dans une relative solitude, *de prendre des décisions*. La portée de celles-ci est certes limitée, mais elles sont d'application immédiate : où dois-je aller, comment trouverai-je le but, est-ce que ce chemin supporte mon camion ? Il faut voir certains lieutenants se perdre entre la carte et la géographie pour réaliser que d'aucuns de ces problèmes ne sont parfois pas mieux résolus au niveau du chef de section, lequel devrait, quand même, disposer d'une culture et d'une instruction d'un autre niveau.

ENSUITE, IL S'AGIT SOUVENT D'UN « SELF MADE MAN »

Le conducteur de camion militaire est très souvent un homme qui exerce pendant le cours de répétition le même métier que celui pratiqué au civil. Il n'y a donc pas grande rupture entre son environnement militaire et celui de son milieu professionnel. Dans un cas comme dans l'autre, il passera la plus grande partie de sa journée en dehors du contrôle de son patron. N'ayant généralement suivi que les écoles primaires, la manière dont il exécute son travail découle de sa seule expérience (chargement du camion, organisation de ses tournées, prise de contact avec les tiers, etc.).

Cela va d'ailleurs si loin que, dans certaines écoles de recrues, la technique du chargement, la lecture de carte, ne sont pas instruits : on compte sur cette soi-disant « formation professionnelle » que l'automobiliste n'a en fait que très peu reçue. D'ailleurs, où cela pourrait-il avoir été enseigné ?

Donc, le conducteur militaire sera pour une bonne partie de sa fonction un « self made man ».

Et cela à notre époque où l'organisation du travail et la nécessité de rentabilité conduisent à imposer de plus en plus à chaque ouvrier une méthode de travail, au chef de fabrication des gammes opératoires, et au directeur les contraintes d'un plan à moyen et long terme.

On arrive aux mêmes conclusions si l'on compare les ordres très précis donnés à chaque fusilier ou mitrailleur, avec les directives souvent très vagues qui régissent l'activité d'un conducteur pendant une journée de service. Ce dernier devra tirer de sa seule initiative personnelle l'ensemble de son comportement sur la route (qui devient parfois bien compliqué, en face de l'accroissement du trafic civil), tandis qu'on assigne à tout autre soldat (et avec plus de raison encore aux sentinelles) l'emplacement exact de leur position de tir ou de surveillance.

Faut-il dès lors s'étonner que ce militaire dont une grande partie de l'activité découle de son initiative personnelle, soit le même qui échafaude des théories et des conceptions personnelles de son comportement comme soldat, à commencer par sa tenue, pour finir par sa propre idée de la discipline, des formes militaires ou du respect de l'ordre reçu ?

TRAVAILLANT AVEC DES CIVILS, LE CHAUFFEUR EST CONSIDÉRÉ COMME UN MILITAIRE D'UN GENRE PARTICULIER PAR SES CAMARADES

L'essence même de la fonction remplie par le conducteur entre le front et les arrières veut qu'il soit constamment en train de confronter la vie militaire avec l'existence qu'il vient de quitter. Ceci est beaucoup moins le fait du reste de l'unité, qui quitte souvent le cantonnement le matin pour n'y rentrer que le soir.

Il en résultera souvent chez le chauffeur un faux sentiment de culpabilité, lorsque la masse de ses camarades lui font sentir qu'il a vécu toute la journée dans des tea-rooms, tandis qu'ils subissaient, eux, les dures rigueurs de l'exercice. Le sergent-major viendra souvent fort à propos parachever une telle situation, en désignant les conducteurs en bloc aux fins de monter la garde le prochain dimanche.

Il n'est pas dans nos propos de parler des « dures rigueurs » de l'exercice, ni d'évoquer le problème de la garde, si ce n'est pour dire

que ce serait une belle occasion pour intégrer certains chauffeurs à *d'autres* camarades.

Nous n'en sommes ici qu'à la description du milieu dans lequel évoluent les conducteurs.

L'INFLUENCE DU CHEF

Le chef militaire n'exerce une influence profonde sur ses hommes que dans la mesure où il les comprend et cherche à les faire progresser (Cdt div méc 1, rapport de div).

On ne peut s'empêcher d'être quelque peu rêveur lorsqu'on se demande où se trouve le chef qui, dans chaque unité, doit faire progresser les conducteurs des véhicules militaires dans l'exercice de leur métier. Evidemment, en ce qui concerne le métier des armes, il y a toujours assez de sections pour intégrer les conducteurs. Seulement, cela entend que les conducteurs participent aux exercices et ne dorment pas sous leur camion, sur les couvertures du magasin de matériel, ou au cantonnement.

Quant à la partie technique de la fonction, qui est quand même assez complexe, on ne peut décemment demander à l'officier auto du corps de troupe de s'occuper individuellement de l'instruction de tous ces conducteurs, que les exigences du service et les nombreuses servitudes de l'instruction ne permettent d'ailleurs jamais de lui confier plus d'un jour et demi par cours de répétition. S'il faut trois semaines pour rafraîchir les connaissances du métier du soldat (et souvent avec des résultats bien discutables), peut-on raisonnablement penser que six à huit heures d'instruction permettront de parfaire les connaissances d'un spécialiste ?

Le problème est posé, mais nous devons bien reconnaître que nous n'y voyons pas de vraie solution. Tout cela n'en conduit pas moins à dire que le conducteur reste un cas particulier devant la méconnaissance du métier qu'ont les cadres subalternes envers la partie technique de sa fonction. Il est, par la force des choses, non seulement l'exécutant des ordres reçus, mais une espèce de conseiller technique de son supérieur. Ce qui est malheureux, car s'il est un métier que le chauffeur connaît lui-même bien mal, c'est bien le sien !

* * *

Tout cela n'enlève rien à l'intérêt que le commandant d'unité devrait porter à ces spécialistes. Certes, ce ne sera pas facile. *En effet, le nombre des tâches dévolues à un commandant d'unité va croissant.* La vie militaire est confrontée avec un spectre de problèmes toujours plus étendu, ce qui conduit à augmenter le volume des états-majors, donc la quantité de documents émise (processus que la multiplication des moyens de diffusion de l'information ne peut qu'aggraver). A cette avalanche de directives, d'ordres, d'instructions et de règlements, s'ajoute pour le commandant l'augmentation continue du volume de l'information civile, depuis les rapports jusqu'aux journaux en tous genres.

Est-on encore raisonnable lorsque l'on demande à ce même commandant de se préoccuper davantage de ses conducteurs, ou n'est-ce là que l'optique d'un officier des transports qui ne voit que son problème ?

Et pourtant, il n'y a pas d'autre solution. Il faut tendre à intégrer le plus possible ces conducteurs dans la vie militaire de l'unité, de telle sorte qu'ils soient beaucoup moins des gens du cantonnement que *des soldats qu'on libère momentanément de l'activité militaire pour leur permettre d'accomplir, dans un temps limité, une fonction de transport.*

Ensuite, en ce qui concerne leur tenue et leur manière d'être, on ne peut que rappeler la trilogie « commander, contrôler, corriger » : il faut donc contrôler, si l'on veut pouvoir corriger. Cela commence par une définition précise des itinéraires et des temps (c'est-à-dire par l'emploi systématique des ordres de course) afin qu'on sache où il faut contrôler. *Quant à la conduite du contrôle, c'est bien l'affaire de tous les officiers qui sont sur le parcours, et non seulement du commandant d'unité et de ses trois ou quatre chefs de section.* On voit ici l'importance que joue une conception uniforme de la marche de service dans l'ensemble du régiment ou de la division : pour pouvoir rectifier une manière d'être d'un soldat, encore faut-il connaître la ligne directrice établie.

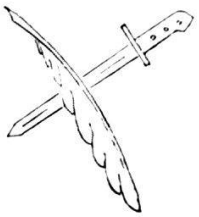
ET L'OFFICIER AUTOMOBILISTE

Pendant deux jours au début de chaque cours, celui-ci dispose de l'ensemble des conducteurs de son corps de troupe : c'est une excellente occasion de développer *d'abord* la discipline, et *ensuite* de remettre en mémoire des conducteurs la partie technique de leur métier d'automobiliste.

Plus avant dans le cadre du cours de répétition, l'officier automobiliste pourra se rappeler avec profit que « *la présence sur place et la tournée incessante des chefs sont les deux conditions de l'existence du commandement* » (Cdt div méc 1).

Ce n'est pas dans les bureaux que se trouvent les camions. Bien sûr qu'après les avoir rencontrés, il faut les arrêter et les contrôler : cela semble élémentaire, et pourtant...

EN CONCLUSION, DÉFINIR LE PROBLÈME POUR SAVOIR COMMENT AGIR

Nous espérons avoir contribué à cette analyse par les propos qui précèdent. Si tel est le cas, certains verront peut-être des solutions à ce problème de la discipline des conducteurs dont on doit faire des soldats au même titre que les autres. Plus encore peut-être, si l'on pense que leur responsabilité est beaucoup plus grande que celle des soldats du rang, et que la conséquence des manquements sera, tôt ou tard, l'accident de circulation.

Capitaine Alain NICATI