

# Le problème de la sélection des chauffeurs dans l'armée : compte rendu d'une première série de recherches

Autor(en): **Dupont, J.-B.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): **101 (1956)**

Heft 11

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-342778>

## **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.

(par chars, j'entends des Centurions ou leur équivalent et non des autocuiseurs motorisés sur lesquels on aurait placé un canon de 9 cm., tel par exemple que le modèle vanté avec autant d'incompétence que de ridicule par notre presse à la fin de 1955.) Les chars sont actuellement la *seule* arme capable de soutenir l'infanterie tant en défensive et à l'attaque que dans un repli.

— L'introduction de projectiles téléguidés tirés de véhicules tout terrain ou blindés ou encore d'hélicoptères, et permettant d'atteindre avec sûreté les chars ennemis entre 500 et 1600 mètres.

Le lecteur nous excusera de ne pas nous étendre davantage sur un sujet sur lequel il est inopportun d'engager un débat à l'heure actuelle.

Renforcée de ces deux moyens, équipée d'un fusil d'assaut et animée de l'esprit que personne ne lui conteste, l'infanterie suisse serait alors à même d'affronter avec succès n'importe quel adversaire dans n'importe quel terrain.

Major EMG. PITTET

---

## **Le problème de la sélection des chauffeurs dans l'Armée<sup>1</sup>**

*Compte rendu d'une première série de recherches<sup>2</sup>*

En mars 1952, le Service de la Motorisation de l'Armée se décidait à faire des essais en vue d'établir un système de sélection des chauffeurs militaires. Nous avons bien voulu nous charger alors de l'élaboration et des essais nécessaires à la

---

<sup>1</sup> Article tiré du « Journal trimestriel des officiers suisses du service de santé », fascicule N° 3, septembre 1956.

<sup>2</sup> Ces recherches ont fait l'objet d'un rapport plus détaillé adressé en mars 1954 au lieutenant-colonel Riggenschach, Chef du Service psychologique de l'Armée.

mise au point d'un examen *collectif* de sélection (seul un examen de triage rapide entrant en ligne de compte). Il s'agissait de savoir s'il était possible, par ce moyen, d'éliminer les mauvais chauffeurs, et — en particulier — les chauffeurs prédisposés aux accidents. L'expérience avait montré, en effet, que les accidents en service étaient imputables pour la plupart aux défaillances des chauffeurs. Ainsi par exemple en 1950, sur 2601 accidents enregistrés, 22 seulement étaient dus à des causes techniques (freins défectueux, par exemple).

Une étude approfondie de la littérature existante sur le sujet en question (avec référence particulière au problème des accidents) nous a servi de point de départ. Finalement, nous avons retenu une dizaine d'épreuves (tests) applicables collectivement ; nous avons pu reprendre certaines épreuves étrangères — presque toujours en les modifiant selon nos besoins, tandis que nous avons dû en créer d'autres. Notre projet a été soumis au lieutenant-colonel Riggenbach, chef du Service psychologique de l'Armée, ainsi qu'au professeur A. Rey, expert de ce service. Le professeur A. Rey a approuvé notre projet et a bien voulu le compléter par une épreuve nouvelle spécialement mise au point pour notre recherche.

Il ne nous est malheureusement pas possible, dans le cadre d'un article de revue, de donner une description exacte de nos épreuves. Qu'il nous suffise de dire qu'elles font appel à des facteurs psychologiques susceptibles de jouer un rôle dans la conduite d'un véhicule : fonctionnement normal des processus mentaux (un minimum d'intelligence est nécessaire), compréhension rapide de situations simples, capacité de réagir adéquatement à ces situations (sans perdre la tête), capacité d'apprécier correctement des distances, maîtrise du code de la route (et mémoire de ce code), connaissances techniques élémentaires en mécanique et en électricité et compréhension de ces questions.

Les recherches faites jusqu'à maintenant à l'étranger nous avaient convaincu des limites d'un examen collectif de série, ce qu'on pouvait du reste également supposer à priori,

même sur la base d'une analyse sommaire du métier de chauffeur. C'est pourquoi nous avons jugé utile de compléter l'examen collectif, dans la mesure où cela nous a été possible, par un bref examen individuel<sup>1</sup>, tout en nous proposant néanmoins d'épuiser les possibilités d'un examen collectif.

L'expérience se déroula de la façon suivante :

a) Il fut d'abord procédé à l'examen de 320 recrues (chauffeurs d'infanterie) appartenant à trois compagnies différentes (deux compagnies suisses allemandes et une compagnie romande et tessinoise). Les hommes furent examinés par groupes de 30-35 (septembre-octobre 1952).

b) En janvier 1953, nous eûmes l'occasion d'examiner 36 sujets, candidats au permis fédéral de chauffeur de car.

c) Enfin, pour compléter et contrôler les résultats obtenus dans les deux premiers groupes, nous avons examiné, au cours de l'été 1953, une compagnie de recrues de la Police des Routes (60 hommes).

Parallèlement à ce travail, nous avons cherché à réunir des indications sur la valeur pratique (dans la vie militaire et la conduite des véhicules) des soldats examinés. En effet, il ne suffit pas de choisir même judicieusement des épreuves nouvelles sur la base d'hypothèses mûrement réfléchies, il faut encore — et c'est là l'essentiel — contrôler pratiquement la valeur de ces épreuves sur un « échantillon-type » de chauffeurs avant d'en étendre systématiquement l'application à de grands groupes.

En effet, seule l'expérience permet de déterminer si les individus bien qualifiés dans les tests sont également bien qualifiés par les officiers soit au point de vue de la conduite des véhicules, soit au point de vue militaire en général. En bref, l'étude entreprise consiste essentiellement en une comparaison des résultats dans les tests avec les résultats obtenus dans la pratique. Ces

---

<sup>1</sup> Etude de la coordination du mouvement des mains et du degré de facilité à constituer un automatisme psycho-moteur (mémoriser une série de positions).

derniers résultats nous servent de pierre de touche ; ils ont, par conséquent, une importance capitale. La valeur de nos expériences dépend ainsi de la valeur (c'est-à-dire de l'objectivité) des qualifications et informations fournies. Cette manière de voir n'a pas toujours été très bien comprise. Nous n'avons malheureusement pas pu rassembler tous les renseignements qui nous auraient été nécessaires. Cependant, malgré cela, nous avons réuni une certaine quantité d'informations, dont voici l'essentiel :

*Groupe a (recrues chauffeurs d'infanterie 1952)*

1. Qualifications spéciales à mi-école et en fin d'école portant sur les points suivants :
  - Habilité dans la conduite des véhicules ;
  - ordre et soin dans l'entretien des véhicules ;
  - irrégularités diverses (indiscipline, insubordination, etc.).
2. Qualification militaire en fin d'école.
3. Relevé de tous les accidents subis et étude des dossiers les concernant.
4. Différentes indications :
  - Profession ;
  - permis de conduite possédés (nature des permis et dates auxquelles ils ont été obtenus) ;
  - situation en qualité de chauffeur militaire (moto, auto, poids lourds, tracteur).

*Groupe b (chauffeurs de car 1953)*

1. Accidents subis durant les deux années qui ont précédé l'examen (nous avons consulté les dossiers relatifs à ces accidents).
2. Résultats à l'examen théorique et pratique de conduite subis en vue de l'obtention du permis fédéral de

chauffeur de car (cet examen de conduite a eu lieu quelques jours après l'examen psychotechnique).

3. Permis de conduire possédés (nature des permis et date auxquelles ils ont été obtenus).
4. Situation militaire.

*Groupe c (recrues de la Police des Routes 1953)*

1. Qualification spéciale, en fin d'école, au point de vue de l'habileté dans la conduite des véhicules.
2. Qualification militaire de fin d'école (complétée par un commentaire du commandant de compagnie).
3. Différentes indications :

Profession ;

formation scolaire et professionnelle ;

permis de conduire possédés (nature des permis et dates auxquelles ils ont été obtenus) ;

accidents subis (nature des accidents et dates auxquelles ils ont eu lieu).

Toutes ces indications nous ont servi de « pierre de touche », autrement dit de critères de contrôle.

La plupart des comparaisons entre les résultats dans les tests et les résultats pratiques ont été faites à l'aide de la méthode des corrélations. Les calculs statistiques indispensables se sont avérés si considérables que nous avons dû recourir à l'emploi de procédés mécanographiques. Nous ne rapportons cependant ici que l'essentiel de nos résultats afin de ne pas surcharger notre texte de données numériques.

*a)* Au cours d'une première comparaison (recrues chauffeurs d'infanterie 1952), où nous avons considéré séparément les chauffeurs autos, les motocyclistes et les chauffeurs poids lourds, nous avons confronté les résultats obtenus dans les tests collectifs avec les qualifications spéciales données à mi-école, c'est-à-dire après deux mois de vie militaire. Cette

confrontation montre que la validité (valeur de pronostic) des tests collectifs par rapport aux critères obtenus (conduite des véhicules, service de parc) varie d'un groupe à l'autre. Il semble en particulier que cette validité soit la moins bonne pour le groupe des chauffeurs poids lourds et la meilleure pour le groupe des automobilistes. Cependant, dans l'ensemble, les valeurs obtenues sont faibles. Ce qui signifie que le degré de liaison entre les tests et les critères est faible.

*b)* A la réflexion, on ne saurait s'étonner de ces résultats, surtout si l'on songe que les qualifications utilisées pour le contrôle ont été formulées seulement après deux mois d'observation. Ces qualifications ne sont probablement pas encore très valables. Désireux de nous rendre compte s'il en était bien ainsi, nous avons repris le problème sous un autre angle. Nous n'avons plus considéré séparément les automobilistes, les motocyclistes et les chauffeurs poids lourds, mais les compagnies — les unes par rapports aux autres — chaque compagnie comprenant en nombre à peu près égal des chauffeurs des trois catégories mentionnées. Nous avons alors fait le raisonnement suivant : tous les hommes, quelle que soit leur compagnie, ont été jugés de la même façon sur la base des tests ; par conséquent, si les qualifications militaires étaient réellement objectives, c'est-à-dire si la manière de juger était la même dans les trois compagnies, le degré de liaison entre les tests et les qualifications devrait être le même, élevé ou faible, mais le même pour les trois compagnies. L'expérience montre qu'il n'en est pas ainsi. Les validités obtenues varient d'une compagnie à l'autre. On peut donc en conclure, comme nous l'avons suggéré ci-dessus, que des qualifications basées sur une période d'observation de deux mois ne sont pas encore très sûres. Aussi n'y a-t-il pas lieu de se montrer trop pessimiste quant à ces premiers résultats. Cet essai nous a néanmoins permis de faire certaines remarques intéressantes :

1. Certains collectifs sont meilleurs que d'autres ; il s'agit habituellement d'épreuves dans lesquelles la perception



visuelle joue un rôle important (percevoir certains éléments parmi d'autres ; suivre et prévoir un tracé — selon certaines règles — en faisant abstraction d'éléments perturbateurs, etc.).

2. Deux des trois tests individuels (épreuves impliquant une coordination assez fine du mouvement des mains) se révèlent supérieurs aux épreuves collectives ; ceci est particulièrement net pour le critère « conduite des véhicules ». Ce phénomène s'explique assez bien, la coordination des mouvements jouant un rôle certain dans la conduite même des véhicules.

c) Si le degré de liaison entre tests et qualifications est faible à mi-école, il est déjà meilleur en fin d'école, mais n'est pas encore très élevé. Là encore, nous relevons des différences assez nettes entre les trois compagnies. Ces résultats, comme les précédents, appellent quelques réserves.

d) Poursuivant notre étude, nous avons cherché à rapprocher les résultats des tests non seulement des qualifications — toujours plus ou moins entachées de subjectivité — mais aussi de données objectives. A cet effet, nous avons examiné les résultats des tests des seuls soldats accidentés, les comparant avec ceux du groupe total. Les seules différences nettes s'observent des tests individuels exigeant des mouvements coordonnés. Ici encore, on peut légitimement penser que la portée limitée des résultats est due au fait que la période d'observation était relativement courte ; signalons en outre que la plupart de nos « accidentés » n'ont subi qu'un seul accident ; si ce dernier fait présente quelque intérêt, il ne permet nullement de qualifier un individu de mauvais chauffeur ou de chauffeur prédisposé aux accidents.

e) Les qualifications prises isolément s'étant révélées peu « sûres », peu stables, nous avons cherché à obtenir une *qualification globale* unique en groupant les différentes qualifications et informations particulières. Nous avons ensuite confronté les résultats des tests avec cette qualification globale. Cette comparaison révèle que la validité (valeur de pronostic) des



tests particuliers, une fois de plus, est plutôt faible. Les tests les plus valides sont ceux dont nous avons déjà souligné l'intérêt : coordination du mouvement des mains, perception visuelle.

*f)* Les tests pris isolément n'ayant pas habituellement une très grande valeur, il y a lieu de se demander ce qui se passe au moment où l'on considère les tests groupés, combinés de différentes façons. Aussi, pour les besoins de la comparaison, avons-nous constitué, sur la base de la qualification globale mentionnée sous lettre *e)*, deux groupes de chauffeurs, les uns biens qualifiés, les autres mal qualifiés, que nous appellerons simplement *groupe des bons et groupe des faibles*.

Nous appuyant sur certaines hypothèses, nous avons établi un système d'élimination globale tenant compte de différents points de vue : résultats globaux, faibles, nombreuses erreurs dans plusieurs tests, irrégularités particulières. Si l'on examine le groupe des bons et le groupe des faibles selon chacun de ces points de vue, on remarque que l'élimination opérée de cette manière est toujours plus grande sur le groupe des faibles que sur le groupe des bons. Ce qui indique que la méthode adoptée est valable. Le tableau ci-dessous en donne une idée. L'élimination des sujets qui se montrent insuffisants à l'un quelconque des points de vue retenus, entraîne la répartition suivante :

	Classement psychologique		
	Maintenus	Éliminés	Total
Groupe des bons . . . . .	31	19	50
Groupe des faibles . . . . .	14	33	47

En outre, si du nombre des soldats « maintenus », on retranche ceux qui ont fait l'objet d'observations négatives à l'examen psychotechnique (par exemple comportement désagréable) et les porteurs de verres, on ne conserve finalement que 7 sujets du groupe des faibles contre 26 du groupe des

bons. La sélection opérée est donc réellement efficace (en voici encore un autre indice : la même méthode appliquée aux groupes des sujets ayant eu deux accidents permet d'en éliminer 8 sur 10), mais elle paraît nécessiter une élimination trop sévère pour être utilisable pratiquement dans l'armée.

Ces résultats ne concernent que l'examen collectif. Que se passe-t-il au moment où l'on combine les tests collectifs avec les tests individuels ? C'est ce que nous avons pu observer sur les quelques sujets des deux groupes bon et faible ayant subi les épreuves collectives et individuelles. Pour ces sujets (sous-groupe des bons et sous-groupe des faibles), *le système d'élimination qui s'est révélé le plus efficace est celui basé sur certaines relations entre résultats aux tests individuels et aux tests collectifs.*<sup>1</sup> Voici la meilleure des répartitions obtenues :

	Classement psychologique		
	Maintenus	Éliminés	Total
Sous-groupe des bons . . . .	10	2	12
Sous-groupe des faibles . . .	2	10	12

Ce résultat, bien qu'obtenu sur un très petit groupe, nous paraît vraiment digne d'intérêt.

*Les résultats obtenus (toujours avec les mêmes tests) dans le groupe des chauffeurs de cars se sont révélés très satisfaisants dans l'ensemble.* Considérons d'une part le groupe des meilleurs à l'examen de conduite (examen spécial de conduite en vue de l'obtention du permis fédéral) et d'autre part le groupe des sujets ayant échoué à cet examen. Si l'on applique à ces deux groupes un système d'élimination simple, basé sur la somme des rendements aux tests les plus valides, on observe la répartition suivante :

<sup>1</sup> Ces relations consistent essentiellement en ceci : Les bons chauffeurs obtiennent habituellement dans les tests individuels pratiques des résultats supérieurs à ceux qu'ils obtiennent dans les tests collectifs, chez les mauvais chauffeurs, on observe la relation inverse.

	Classement psychologique		
	Maintenus	Éliminés	Total
Groupe des bons . . . . .	10	2	12
Groupe des faibles . . . . .	2	11	13

Il n'y a rien de très étonnant à cet excellent résultat : la plupart des sujets avaient intérêt à faire de leur mieux, l'examen pouvant tirer à conséquence pour eux. Cette situation est en elle-même bien différente de celle des recrues qui font leur école par obligation. Dans ce dernier cas, il est très possible que des sujets bien doués, donc relativement bien cotés aux tests, ne se soient pas donné toute la peine qu'ils auraient pu durant leur école de recrues parce qu'ils n'attribuent pas à la vie militaire l'importance qu'il conviendrait.

Certains des résultats obtenus dans le groupe *a* (recrues chauffeurs d'infanterie 1952) nous paraissant peu clairs et sujets à caution, nous avons tenu à les contrôler dans un autre groupe de recrues. C'est pourquoi nous avons examiné une compagnie de la Police des Routes. Il s'agit là d'un « échantillon » de chauffeurs un peu différent du groupe examiné en 1952, les recrues de la Police des Routes étant déjà sélectionnées, d'une façon plus approfondie, sur la base d'informations diverses. Néanmoins, nous estimons que les deux groupes en question peuvent être comparés l'un à l'autre, malgré les différences qu'ils présentent.

Dans notre examen, nous avons retenu les épreuves qui s'étaient avérées les plus intéressantes. Nous les avons complétées par d'autres épreuves que nous n'avions pas pu utiliser lors de nos deux premières séries d'essais. Nous avons confronté les résultats des tests avec les deux qualifications qui nous ont été fournies par le commandant de compagnie : une qualification spéciale en fin d'école au point de vue de l'habileté dans la conduite des véhicules et la qualification militaire de fin d'école. Les résultats enregistrés ont confirmé dans l'ensemble la valeur des tests collectifs qui s'étaient déjà révélés les

meilleurs, tout en indiquant l'intérêt de certaines épreuves nouvelles : compréhension de problèmes mécaniques simples, appréciation de distances.<sup>1</sup>

Il convient cependant de signaler — ce seront là nos conclusions — que la validité (valeur de pronostic) des tests n'est pas toujours exactement la même : elle varie suivant les groupes auxquels ces tests sont appliqués. Il n'existe donc pas une seule méthode de sélection « omnibus » valable indifféremment pour toutes les catégories de chauffeurs, mais des méthodes particulières (groupement particulier des résultats aux tests). En fait, la sélection des différentes catégories de chauffeurs peut être réalisée en utilisant à peu près toujours les mêmes tests, les mêmes épreuves, mais il reste nécessaire de les interpréter chaque fois d'une manière appropriée, convenant au groupe auquel on a à faire, après étude préalable de ce groupe.

Un examen composé uniquement de tests collectifs peut fournir des renseignements intéressants. Cependant, si l'on désire opérer une sélection vraiment efficace, les tests collectifs doivent être complétés par des tests individuels. Sur ce point, notre expérience confirme nos premières hypothèses. En bref, parmi les épreuves que nous avons pu essayer, celles qui se sont révélées les plus valides sont celles faisant intervenir les facteurs suivants :

- Coordination du mouvement des mains ;
- capacité d'apprécier les distances ;
- maîtrise du code de la route (et mémoire de ce code) ;
- compréhension de problèmes mécaniques simples.

Ces facteurs, qui jouent un rôle certain dans la conduite des véhicules, ne sont pas les seuls déterminants ; en particulier, l'attitude du chauffeur est à considérer comme aussi sa capacité à réagir adéquatement, exactement (capacité qui ne peut être

---

<sup>1</sup> Cette dernière épreuve (appréciation de distances) nous a été très aimablement communiquée par le professeur E. E. Ghiselli de l'University of California (Berkeley). Nous le remercions ici bien vivement de son appui.

évaluée qu'à l'aide d'appareils).<sup>1</sup> Faute de temps et de moyens, nous n'avons pas pu étudier ces deux derniers points comme il l'aurait fallu. Et pourtant, à la question de savoir si un examen psychotechnique même limité est utile, nous répondrons affirmativement. Nos résultats nous le permettent. Il reste néanmoins bien certain qu'une sélection 100 % satisfaisante est impossible et le sera toujours.

La question principale reste de savoir quels seront les candidats chauffeurs qu'il serait utile de soumettre à l'examen psychotechnique. C'est évidemment à l'Armée qu'il appartient de décider s'il est opportun, ou non, d'étendre cet examen à tous les futurs chauffeurs. En l'état actuel des choses, nous pensons que la meilleure solution consisterait, pour l'instant, à se limiter à la sélection des spécialistes, par exemple soldats de la Police des Routes, chauffeurs de cars, etc. et, au début, à titre d'essai pour les catégories qui n'ont encore fait l'objet d'aucune investigation. La présente recherche rendrait plus aisée l'élaboration de ces nouvelles expériences qui seront, comme les précédentes, à dépouiller très soigneusement. Il sera possible ensuite de juger en connaissance de cause de l'utilité d'une sélection étendue à de grands groupes. De toute façon, il y aurait intérêt à entreprendre les travaux que nous suggérons, surtout si l'on en croit les pratiques d'un grand nombre d'armées étrangères beaucoup plus avancées que nous dans ce domaine.

J.-B. DUPONT

---

<sup>1</sup> Ce qui compte c'est l'exactitude des réactions, la rapidité des réactions par contre ne semble pas aussi importante qu'on a tendance à le croire.

---