

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 111 (1966)
Heft: 4

Artikel: Circulation militaire et circulation civile
Autor: Chevallaz, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-343298>

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: 16.01.2026

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

qui fait partie intégrante du système de détection lointaine de SACEUR¹, transmet *instantanément* à son QG, au SHAPE à Rocquencourt (au nord de Versailles), les renseignements sélectionnés dont il doit être informé.

* * *

Signalons enfin que les « *Nouvelles de l'OTAN* » ont commencé, dans leur numéro de mars 1966, la publication d'une série d'articles qui tentent de suggérer des réponses à cette question: « La force est-elle nécessaire? » Cette série débute par un article brillamment illustré du lieutenant-colonel Eddy Bauer qui, dans le style alerte que nous connaissons bien, décrit admirablement « L'évolution des Armées à travers les âges ». Elle se poursuivra par des études de l'inspecteur général Edouard Janssens (Belgique) sur l'organisation des forces de police et une autre de M. H. G. Nicholas de New College (Oxford), sur les opérations de l'ONU pour le maintien de la paix. Finalement, Sir Evelyn Shuckburgh, représentant permanent du Royaume-Uni auprès du Conseil Atlantique, montrera la contribution de l'OTAN à la paix du monde.

Colonel-divisionnaire MONTFORT

Circulation militaire et circulation civile

L'objet principal de la conférence de presse organisée par le commandement de la division mécanisée 1, à Lausanne, était consacré au problème important du recrutement, de la formation et de l'entraînement des automobilistes, des pilotes de chars et d'engins.

¹ SACEUR, *Supreme Allied Commander in Europe*, le général Lemnitzer, rappelons-le.

Le major EMG Stettler, chef EM de la division mécanisée 1, a rappelé tout d'abord le rapide développement de la motorisation de notre armée qui remonte, en fait, à la première guerre mondiale. Si, au cours de la seconde, on a vu des compagnies, des bataillons voire des régiments être mécanisés, aujourd'hui ce sont des unités d'armée entières, telle la division mécanisée 1, qui se déplacent sur roues ou sur chenilles. Ce développement a entraîné de multiples problèmes ayant trait au recrutement, à l'instruction et à l'entraînement des chauffeurs. Cet aspect mérite de retenir notre attention quelques instants car il est trop souvent méconnu non seulement du gros public mais également des chefs militaires.

Le conscrit, s'il veut être recruté comme conducteur d'un véhicule, d'un engin à moteur, doit être au bénéfice d'un permis de conduire cantonal.

En effet, les courtes périodes de service militaire qui caractérisent notre armée, par opposition aux forces étrangères qui elles forment entièrement les soldats à leur activité nouvelle, nous contraignent à tabler sur les connaissances acquises dans la vie civile. L'officier de recrutement n'est d'ailleurs pas seul à décider de l'affectation du candidat; celui-ci doit se soumettre à un examen psychotechnique qui renseignera sur ses aptitudes réelles à la conduite d'un véhicule de transport ou de combat. Les conscrits qui désirent être incorporés en qualité d'automobilistes (conducteurs de camion ou de véhicule spécial), de soldats de la police des routes, de soldats de char, de soldats d'équipage (chefs, pilotes, radios) de chars blindés de combat, peu de temps avant le recrutement proprement dit, sont appelés à subir cet examen dont le résultat est immédiatement communiqué à l'officier de recrutement. L'examen est divisé en deux parties; la première est un examen psychotechnique proprement dit qui porte sur différents tests au moyen d'appareils spéciaux qui permettent d'être renseigné sur la vue, l'audition, le toucher, la sensibilité, les réactions du conscrit. La seconde partie est un examen psychologique qui comprend notamment la rédaction d'un texte sur un

thème imposé, des dessins et un entretien personnel avec un psychologue.

A ce propos, il est intéressant de relever que les examens psychotechniques d'aptitudes, en 1965, ont porté sur 4581 candidats autos; 3903 ont été reconnus aptes et 678, soit le 14,8%, inaptes. 818 candidats-soldats de chars ont été examinés, 647 ont été reconnus aptes, 171 inaptes, soit le 20,9%. 270 candidats ont été examinés pour le recrutement éventuel dans les véhicules blindés de combat; 212 ont été reconnus aptes et 58 inaptes soit le 21,5%. Parmi les conscrits considérés comme inaptes à ces troupes au caractère spécial, on a cependant pu en récupérer comme automobilistes. Ce fut le cas pour 134 candidats soldats de chars, 46 candidats pour les véhicules blindés de combat. Ainsi la proportion des conscrits inaptes est tombée pour la première catégorie à 4,5% et pour l'autre à 4,4%.

L'an dernier, notre armée avait besoin de 3900 soldats-autos de la police des routes; elle a pu en recruter 4083; elle avait besoin de 625 soldats de chars, elle en a trouvé 647 et devait recruter 200 hommes environ pour les véhicules blindés de combat: elle en a recruté 212.

L'instruction de base

Chaque arme instruit ses propres chauffeurs. Dans les écoles de recrues, les chauffeurs sont en règle générale réunis pour la période d'instruction de base dans les unités spéciales aux-quelles sont affectés les officiers et sous-officiers automobilistes qui paient leurs galons. Ces cadres travaillent en étroite collaboration avec les instructeurs spécialisés dans la conduite, l'entretien et la réparation des véhicules et des engins. Ce n'est qu'au moment où cet enseignement initial est terminé que les chauffeurs rejoignent les unités de combat appelées à effectuer de nombreux déplacements en vue de leur formation tactique. Durant cette période, les conducteurs sont constamment suivis

par des officiers et des sous-officiers de métier qui les soumettent à des contrôles sévères et réguliers.

Dans les cours de répétition

Dans les cours de répétition de la division mécanisée 1, le major Stettler a précisé qu'on s'efforce de maintenir les connaissances acquises dans les écoles de recrues. Le fait que ces spécialistes ne conduisent pas au service militaire des véhicules semblables à ceux qu'ils pilotent au civil, oblige à les mettre sur pied 48 heures avant le gros de la troupe et à les soumettre à des examens d'aptitudes. Ce système permet ensuite aux états-majors et aux unités de quitter leur place de mobilisation quelques heures seulement après l'entrée en service et sans pour autant avoir à redouter des accidents. Il est bon à ce propos de préciser que la division mécanisée compte un automobiliste ou pilote de char ou d'engin pour 5 combattants.

Les automobilistes, pilotes de chars ou d'engins ne sont pas que des spécialistes de la conduite. Durant les cours de répétition, ils sont instruits au combat, celui-ci se concentrant pour eux sur la défense rapprochée de leurs véhicules.

Mais surtout, automobilistes et pilotes participent à la vie de leur unité et à ses exercices puisque le moyen de transport est un instrument d'approche ou de combat. Des exercices particuliers sont également préparés afin de contrôler l'engagement tactique des formations et l'exécution technique des mouvements des unités; ce sont là des *exercices de mobilité* quotidiens à l'échelon de l'unité, hebdomadaires à l'échelon des corps de troupe et qui prennent au niveau de la division l'allure de véritables manœuvres où sont engagés plusieurs régiments.

Une comparaison difficile...

Il appartenait au capitaine Grüninger, de la Gendarmerie cantonale vaudoise, de tenter d'établir un rapport comparatif entre la circulation civile et militaire. Tenter, car une compa-

raison statistique entre, par exemple, le nombre des accidents de la circulation dans le canton de Vaud et celle des accidents de tous les véhicules de la Confédération n'est pas possible pour différentes raisons. Il suffit de rappeler notamment que tous les accidents militaires font l'objet d'une statistique alors que, selon les approximations faites, on peut considérer que le 50 % seulement des accidents civils sont signalés à la Gendarmerie. D'autre part, on ne saurait comparer totalement les conditions particulières aux deux genres de circulation. En effet, la circulation militaire est caractérisée par des conditions plus difficiles (nuit, tous terrains, tous temps, vitesse limitée, circulation en colonne) les conditions propres aux véhicules d'armée et enfin les conditions propres aux conducteurs (nécessité de la discipline, manque de repos dû à la vie en collectivité, etc.).

Si donc une comparaison statistique n'est pas rigoureusement possible, aussi regrettable que cela soit, il faut cependant admettre que la mise en valeur de chiffres absolus met, elle, en évidence ce que nous appellerons le niveau de conduite des deux catégories comparées.

Des chiffres éloquents

C'est ainsi qu'en 1965 dans le canton de Vaud, la Gendarmerie a enregistré, pour les 124 000 véhicules en circulation: 6900 accidents dans lesquels on a dénombré 3800 blessés et 143 morts. Cette statistique indique que toutes les 75 minutes, la Gendarmerie a procédé à un constat d'accident et ceci durant toute l'année, soit 24 heures sur 24.

En revanche, l'armée, pour l'ensemble du territoire de notre pays, a enregistré l'an dernier: 3020 accidents tout au long des quelques 95 millions de kilomètres parcourus par des véhicules à moteur militaires. Au cours de ces accidents, on a enregistré 340 blessés et 13 morts.

Il est intéressant de relever l'évolution qui est intervenue dans la motorisation de notre armée, évolution qui se traduit

par une augmentation sensible des distances parcourues par les véhicules. Qu'on en juge plutôt par la statistique suivante :

1961: 43 millions de kilomètres
 1962: 53 millions de kilomètres
 1963: 63 millions de kilomètres
 1964: 93 millions de kilomètres
 1965: 95 millions de kilomètres.

Si l'on traduit les chiffres absolus ci-dessus en pourcentage, on obtient des données qui se passent de longs commentaires. Si l'on prend les 6900 accidents civils vaudois comme base de 100 %, on obtient 55 % de blessés et 2,07 % de morts. Si l'on compare de la même manière les accidents militaires et que l'on prend les 3020 accidents de l'armée, on constate que les blessés égalent le 11,2 % et les tués le 0,43 %.

Malheureusement, le public tellement habitué à la sanglante statistique du trafic quotidien reste beaucoup plus impressionné — grâce aussi parfois, il faut le déplorer, à la fâcheuse habitude prise par la presse de mettre en évidence certains accidents militaires — par les treize soldats tués en une année sur tout le réseau routier suisse que par les 143 personnes qui durant le même laps de temps périrent sur les seules routes vaudoises !

Causes d'accidents

Si l'on pousse la comparaison jusqu'aux causes des accidents, on obtient des renseignements extrêmement intéressants. C'est ainsi qu'il apparaît que le facteur vitesse est la cause de 27,3 % des accidents civils alors qu'il ne l'est que de 2,2 % dans les accidents militaires. L'inattention, facteur humain, est cause de 19,5 % des accidents civils et du 13,24 % des accidents militaires. L'ivresse a entraîné le 6,8 % des accidents civils et le 0,31 % des accidents militaires. Enfin, la manœuvre de marche-arrière — phénomène hautement militaire ! — a provoqué le 1,5 % des accidents civils et le 14 % des accidents militaires !

Le pourquoi d'une meilleure conduite militaire

Il ne paraît pas nécessaire d'aller beaucoup plus avant dans ce petit jeu des comparaisons; les éléments recueillis permettent donc d'affirmer que le chauffeur militaire conduit généralement mieux que le conducteur civil. Il convient cependant de mettre en évidence un certain nombre d'éléments favorables à la circulation militaire qui justifient cette statistique largement favorable, elle aussi, à l'armée.

1. Les règles de circulation sont à l'armée plus strictes et mieux contrôlées qu'au civil (civil: ivresse dès 0,8‰; armée: aucune tolérance).
2. Chaque chauffeur militaire subit un examen psychotechnique. Il peut en découler que des hommes qui possèdent un permis civil soient considérés comme inaptes en qualité de chauffeur au service militaire.
3. La formation des chauffeurs est plus poussée à l'armée qu'au civil.
A ce propos, il convient de relever, pour montrer la valeur de l'instruction des chauffeurs à l'armée, que tous les futurs gendarmes vaudois, indépendamment de la formation théorique qu'ils reçoivent, suivent un cours de formation motorisée militaire de trois semaines à Thoune. Cela indique la confiance que la Gendarmerie place dans le système d'instruction en vigueur dans notre armée.
4. Le militaire craint beaucoup plus qu'un civil les conséquences d'un accident même bénin.
5. La crainte de la police militaire est plus grande que celle de la police civile.
6. Le conducteur militaire accorde généralement davantage d'attention dans la conduite d'un véhicule que le civil, parce qu'il n'est pas habitué à son véhicule comme à sa voiture privée.
7. Le chauffeur militaire est placé devant sa responsabilité de conducteur par des théories nombreuses et répétées.

8. La prévention des accidents est beaucoup plus poussée à l'armée qu'au civil.
9. Le chauffeur militaire incapable ou défaillant peut être éliminé immédiatement et définitivement, ce qui n'est pas le cas sur le plan civil.

Enfin, il est indiscutable que la discipline militaire pure et les différents degrés de subordination permettent de mieux encadrer les chauffeurs, ce qui est impossible dans la vie civile.

Ainsi donc, alors même qu'il n'est guère possible, pour les raisons que nous avons vues, d'établir une comparaison statistique totale et valable entre la circulation militaire et la circulation civile, il apparaît incontestablement que les conditions d'une part et les conséquences d'autre part de la première sont nettement plus favorables que celles de la seconde. La formation de base des chauffeurs militaires est aujourd'hui poussée à un point tel que l'on obtient un maximum de garanties quant à la qualité de ces chauffeurs et à leur comportement d'une manière générale. On constate aussi qu'à l'armée, toutes les mesures nécessaires sont prises pour maintenir automobilistes et pilotes à un degré d'entraînement qui répond aux besoins du commandement tactique, à ceux du commandement technique mais aussi, et surtout serait-on même tenté de dire, aux exigences de la sécurité du trafic.

Capitaine J. CHEVALLAZ

Des performances du Mirage III S

Au cours des discussions sur l'engagement du Mirage, la question de l'aptitude de nos pilotes de milice à conduire cette machine à haute performance est fréquemment soulevée. Quelques minutes de vol suffisent cependant pour démontrer que l'utilisation de notre système d'arme le plus compliqué par nos pilotes de milice ne pose pas de problèmes de vol par-