

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 128 (1983)
Heft: 7-8

Artikel: École d'officiers des troupes de transport : l'unité et la diversité : un entretien
Autor: Roettig, Daniel / Reymond, Dominique
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-344534>

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: 02.02.2025

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

Ecole d'officiers des troupes de transport: l'unité et la diversité

Un entretien avec le colonel Daniel Roettig, cdt des EO trsp*

Les méthodes actuelles de conflits laissent présager un combat rapide, comportant des changements constants de situation, l'engagement de troupes aéroportées, un front mouvant, difficilement déterminable. La motorisation joue dès lors un rôle considérable dans les opérations de réoccupation du terrain, l'augmentation de l'efficacité des armes et des troupes ainsi qu'une logistique très rapide.

Notre armée ne conduisant, en principe, le combat que dans les limites des frontières nationales, la condition première de la motorisation ne réside pas seulement dans le nombre des véhicules, mais plutôt dans la qualité de ceux-ci et, surtout, dans celle de leur engagement. On remarque donc le rôle important que jouent les officiers auto des corps de troupes et des troupes de transport dans la préparation et le déroulement des opérations de combat. Quelle forme revêt alors l'instruction dispensée dans les Ecoles d'officiers des troupes de transport, et quels sont les objectifs et la mission de ces écoles centralisées?

Historique

L'introduction des véhicules à moteur dans l'armée remonte à 1898. En

* Interview réalisée avec l'aimable collaboration du colonel Ruffy, ancien chef sct trsp du GEMG.

1907, le TCS s'engageait à fournir au Département militaire fédéral un corps d'automobilistes volontaires et le «Service des automobiles» fut constitué en 1909. Il fallut attendre toutefois 1917 pour qu'aient lieu la première Ecole de sous-officiers et la première Ecole d'officiers, chargées de former les cadres des troupes de ce Service des automobiles de l'armée. Ces écoles n'étaient toutefois que des cours de formation. Ce n'est qu'en 1924 que les premières ER (77 jours), ESO (35 jours, comme dans l'artillerie) et EO (60 jours) furent organisées en conformité avec l'Ordonnance des troupes et reçurent les parements lie-de-vin. En 1948, le DMF décidait que les automobilistes suivraient leurs ER et ESO dans leur arme propre. En 1951, la première ER pol rte fut organisée; on créa ensuite 5 cp pol rte motorisées et 12 cp pol rte à vélo. En 1961, la pol rte intégrée aux TML, les cp pol rte à vélo étant définitivement motorisées. En 1967, le permis de conduire militaire est créé et, en 1976, la police des routes est de nouveau transférée dans les troupes de transport.

Jusqu'en 1952, une EO trsp avait lieu annuellement. Deux EO trsp par année furent ensuite mises sur pied. A noter que les futurs officiers-cheminots

suivent, tous les trois ans, cette EO avec les aspirants auto et pol rte.

Les Ecoles d'officiers des troupes de transport sont commandées depuis le 1^{er} janvier 1982 par le colonel Daniel Roettig, ancien cdt des ER auto inf de Wangen sur l'Aar, officier instructeur administrativement subordonné à l'Office fédéral de l'infanterie.

RMS: Quelle est la mission fixée à votre EO et quels sont les buts particuliers de celle-ci?

D.R.: Le but de chaque EO est de former des officiers convaincants, voulant et pouvant mener exemplairement les cadres et la troupe qui leur sont confiés. L'instruction générale (instruction, éducation et conduite des hommes) est donc pareille à celle des autres armes; il n'existe aucune différence entre une EO trsp et une EO inf dans le domaine de l'éducation, de l'instruction et de la conduite (premiers secours, autodéfense, organisation d'une place de travail, etc.). L'instruction générale de base est ensuite complétée par un enseignement plus spécialisé (maintenance des véhicules à moteur, engagement de formations motorisées, etc.).

RMS: Outre les cheminots, qui ne suivent qu'environ tous les trois ans l'EO trsp, vous formez deux fois par année les futurs officiers auto et pol rte. L'instruction est-elle très différenciée entre ces catégories d'aspirants?

D.R.: Les cheminots forment un cas à part, ne serait-ce que par le

caractère particulier de leur formation. Tous les aspirants suivent toutefois un programme de base longtemps identique; l'engagement combiné des pol rte et des automobilistes, par exemple, a lieu durant environ cinq sixièmes de l'EO, alors que le reste du temps de formation est consacré à la spécialisation spécifique des futurs officiers.

RMS: On parle souvent des troupes de transport comme d'une arme technique. Quelle importance accordez-vous à l'entraînement physique?

D.R.: Outre les leçons de sport militaire, nous organisons régulièrement des courses de patrouilles ou des marches dans un cadre tactique. Un exercice d'endurance de sept jours et sept nuits, comprenant, entre autres, deux marches (50 et 100 km), a lieu durant la période de dislocation. Au total, les aspirants marchent environ 450 km durant l'EO. L'instruction technique est répartie sur les 17 semaines, l'effort principal étant axé sur la 10^e semaine. La dislocation d'un mois permet également des exercices d'engagement avec des véhicules, tels que prises de couverts, sûreté tactique, tirs de combats, etc.

RMS: Combien d'aspirants formez-vous généralement et comment avez-vous organisé votre EO?

D.R.: L'EO trsp forme de 50 à 70 aspirants deux fois par année. Le service intérieur est organisé sur le modèle d'une compagnie normale.

Pour l'instruction, trois classes sont formées, souvent comparables à des sections, particulièrement lorsqu'il s'agit d'instruire les aspirants à l'organisation d'une place de travail et à l'engagement de la section. Les sous-officiers instructeurs ont parfois, de plus, sous leurs ordres des subdivisions de classes, par exemple lors de l'entraînement de la conduite à moto, des transmissions et des sports.

RMS: Sur le nombre total d'aspirants, comptez-vous une proportion importante de Romands et de Tessinois? Connaissez-vous des difficultés dans la maîtrise d'un programme d'instruction déjà chargé, lorsque les leçons doivent être traduites?

D.R. Les Romands forment généralement 5-10% de l'effectif global. On comptait ainsi, par exemple, en été 1982, sur 67 aspirants, 4 Romands (3 auto et 1 pol rte). Nous avons malheureusement très peu de Tessinois, qui d'ailleurs savent tous ou le français ou l'allemand. Nous n'avons pas de problèmes particuliers au niveau du bilinguisme, puisqu'il a toujours été possible de former une classe romande, à laquelle participaient également des aspirants alémaniques, qui comprenaient et parlaient le français. Nous avons aussi heureusement suffisamment d'instructeurs romands.

RMS: Quels sont les éventuels problèmes des EO trsp? Ont-ils davantage trait aux mentalités diverses des

aspirants qu'à leurs qualifications? Avez-vous également suffisamment d'instructeurs, de places de travail, de matériel?

D.R.: Il n'existe aucune différence notable entre les aspirants romands et alémaniques, mais plutôt au niveau des connaissances propres à chaque futur lieutenant. Les problèmes en ce domaine sont ceux de toute Ecole centralisée et ils se rencontrent durant tout le déroulement de l'instruction. Nous portons une attention particulière à l'unification des connaissances durant les quatre premières semaines; certains domaines (tirs de combat par exemple) ne sont toutefois traités que plus tard. Il arrive ainsi que des aspirants doivent rattraper certaines matières n'ayant pas été enseignées avant l'EO. Nous exigeons en effet que le jeune lieutenant «lie-de-vin» ait, à la sortie de notre EO, des possibilités d'engagement uniformes.

Le nombre des instructeurs est juste suffisant, les problèmes ne se posant que lors de cours de répétition et de services de troupe ou d'avancement. Les sof instr sont également détachés de temps en temps auprès d'autres Ecoles, alors en période d'examens.

En raison de l'effectif restreint de l'EO trsp, d'un programme d'instruction bien planifié et d'une excellente collaboration entre les différents cdts d'Ecoles et le cdmt de la place d'armes, le nombre de places d'exercices à notre disposition à Thoune est largement suffisant. Quant au matériel, si certains camions (vieux parfois de plus de

trente ans) ne correspondent certes plus techniquement aux progrès enregistrés dans le secteur civil, ces véhicules sont heureusement parfaitement entretenus, donc totalement aptes à remplir les exigences qui leur sont posées. Il est néanmoins important de renouveler régulièrement notre parc automobile, en tenant compte du fait qu'en cas de mobilisation, près de deux tiers des véhicules sont des camions réquisitionnés, donc ultramodernes et très sophistiqués. Le futur officier doit donc avoir une vue globale des véhicules que sa formation ultérieure peut recevoir.

RMS: Vous êtes commandant de ces EO trsp depuis plus de deux ans. Quel serait aujourd'hui votre désir d'amélioration le plus urgent à réaliser?

D.R.: Je suis heureux de commander cette Ecole. Je souhaiterais que l'on arrive toutefois à une coordination encore meilleure lors de l'élaboration du profil des exigences posées au futur candidat officier, de manière à avoir, au départ, moins d'aspirants aux connaissances trop disparates. Ce problème est malheureusement aussi ancien que cette EO. Mais il faut remarquer que des améliorations sensibles ont déjà été réalisées.

RMS: Ne pourrait-on pas envisager de revoir les buts de l'instruction lors du paiement de galons de caporal ou de mettre sur pied une école intermédiaire, chargée d'obtenir une relative unification des connaissances de base?

D.R.: Il faudrait, c'est certain, suivre particulièrement le sous-officier lors de son paiement de galons en fonction d'une éventuelle qualification ultérieure comme officier auto.

L'idée d'un cours préalable, que vous évoquez, n'est pas nouvelle; il y a quelques années, les aspirants proposés à une EO trsp recevaient deux ordres de marche: pour un cours spécial de trois semaines d'abord, pour l'EO ensuite. Durant ce cours spécial, les examens d'entrée étaient organisés parallèlement à la standardisation des connaissances. Si le sous-officier réussissait les différents tests, il était convoqué définitivement à l'EO, sinon ce cours comptait comme un CR normal. Le retour à une telle solution serait peut-être militairement souhaitable, mais politiquement peu réalisable... Elle aurait sans doute de nombreux avantages pratiques, mais dévaloriserait également les qualifications obtenues lors du paiement de galons de sous-officier ou durant un CR ultérieur.

Chaque système peut et doit être amélioré. Je souhaiterais personnellement que l'on accentue davantage l'effort fait, afin que le sous-officier auto prévu pour l'avancement termine son paiement de galons et obtienne une proposition pour une EO avec une formation générale, aux armes, au service auto et dans la conduite des hommes, qui soit plus uniforme entre les différentes armes, dont ils proviennent.

Propos recueillis

par Dominique Reymond