

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 111 (1966)  
**Heft:** 8

**Rubrik:** Chronique suisse

#### 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>**

plus seulement une place de tir en montagne, comme elle le fut primitivement, mais aussi un terrain idéal pour l'instruction tactique des formations jusqu'à l'escadrille. Malheureusement, cette place n'est utilisable que du 1<sup>er</sup> octobre au 30 avril.

Le lac d'Alpnach ne dispose que de deux cibles lacustres ancrées, mais il reste néanmoins une place précieuse qui permet le tir avec toutes les munitions d'exercice et une instruction réduite des formations. En raison du tourisme cependant, l'utilisation de cette place est restreinte de mai à septembre, aux deux cinquièmes de sa capacité. Les autres places de tir lacustres, quoique qualifiées de permanentes, ne disposent que d'un équipement sommaire et n'autorisent que du tir formel au canon et à la bombe. Leur utilisation est réduite à quelques semaines par année.

Les 30 autres places de tir auxiliaires dans le terrain, dont l'aviation militaire dispose aujourd'hui, servent principalement à l'instruction tactique avec engagement des armes de bord. Les conditions d'emploi des différentes sortes de munitions dépendent du terrain, de la végétation et des distances de sécurité jusqu'aux objets menacés. En été et en plein hiver, il n'y a que peu de ces places de tir auxiliaires qui puissent être utilisées rationnellement.

Lieutenant M. KEISER

#### Chronique suisse

#### **En marge du recrutement des chauffeurs militaires**

Alors qu'il y a une quinzaine d'années, seuls des unités, des bataillons, voire des régiments étaient motorisés, aujourd'hui ce sont des unités d'armée entières, telle la division mécanisée 1, par exemple, qui se déplacent sur roues et sur chenilles. Ce fait montre l'évolution économique de la mécanisation et de la motorisation de notre armée.

Cet essor apparaît plus nettement encore si l'on sait que le nombre de kilomètres parcourus en une année par tous les véhicules de l'armée atteignait

- en 1961: 43 millions de kilomètres
- en 1963: 61 millions
- en 1964: 95 millions
- en 1965: 108 millions.

Cette évolution a pour corollaire le recrutement, la formation, l'entraînement de conducteurs toujours plus nombreux de véhicules à moteur. Les exigences qu'on leur pose sont évidemment plus grandes que celles que l'on demande aux chauffeurs civils. Les prestations que l'on attend d'eux sont en effet sévères: conduite de véhicules spéciaux, transport d'hommes, de matériel dans des terrains et des conditions (nuit, éclairage réduit, neige, brouillard, etc.) difficiles, manœuvres délicates, etc. Le recrutement, la sélection des chauffeurs militaires sont donc importants et délicats, tant il est vrai que la prévention des accidents - ceux-ci d'ailleurs beaucoup moins nombreux au militaire qu'au civil - deviennent avec la motorisation croissante de l'armée, un problème toujours plus vaste et urgent à résoudre.

La conduite des véhicules militaires lourds ne peut donc être confiée qu'à des hommes qualifiés. Diverses mesures furent prises afin d'assurer une sécurité accrue du trafic militaire. Parmi celles-ci, il convient de mentionner le choix plus sélectif des futurs chauffeurs, lors du recrutement déjà, cela sur la base d'un examen d'aptitude combiné avec les opérations traditionnelles du recrutement. C'est à cet examen psychotechnique que le commandement de la division mécanisée 1 a convié récemment la presse romande, afin d'informer l'opinion publique sur le soin apporté à la sélection des chauffeurs militaires.

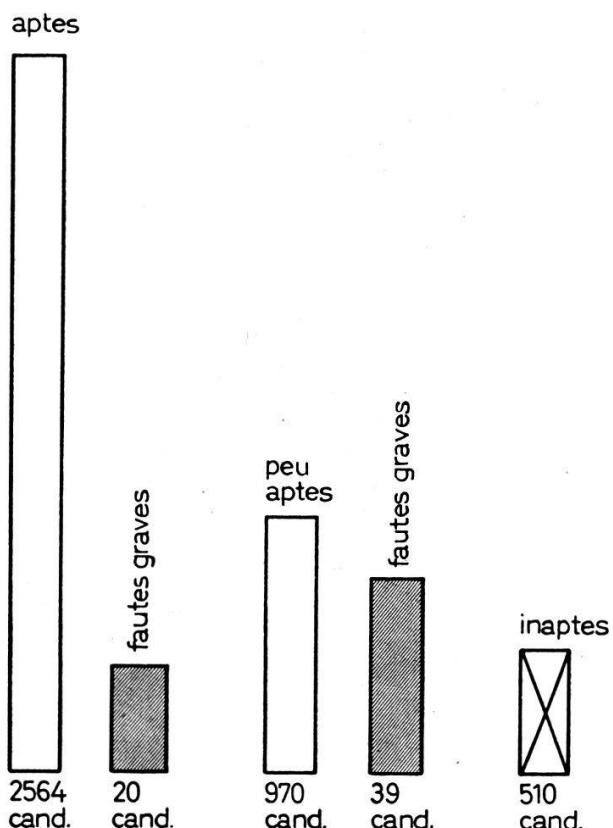
Il importe tout d'abord de préciser que le conscrit, s'il veut être recruté comme conducteur d'un véhicule à moteur, doit déjà être au bénéfice d'un permis de conduire cantonal. En effet, les courtes périodes de service militaire, qui caractérisent notre armée, nous contraignent à utiliser au maximum les connaissances acquises dans la vie civile. Il en va autrement à l'étranger où l'armée forme complètement ses chauffeurs.

#### *Les examens psychotechniques*

Ces examens, introduits relativement récemment, ne constituent, en fait, qu'une des dispositions prises pour assurer la sécurité du trafic militaire. Ils ont pour but d'éliminer les candidats inaptes à conduire ou prédisposés à l'accident. Chaque année, ce sont ainsi quelque 6200

jeunes gens qui sont examinés, sous la surveillance du service de santé, par une équipe de psychologues privés, que dirige le major Beck.

Les examens consistent en tests collectifs et individuels qui permettent une certaine sélection, sans pour autant donner une analyse très poussée de la personnalité, l'essentiel étant de reconnaître le candidat possédant les dispositions nécessaires à la conduite d'un véhicule à moteur. Il ne faut pas perdre de vue le fait que le jeune âge des candidats, manquant souvent de maturité, ne permet pas d'établir un diagnostic certain sur leur évolution caractériellement.



La méthode d'examen comprend une série de tests divers, allant du simple questionnaire aux instruments spéciaux de mensuration (vue, réflexes, dextérité, concentration, etc.) et un entretien personnel avec un psychologue spécialisé. Cette méthode repose sur trois principes différents :

1. appréciation personnelle
2. examen des facultés
3. tests caractérologiques

dont la synthèse donne la structure de la personnalité, qui doit alors être confrontée avec le niveau des exigences. Il convient cependant de

préciser que ces tests ne permettent qu'une sélection négative, soit l'exclusion des candidats particulièrement inaptes. Dans l'aviation, au contraire, les méthodes de sélection sont dites positives, les différents examens permettant de choisir ceux qui sont particulièrement aptes, les meilleurs à devenir aviateurs.

Les expériences faites sont encore trop récentes pour que l'on puisse en tirer des enseignements définitifs. Il est néanmoins intéressant d'examiner les résultats obtenus dans le cadre de la sélection des conscrits de 1962. Il y avait 4044 candidats, dont 510 ont été considérés comme inaptes: sur les 3534 conscrits retenus, 2564 ont été reconnus bons, 970 comme moyens. Au cours des écoles de recrues 1963, des cours de répétition de 1964 et de 1965, on a enregistré 20 accidents avec faute grave d'un conducteur de la catégorie apte (sur 2564 hommes) et 39 accidents de même genre pour la catégorie « moyens » (970 hommes) - voir tableau -. Il apparaît donc clairement que le risque d'accident est plus élevé dans le second groupe, ce qui a d'ailleurs été confirmé par le nombre de retrait de permis civils. Il faut donc admettre que la proportion des accidents militaires aurait été bien plus élevée encore dans la catégorie des « inaptes », alors même que ceux-ci sont aussi porteurs de permis civils. A ce propos, il est intéressant de relever que dans la catégorie des hommes reconnus inaptes au service (environ le 28-30 % des conscrits), on constate que le 50 % d'entre-eux environ se sont vu retirer leur permis civil en suite d'accident. Il est encore trop tôt pour prévoir une application de cette méthode de sélection sur le plan civil; cela d'autant plus que les exigences militaires et civiles ne sont pas les mêmes. Il n'en demeure pas moins qu'une collaboration, une coordination plus étroite devrait exister entre autorités civiles et militaires avec les sociétés d'assurance notamment, pour mieux déterminer le comportement des individus et éliminer ceux qui s'avèrent de redoutables chauffeurs.

Sur le plan militaire, ces examens psychotechniques sont appliqués - de manière plus ou moins poussée - dans l'aviation, pour le choix des chauffeurs, pour celui des tireurs de fusées-antichars.

En ce qui concerne les examens pour automobilistes, soldats de la police des routes, soldats de chars et équipages de véhicules blindés de combat la méthode a été constamment améliorée depuis son introduction. On entend ainsi tout mettre en œuvre pour contribuer à augmenter la sécurité du trafic militaire, celle du soldat, partant l'efficacité de notre armée.

Capitaine J. CHEVALLAZ