

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 119 (1974)  
**Heft:** 2

**Artikel:** L'officier automobiliste  
**Autor:** Furrer, J.-J.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-343854>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 18.03.2025

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

## L'officier automobiliste

L'officier automobiliste (of auto) ne peut remplir sa mission que s'il cultive d'étroits contacts avec ses camarades, supérieurs, égaux ou subordonnés. S'il faut insister sur ce point, c'est que le service des transports est, davantage peut-être que tout autre, étroitement lié aux entreprises militaires les plus variées. Il semble dès lors judicieux d'exposer dans une revue militaire de caractère général, telle la RMS, quelques-uns des problèmes à résoudre par ces techniciens, tout en informant les commandants en particulier des missions spécifiques à remplir par l'of auto, soit sur ordres, soit à sa propre initiative. Un aperçu préalable de la formation des of auto permettra de mieux saisir par la suite l'étendue de leur champ d'activité.

### LA FORMATION DE L'OF AUTO

*Avant son entrée à l'école d'officiers du service des transports (EO S trsp), le candidat a été instruit dans une école de recrues et dans une école de sous-officiers d'une autre arme.*

Depuis longtemps, en effet, chaque arme instruit dans ses écoles les conducteurs de véhicules à moteur de son contingent, soit les automobilistes, motocyclistes ou soldats appelés à conduire un véhicule léger à titre accessoire (mitrailleurs, canonniers, soldats sanitaires, etc.). Il en est de même de la formation des sous-officiers et ce sont encore les cdts des écoles de recrues des autres armes qui examinent, choisissent et proposent les candidats pour l'EO S trsp.

Les sous-officiers automobilistes ou motocyclistes désignés pour l'avancement vont dès lors bénéficier d'une instruction uniforme et centralisée. Toutes proportions gardées, le système est comparable aux écoles d'officiers des quartiers-mâtres où les fourriers de toutes les armes et portant des parements de ces armes sont regroupés.

*Le but de l'école d'officiers est défini comme suit: « Formation de chefs décidés et techniquement capables. L'EO donne une instruction fondamentale aux futurs of auto dont la formation d'officier complète ne peut être réalisée qu'à la fin de l'ER accomplie comme lieutenant. »*

La moitié du programme, environ, comprend la *formation générale* de l'officier: conduite des troupes, instruction physique, survie, instruction aux armes et engins (F ass<sup>1</sup> gren ach, pistolet, tube roquette, grenade à main, radio), tirs d'école et de combat, méthodologie, prescriptions générales, connaissance du terrain, etc. Nul besoin de s'étendre davantage sur cet aspect de la formation générale de l'officier que les lecteurs de la RMS connaissent par leur expérience personnelle.

Par contre, il nous semble essentiel d'exposer plus en détail l'autre moitié du programme, consacrée à la *formation technique*, afin d'indiquer à tous ceux qui travaillent avec un of auto dans quelle mesure ils peuvent engager ce spécialiste. Il est d'ailleurs évident qu'il est impossible de délimiter nettement chacun des domaines de l'instruction générale ou technique, bien des matières étant applicables dans les deux domaines.

*Le service technique* comprend d'une part les connaissances théoriques de base sur les moteurs à essence et Diesel, l'appareillage électrique des véhicules, la transmission, la suspension, etc. Ces connaissances sont indispensables à un engagement économique des véhicules, à leur maintenance appropriée et à l'instruction des futurs subordonnés.

D'autre part, des exercices de dépannage, de remorquage et de treuilage et l'emploi des véhicules en ambiance hivernale complètent cette instruction.

*L'école de conduite* prend obligatoirement une grande place dans le programme. Les futurs of auto doivent connaître les particularités de la conduite des divers types de véhicules en usage dans notre armée: qu'il ait été formé comme sous-officier automobiliste ou motocycliste, l'aspirant doit obtenir les permis militaires de durée illimitée pour les catégories I, II et III, c'est-à-dire qu'il doit maîtriser aussi bien les motocyclettes que les véhicules légers et les camions. Cette matière comprend également la conduite des véhicules dans le terrain, la conduite avec remorques et une instruction sommaire à la conduite du char de grenadiers (M 113). Cependant, il faut relever que cette école de conduite n'est pas une fin en soi (ce ne saurait être le but de l'EO S trsp de former des « superchauffeurs »), mais un moyen indispensable pour préparer l'aspirant à s'acquitter des tâches suivantes:

<sup>1</sup> Quelques asp entrent à l'EO sans connaissances du F. ass, ayant été équipés d'un pistolet à l'ER.

- instruire à son tour les conducteurs dont il aura la responsabilité à l'ER et surtout au CR et remplir à bon escient ses fonctions de moniteur en chef d'école de conduite (avec choix et organisation de parcours d'auto-école),
- connaître parfaitement les possibilités et les limites de performances de chaque type de véhicule,
- apprécier avec sûreté les possibilités de passages délicats lors de reconnaissances (le fait d'être resté pris soi-même dans un passage trop étroit ou enlisé dans un terrain trop mou est la meilleure expérience et vaut bien des heures de théorie...),
- conduire les véhicules pour les besoins de l'instruction à l'EO elle-même, celle-ci ne disposant pas de troupe d'application pour exercer les aspirants à commander une section en mouvement ou en mission de transport.

*La maintenance* va de pair avec l'école de conduite, car le conducteur est toujours responsable du service de parc avant, pendant et après une course.

Les services de parc hebdomadaires et le grand service de parc sont partie intégrante de cette instruction. La préparation et l'organisation de ces travaux de remise en état sont à la charge des aspirants eux-mêmes dont l'un est désigné, à tour de rôle, en qualité de chef. Chacun devant se livrer à des réflexions théoriques et en remettre le résultat sous forme écrite, la préparation de ces services de parc prend autant de place et d'importance que leur exécution pratique réalisée plusieurs fois durant l'école.

*L'instruction spéciale* est aussi vaste que variée :

- Connaissances approfondies des *prescriptions sur la circulation militaire*, sans cesse plus nombreuses et plus complexes,
- *Prévention des accidents de la circulation* et programme d'éducation routière,
- *Premières mesures en cas d'accident*, compétences en matière de constats, de mise en réparation, de mesures disciplinaires à l'égard du fautif, de décision de participation aux frais ainsi que liquidation de tous les travaux administratifs en rapport avec les accidents,
- *Prévention et, le cas échéant, mesures à prendre en cas de dommages aux cultures.*

*La reconnaissance des routes et des cheminements*, l'appréciation de la capacité des ponts ou d'autres passages à débit limité sont des domaines très spéciaux dans lesquels l'of auto ne cesse, tout au long de sa vie militaire, de parfaire ses connaissances. Souvent, il ne pourra renseigner valablement qu'après avoir pris contact avec un camarade du génie ou avec le propriétaire (département cantonal des travaux publics, voyer de l'arrondissement, responsable à l'échelon communal, voire corporation ou particulier).

*La planification des mouvements et des transports* et leur exécution est un chapitre extrêmement vaste: il comprend les notions de base à connaître, les exercices théoriques d'élaboration de graphiques et tableaux et les exercices d'application planifiés puis exécutés dans le terrain lors de mouvements ou transports réels.

Il est évident que l'enseignement est mis à la portée des élèves et adapté au cadre de leur échelon futur d'officier subalterne. Mais même en simplifiant cette matière au maximum, elle implique la maîtrise de nombreux problèmes particuliers, maîtrise indispensable à la bonne exécution de la moindre mission. Par exemple:

- choix d'itinéraire(s), à vide ou en charge (en alliant les impératifs tactiques et techniques),
- organisation des mouvements et transports (rapidité et/ou rentabilité, sécurité; limitation des temps d'attente, etc.),
- organisation de la zone d'action (secteur d'attente, de chargement ou d'embarquement, etc.),
- chargement ou transbordement et manutention (par équipes ou moyens mécaniques),
- jalonnement d'itinéraires, de zones et de secteurs,
- particularités de certains transports (troupes, chevaux, matériel, munitions, carburants),
- la donnée d'ordres particulière à la section ou au détachement, s'inspirant des principes généraux de la conduite (engagement des subordonnés, missions partielles, liaisons, mesures relevant du soutien).

#### LA PRÉPARATION DU COURS DE RÉPÉTITION

Cette matière mérite de faire l'objet d'un chapitre particulier, car l'of auto est largement livré à lui-même dans le cadre de son unité ou de son EM durant le cours de répétition (CR). Il est dès lors important de lui

donner durant l'EO toutes les bases nécessaires à une exécution efficace des missions à remplir. Le commandant de troupe doit pouvoir s'en remettre à son officier spécialiste pour toutes les questions techniques — et elles sont nombreuses. La manière dont l'of auto s'acquitte de sa tâche dépend évidemment pour beaucoup de son initiative personnelle, de son sens du devoir dans les limites générales de ses attributions, de son aptitude à collaborer intelligemment tout en remplissant sa mission de manière indépendante.

C'est pourquoi il nous semble utile d'exposer de manière plus détaillée ce que l'of auto peut ou doit entreprendre avant ou pendant le CR; chaque commandant peut déterminer à son gré les missions finalement ordonnées au spécialiste ou laissées à son initiative.

L'instruction donnée à l'EO prépare l'of auto à l'exécution des tâches suivantes:

#### *Avant le CR*

##### *en liaison avec le(s) cdt(s) intéressé(s)*

- commande des véhicules à moteur et du matériel S auto,
- liste du personnel auto (sous-officiers, conducteurs de toutes catégories, conducteurs auxiliaires à « carte grise »),
- ordre pour le S auto (qui peut se résumer à un texte intégré dans l'ordre général pour le CR),
- programme d'instruction S auto, pour les heures réservées durant le CR,
- préparation administrative des examens pour l'obtention de l'insigne de bon automobiliste/motocycliste.

##### *en liaison avec le(s) cdt(s) ou de manière indépendante*

- répartition des véhicules attribués aux sections de l'unité ou aux unités du corps de troupe,
- mise sur pied du personnel (envoi des ordres de marche) pour la réception des véhicules à moteur,
- organisation de l'entrée au service des détachements de réception des véhicules à moteur, y compris commande du médecin (de troupe ou de place) pour la VSE et commande des repas,
- programme d'instruction pour le cours de cadres (CC) du personnel auto, dans le moindre détail (commande de matériel d'instruction ou

de démonstration, de conférenciers; réservation de locaux pour théorie ou projection de films, de places pour le travail pratique, soit parcours d'école de conduite ou gravière pour exercices de treuillage, etc.; le cas échéant, logement et subsistance; prévision des services religieux le dimanche),

— en ambiance hivernale, déblaiement en temps utile de certaines voies d'accès ou places.

Cette liste ne peut être complète: chargement sur chemins de fer au début du CR, manœuvres dès le premier jour, calculs de consommation de carburants et autres facteurs variables agrandissent de cas en cas le champ des activités préparatoires. Il devient évident que la *convocation de l'of auto aux reconnaissances* en vue du CR facilite énormément la prise de liaison avec tous les intéressés: cdt, médecin, quartier-maître ou autres officiers, intendance des arsenaux et parcs automobiles, autorités diverses; cette possibilité de contact direct et personnel simplifie et accélère bien des formalités.

### *Le CC*

Nous ne traiterons pas, ici, du CC des officiers et des sous-officiers, mais seulement du CC pour auto.

Le jour de la réception des véhicules à moteur est un grand jour pour l'of auto qui a préparé minutieusement, avec ses sous-officiers, l'entrée au service des détachements de conducteurs; il a mis au point sa liste d'appel, établi sa liste de véhicules, consulté les archives et comparé les affectations des hommes lors des derniers CR. C'est la première « bataille » qu'il s'agit de gagner, car l'impulsion donnée durant cette première activité va déterminer pour une large part l'ambiance du CR qui suivra.

Et voici les hommes: alignés, couverts; appel — 1 absent. Train manqué? Accident? Dispense de dernière heure? Erreur dans les listes? Il faut prendre ses dispositions, agir au mieux. Il y a les « anciens », et il y a les « bleus »; il y a les vieux routiniers, fidèles, solides et maîtres de toutes les situations, parfois appointés, souvent « décorés » de l'insigne de bon conducteur; et il y a les auxiliaires, dont il faut vérifier les permis et qui sont appelés à un examen de contrôle pour obtenir la « carte grise ». Mais d'abord, il y a la visite sanitaire d'entrée, puis la distribution des véhicules et leur réception. Et tout se passe, en général, loin du

cdt, loin des camarades, loin de tout appui de la part d'un supérieur technique lui-même absorbé par l'adaptation de ses plans de mouvements pour coordonner les départs, occupé par les cas spéciaux à résoudre ou peut-être même retenu par un chef en tournée d'inspection... Le lieutenant est seul responsable: il s'est bien préparé, il a cru tout prévoir; mais il faut contrôler, corriger, intervenir, déjouer les surprises, veiller à tout: seul, il répond envers son commandant de cette mission indépendante.

*Le commandant doit décider du lieu et du genre du CC auto* (cours centralisé ou cours décentralisé). Il n'y a ni règle fixe, ni norme établie, ni coutume traditionnelle. Chaque genre a ses avantages et ses inconvénients. Les facteurs intervenant dans la décision sont notamment:

— Lieu(x) de réception des véhicules à moteur et stationnement du CC of/sof: il faut apprécier les possibilités respectives offertes pour l'instruction des conducteurs, le milieu et peut-être aussi les distances à parcourir. L'infrastructure disponible à proximité des PAA ou des arsenaux (places de parc, logements, cuisine, réfectoires) ainsi que le matériel d'instruction ou de démonstration éventuellement remis en prêt favorisent une instruction rationnelle.

Lorsque des déplacements inutiles peuvent être évités, des raisons d'économie (carburants) imposent parfois la solution du cours centralisé.

— Genre d'instruction envisagée et possibilités de rendement optimal de celle-ci. Il est en effet plus facile de créer des groupes spécialisés homogènes dans le cadre de la plus grande formation:

- motocyclistes (technique moto, jalonnement, service de circulation),
- conducteurs de véhicules légers (moteurs à essence),
- conducteurs de véhicules lourds (moteurs Diesel),
- conducteurs de véhicules spéciaux.

Les cadres auto d'un rgt (ou d'un groupement de CR) sont assez nombreux pour mettre à la tête de chaque groupe un of auto qui, assisté d'un ou deux sous-officiers, peut prendre la responsabilité d'une instruction efficace.

Au contraire, il est difficile pour un seul of auto, même assisté de ses sof, d'obtenir un rendement satisfaisant lorsqu'il est responsable à la fois de quelques motocyclistes, d'une douzaine de conducteurs de voitures et jeeps, d'autant de conducteurs de véhicules spéciaux (camionnettes tout ter-



rain Haflinger, par exemple) et d'une équipe de chauffeurs de poids lourds.

— Effectif des cadres disponibles: of auto, sof auto/motoc et possibilités de mettre à disposition d'autres spécialistes (cuisiniers, fourrier, sergent-major, voire cdt cp) destinés à assurer une bonne marche du service durant le CC auto.

Si, répétons-le, il n'y a pas d'usage établi, il nous semble toutefois préférable, en règle générale, de centraliser cette instruction du CC auto, acceptant le surcroît de travail préparatoire qu'implique l'organisation d'un tel cours et les sacrifices en personnel auxiliaire à consentir pour en assurer aussi un service intérieur impeccable. C'est sur ce dernier point qu'il faut bien insister, car c'est là que le commandant peut et doit aider tout particulièrement l'of auto responsable du CC auto en facilitant, par des mesures préalables prises à long terme et des ordres appropriés, toute l'organisation qui demande un minimum de moyens.

### *Le CR*

Nous ne pouvons, dans le cadre de cette étude, présenter en détail le travail de l'of auto dont le cahier des charges est clairement décrit dans les prescriptions (S auto 72).

L'activité sera d'ailleurs différente à chaque échelon et suivant l'arme ou même l'unité d'incorporation. Enfin, la fonction spécifique exercée de cas en cas sera déterminante du genre d'activité déployée par l'of auto qui peut être:

- officier technique dans une unité ou dans un EM,
- chef d'une section auto,
- chef d'une section de transport.

Mais quelle que soit son affectation, l'of auto est toujours appelé à résoudre des problèmes techniques, à participer à l'élaboration et à l'exécution des mouvements et transports et à conduire la troupe, temporairement ou en permanence. Enfin, il répond envers son cdt de l'état de marche des véhicules et de leur maintenance.

### *Le grand service de parc et la démobilisation*

Le GSP et la démob sont encore partie intégrante du CR; mais cette dernière activité est pour l'of auto de tout grade *l'événement final* du service annuel.

*Le GSP* est préparé minutieusement, comme toute opération. Un

ordre en arrête les dispositions générales, en fixe parfois certains détails : *contrôles préalables* (armes, munition de poche, équipement personnel, matériel S auto, inventaire des véhicules), *préparatifs administratifs* (livrets de service, solde, titres de transport pour le retour à domicile, bons de subsistance...), *lieu et heure* du rendez-vous pour le départ en formation vers le PAA. Nombreux sont les responsables qui doivent collaborer avec l'of auto en prévision de ce dernier « combat » : of rép, comptable et autres spécialistes.

Le jour même, l'of auto doit prendre toutes dispositions utiles. Les hommes, stimulés par la perspective du licenciement et du retour chez eux, travaillent d'arrache-pied et font de leur mieux; mais l'of auto, tel le capitaine sur son bateau au milieu de la tempête, veille à tout : échange de pneumatiques, complètement du matériel de bord, subsistance, reddition des habits d'exercice, réservation d'un moyen de transport pour rejoindre la gare la plus proche... Il est bien rare que ce jour se déroule sans quelque incident de dernière heure qu'il faut encore liquider.

La VSS et le rappel des prescriptions conformément aux DIO précèdent le licenciement du détachement de reddition.

C'est le moment de prendre une dernière liaison, le plus souvent par téléphone, avec le cdt pour lui annoncer que tout est prêt et communiquer l'heure du licenciement; dernier rapport, aussi, avec l'intendance du PAA et le cdt de place.

#### CONCLUSION

Il découle de tout ce qui vient d'être exposé que le travail varié de l'of auto exige de celui-ci une grande mobilité d'esprit alliée à des connaissances approfondies de son domaine technique; il doit être apte à remplir sa mission de manière indépendante tout en sachant cultiver les contacts indispensables avec son cdt et ses camarades d'une part, avec les intendances des parcs et arsenaux, les autorités civiles et divers particuliers d'autre part.

Pour être efficace et faire œuvre utile, il doit être sans cesse et au plus haut degré conscient de sa triple mission :

- diriger le service auto de manière rationnelle,
- instruire et commander ses subordonnés avec fermeté et compétence,
- aider son commandant et la troupe en tout temps avec le seul *souci de servir*.

Colonel J.-J. FURRER