

Ci-contre.

Les SM 8 de l'armée de l'air sont en tout point identiques à ceux de l'armée de terre ; la caisse plateau bâché est construite par Heuliez.

Au-dessous.

La caisse plateau mesure 4,57 m de long sur 2,396 m de large et le plancher est constitué de lames de 27 mm d'épaisseur disposées transversalement en pin maritime traité. La caisse dispose à l'arrière d'un hayon avec marchepied escamotable. Sur les SM 8 de série, deux emplacements sont prévus pour accueillir chacun deux nourrices de 20 litres. Cet exemplaire a été photographié sur la base aérienne de Villacoublay en juillet 2004.

démontables. La surface de chargement est plus faible que celle du GBC 8 KT, mais la charge utile sur route et en tout-chemin reste supérieure :

- Saviem : charge utile de 5 850 kg sur route et 4 500 kg en tout-chemin ;
- Berliet : charge utile de 4 000 kg sur route et en tout-chemin ;

Outre le conducteur, deux passagers peuvent être transportés dans la cabine, les sièges séparés rendent les déplacements agréables. La climatisation intérieure est efficace. Le plateau arrière possède deux banquettes centrales facilement démontables ; cet équipement permet le transport de 20 personnes ».

Il est précisé qu'« afin de compléter l'étude sur les possibilités d'utilisation de ce véhicule, celui-ci sera successivement confié à différentes unités de la BA 118 et du CEAM en fonction de la nature particulière de leurs activités, à savoir :

- l'équipe de marque Crotale ; compte tenu des besoins spécifiques de cette unité, un rapport séparé sera établi ultérieurement ;
- les moyens de sécurité et de protection (MSP) utiliseront ce véhicule pour effectuer des rondes et le transport des personnels dans le cadre des missions opérationnelles (transport des groupes de défense en terrains variés) ».

Le rapport du CEAM dresse néanmoins une liste d'anomalies et précise les améliorations souhaitées par l'armée de l'air :

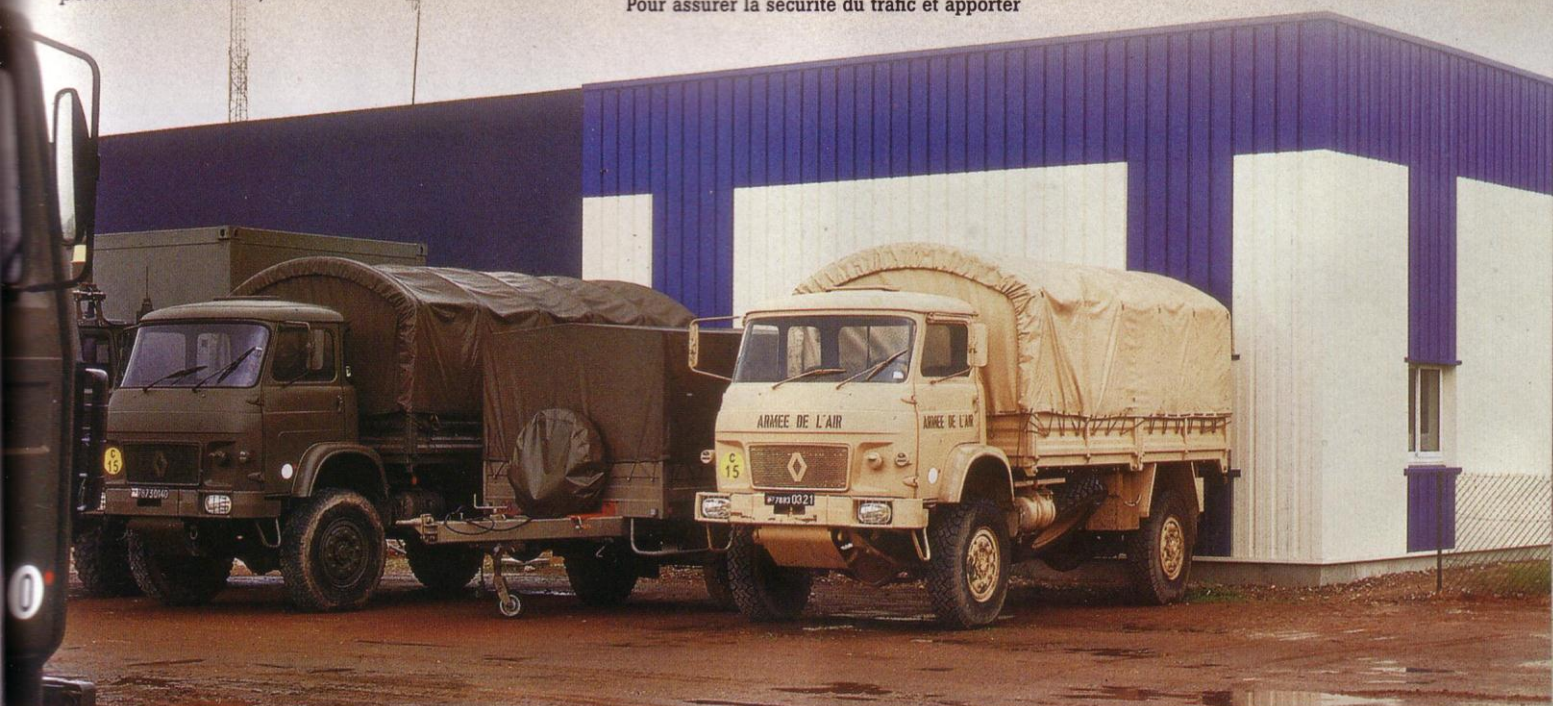
- « — la cabine torpédo type armée n'est pas étanche et ne permet pas une bonne visibilité ;
- les essuie-glaces ne balaient qu'une faible partie du pare-brise ;
- les rétroviseurs ne permettent pas une bonne visibilité sur les côtés et à l'arrière lorsque le véhicule est bâché ;
- des glaces descendantes devraient équiper les portes de la cabine ;



Ci-dessous

Le 6 juin 1994, l'aérodrome de Caen-Carpiquet connaît une activité inhabituelle : accueil des personnalités venant assister aux commémorations du 50^e anniversaire du débarquement et mouvements des avions modernes et anciens (Spitfire, Dakota) participant aux démonstrations aériennes. Pour assurer la sécurité du trafic et apporter

la logistique nécessaire aux appareils, des détachements de l'armée de l'air et de l'US Air Force se sont installés sur l'aérodrome. Un SM 8 revêtu du camouflage sable hérité de l'opération Desert Storm et portant l'inscription « armée de l'air » apposée à l'occasion du défilé du 14 juillet 1991 fait partie des moyens mis en place.





Ci-dessus.

Les derniers TRM 4000 sortis des chaînes de l'usine de Blainville en janvier 1989 sont livrés à l'armée de l'air. Cet exemplaire (matricule 7893.0071) appartient au dernier lot. Avec la fin des commandes militaires s'arrête la production à Blainville du dernier descendant des gammes basses et moyennes apparues en 1964.



Ci-dessous.

Seule l'armée de l'air a utilisé le SM 8 4 x 4 D 130 en version citerne à carburant ; la citerne est en polyester armé de fibre de verre.

Ci-dessus.

Le SM 8 VTCM (véhicule de transport et de chargement de missiles) assure le soutien logistique des batteries de Crotale de l'armée de l'air. Une grue de manutention permet la mise en place de quatre missiles sur les véhicules de tir. Depuis, ce matériel a été remplacé par le Renault Kerax 4 x 4.

- deux pare-soleil sont nécessaires ;
- la mise en place d'un compte-tours permettrait une meilleure utilisation du moteur, surtout en montagne ;
- un ralentisseur sur échappement serait nécessaire, surtout en montagne ;
- sur le plateau, incorporer des anneaux d'ancrage et, sur les côtés, placer des manilles d'amarrage ;
- la suspension trop souple et la direction trop douce sur route sont à revoir ».

Revenant sur la question de la cabine, le rapport ajoute « pour remédier à tous les défauts reprochés à cette cabine torpédo, il serait indispensable d'équiper ce véhicule d'une cabine tôlée commercialisée ». Sur les véhicules de série qui seront commandés par la suite, la cabine tôlée type 812 sera effectivement retenue.

Et le rapport de conclure, sous la signature du colonel Humbert commandant la BA 118 et le CEAM : « la première phase d'évaluation du véhicule Saviem SM 8 4 x 4 effectuée au CEAM de Mont-de-Marsan montre que ce véhicule est de bonne conception. L'application des améliorations demandées devrait le rendre plus efficace et augmenter ses possibilités d'emploi. Dans cette nouvelle version et pour les besoins propres de l'armée de l'air, ce véhicule pourrait



En bas, à gauche.

Dans sa version citerne à eau, le SM 8 est notamment utilisé pour l'alimentation des douches de campagne sur remorques

servant à la décontamination des personnels des bases aériennes en cas d'agression chimique. Celui-ci stationnait sur la BA 112 à Reims (Marne).

En bas, à droite.

Ce SM 8 transformé en 4 x 4 par Sinpar a été livré en 1970 ; il a servi au CEV de Brétigny-sur-Orge (Essonne) comme

camion laboratoire de trajectographie optique. Un matériel identique a également été réalisé sur châssis Berliet L 64.8 4 x 4.



Ci-contre.
Surpris sur les berges de la Seine en juin 1976 à l'occasion de démonstrations effectuées par les plongeurs de la marine, ce SM 8 4 x 4 D 130 caractérisé par sa monte en pneumatiques en jumelés à l'arrière a été livré en 1975 (matricule 853.0056), bien avant que le SM 8 ne devienne matériel standard dans l'armée de terre.

représenter autant d'intérêt que le Berliet GBC 8 KT». Le rapport ajoute que « la marque Crotale projette d'adapter sur cet ensemble particulièrement manœuvrable en terrain varié des équipements spécifiques et communs : grue de manutention, plateau pour emport de conteneurs missiles, shelters ».

Parmi les versions peu courantes du SM 8 immatriculé dans l'armée de l'air, notons un camion doté d'une caisse technique de trajectographie optique affecté au CEV de Brétigny-sur-Orge (Essonne). Le centre d'essais en vol est spécialisé dans les essais d'armement aéroportés ; il est conduit à restituer les trajectoires de différents mobiles à l'aide de moyens optiques au sol ou embarqués. L'une des techniques utilisées est la restitution des trajectoires par triangulation. Cette méthode ancienne est toujours utilisée car elle permet de restituer une trajectoire avec une précision supérieure



Ci-contre.
Dans la Royale, les fusiliers commandos sont les principaux utilisateurs du SM 8 4 x 4 D 130 en version plateau bâché. Cet exemplaire acquis en 1978 était encore en service à Lorient en 1997.

Le SM 8/TRM 4000 DANS LE RALLYE PARIS-DAKAR

Dès sa première édition, le rallye Paris-Dakar enregistre la participation d'un SM 8 4 x 4 ; celle-ci se prolongera au cours des deux années suivantes. En 1979, le SM 8 n° 181 transporte tout le matériel nécessaire à la diffusion en direct d'une émission de Max Meynier diffusée sur RTL. Lors de la deuxième édition du rallye, qui se déroule du 1^{er} au 23 janvier 1980, en plus des deux SM 8 engagés comme concurrents, Renault VI aligne deux autres SM 8 4 x 4/TRM 4000, un TRM 6000 4 x 4 (GBD 4 x 4) et un TRM 9000 6 x 6 (GBD 6 x 6) pour assurer la logistique des organisateurs.

Année	numéro	Classement
1979	181	abandon
1980	225	5 ^e
	226	6 ^e
1981	307	abandon
	313	abandon
	315	55 ^e (mais hors temps)

à celle donnée par les radars. Lors des mesures au sol, des cinéthéodolites enregistrent les trajectoires sur des supports film ou vidéo. Ce principe nécessite l'observation simultanée du mobile à trajectographier par deux moyens optiques, le point recherché se situant à l'intersection de leur ligne de visée. En règle générale, trois ou quatre caméras sont mises en œuvre pour pallier une éventuelle défaillance des moyens et choisir à chaque instant le couple de caméras offrant la meilleure précision.

Les SM 8 de la marine nationale

Pour ses fusiliers marins, la marine commande la version D 130 de 13 tonnes de PTC du SM 8 4 x 4.

Ci-contre.
Ce SM 8 en service à la DCN (direction des constructions navales) est équipé d'une benne construite par la société G. Aumont, une entreprise installée à Laillé (Ile-et-Vilaine), et d'un bras de levage hydraulique fourni par Effer. La société Effer établie à Bologne (Italie) est une entreprise spécialisée dans la fabrication des grues articulées et des plates-formes élévatrices. En 2005, elle entre dans le groupe italien CTE qui dispose de deux usines en France, dans les Yvelines et en Isère.





Ci-dessus.

Ce camion citerne incendie affecté à la BAN de Saint-Mandrier a été réalisé par l'Armas/Aran (atelier de réparation des matériels aéronautiques de servitude/atelier de réparation de l'aéronautique navale) de Cuers-Pierrefeu (Var) en 2001.

(Cliché Alain Aubrat)

Ci-dessus.
Le véhicule est équipé d'un treuil d'une capacité de 4 tonnes avec ski de protection.

(Cliché Alain Aubrat)

Ci-contre.

Ce SM 8 4 x 4 D 130 équipé d'une caisse technique a servi sur le polygone de Gâvres (Morbihan). Ce champ de tir de la marine, ancien puisque créé en 1863, est géré par le Gerbam (groupe d'études et de recherches de balistique, armes et munitions).

Ci-dessous.

Ce fourgon-pompe tonne (FPT) sur châssis Saviem SM 8 4 x 4 D 130 a servi sur la base de l'aéronautique navale (BAN) de Saint-Mandrier.

(Cliché Alain Aubrat)



Affichant un PTC de 13 tonnes sur route, celle-ci est équipée en plateau bâché et immédiatement reconnaissable grâce à la monte jumelée des pneumatiques à l'arrière (des 10 x 22.5 ou des 9.00 x 20).

Mais c'est dans le domaine des véhicules d'incendie que l'on rencontre la plus grande variété de SM 8 4 x 4, aussi bien en versions D 110 que D 130. Le SM 8 se voit en effet décliné en camion-citerne d'incendie (CCI) et fourgon-pompe tonne (FPT).

Acquis dans les années soixante-dix, les SM 8 voient leur durée de vie prolongée suite à des transformations effectuées par l'Armas/Aran basé à Cuers-Pierrefeu dans le Var. Il est vrai que n'affichant que peu de kilomètres au compteur et bien entretenus, ces véhicules peuvent dérouler une carrière sur plusieurs décennies. Les châssis retenus pour les véhicules d'incendie de la marine sont aussi bien des modèles D 110 que des D 130.

Ces véhicules sont pratiquement tous différents en termes d'équipement et ce d'autant qu'ils ont pratiquement



Ci-dessus.
Entré en service en 1977 (matricule 873.0024), ce FPT a été modifié par l'Aran en 1993 ; il est doté d'une citerne Rocher de 4 000 litres et d'une pompe Alpes-Incendie d'un débit de 90 m³/h.



Ci-dessus.
Ce camion-citerne d'incendie Saviem SM 8 (matricule 8823.0043) avec équipement Maheu-Labrosse a été affecté à la protection de l'arsenal de Cherbourg.

Ci-contre.
Ce FPTL sur châssis Saviem SM 8 4 x 4 D 130 doté d'une cabine double est entré en service dans la marine en 1979 (matricule 893.0080) ; il a été modifié par l'Armas en 1991-1992. Son équipement incendie fourni par Rocher et par Sairep comprend une citerne de 2 800 litres et une pompe d'un débit de 90 m³/h sous 12/15 bars à amorçage par anneau d'eau.



Remerciements : L'auteur et la rédaction de *Charge Utile* remercient le capitaine de frégate Jean-Louis Jouillerot et Christian Andrieu de l'aéronautique navale pour l'appui déterminant qu'ils ont apporté à l'auteur pour une meilleure connaissance des matériels d'incendie de la Royale.

tous fait l'objet de transformations au cours de leur vie. Voici donc quelques exemples de SM 8 4 x 4 d'incendie :

- SM 8 4 x 4 D 130 FPT, matricule 873.0024, entré en service en 1977, transformé par l'Armas en 1993, équipé d'une citerne Rocher de 4 000 litres et d'une pompe Alpes Incendie de 90 m³/h sous 12 à 15 bars ;

- SM 8 4 x 4 D 130 FPT, matricule 893.0076 ; ce matériel commence sa carrière comme premier secours (PS) avec équipement Sairep ; il est ensuite transformé en FPT en 1994 par l'Armas ; il est doté d'une citerne de 2 800 litres et d'une pompe Sides de 60 m³/h et affecté à la BAN de Saint-Mandrier ;

- SM 8 4 x 4 D 130 FPT cabine double, matricule 893.0080 ; entré en service en 1979, il est transformé en 1991-1992 et doté d'une citerne Rocher de 2 800 litres et d'une pompe Alpes Incendie de 90 m³/h sous 12 à 15 bars ;

- SM 8 4 x 4 D 110 CCI, matricule 8833.0051, avec équipement Camiva et citerne de 3 900 litres ; autre exemplaire connu, le matricule 8833.0036, affecté à la 1^{re} compagnie des marins-pompiers de Cherbourg ;

- SM 8 4 x 4 D 110 CCI, matricule 8823.0043, avec équipement Maheu-Labrosse, en service à Cherbourg, La société Maheu-Labrosse, dont l'origine remonte à 1929, s'est spécialisée après-guerre dans la fabrication de pompes et de véhicules d'incendie. En 1980, Sides prend une part majoritaire dans le capital ; l'activité sous cette marque cesse en janvier 1989. □

Ci-dessous.
Ce SM 8 avec équipement fourni par la société Camiva est un camion-citerne d'incendie.



Ci-dessous.
En 1973, la marine nationale acquiert ce Saviem SM 8 D 210 TYT, un tracteur 4 x 2, et le transforme en véhicule de dépannage.







DU SAVIEM SM8 AU TRM 4000

TROISIEME PARTIE : LES SM 8 DE L'ARMEE DE L'AIR ET DE LA MARINE

Si l'armée de terre a trouvé son nouveau véhicule tactique, l'armée de l'air et la marine nationale s'intéressent elles aussi très tôt au SM 8 4 x 4.

Par Jean-Michel BONIFACE

Pour satisfaire leurs besoins propres, elles projettent de l'utiliser dans des versions spécialisées : camions-citernes, transport de missiles, véhicules d'incendie, etc.

Le SM 8 4 x 4 dans l'armée de l'air

Début 1973, l'état-major de l'armée de l'air demande au centre d'expériences aériennes militaires (CEAM) et à la base 118 de Mont-de-Marsan de procéder à une étude comparative destinée à évaluer les possibilités d'emploi du SM 8 4 x 4 concurremment avec celles du Berliet GBC 8 KT déjà en service¹. Cette étude va être

En haut.

Saisi sur la base de Villacoublay en juillet 2003, ce TRM 4000 reconstruit en 1999 (matricule 7997.0029) tracte un bitube de 20 mm affecté à la défense anti-aérienne rapprochée des batteries de Crotale.

1. Les véhicules testés portent les matricules 723.0900 et 1002 W 92.

Ci-dessous.

La cabine torpédo des premiers modèles essayés tant par la STAT que par l'armée de l'air ne fait pas l'unanimité : sont ainsi dénoncés notamment son manque d'étanchéité, la mauvaise visibilité ainsi que « l'ambiance très bruyante ». Cet exemplaire portant une immatriculation civile (1002 W 92) est ici surpris au cours des essais conduits au CEAM de Mont-de-Marsan.

limitée à des essais de transport de personnel et de matériel sur le trajet Mont-de-Marsan-Gourette, soit 286 km de routes tantôt plates, tantôt accidentées ou montagneuses. Les véhicules sont chargés à 4 tonnes.

Le CEAM note que « le Saviem est plus nerveux et plus maniable que le Berliet, que la conduite est très agréable et que la vitesse et les reprises sont supérieures à celles du Berliet ».

Continuant de dresser les comparaisons entre le Berliet et le Saviem, le rapport ajoute : « grâce à un système « Débâche-vite », le Saviem SM 8 4 x 4 peut se transformer rapidement en plateau ; de plus, les ridelles montées sur des charnières sont très facilement

Ci-dessous.

Pour permettre l'accès au moteur, la cabine du SM 8 bascule à 50°. Le véhicule est ici surpris alors que l'armée de l'air procède à ses essais au CEAM (centre d'expériences aériennes militaires) de Mont-de-Marsan en février 1972. Dans le rapport d'essais, il est noté que « les trois sièges séparés rendent les déplacements agréables », mais la cabine torpédo est peu appréciée en raison d'une mauvaise étanchéité et d'un manque de visibilité.





DU SAVIEM SM8 AU TRM 4000

PREMIERE PARTIE : PROPOSE TROP TOT

Développer des véhicules tactiques à partir de véhicules du commerce est une démarche ancienne qui a eu fréquemment les faveurs des autorités militaires.

Par Jean-Michel BONIFACE

D'abord pour des raisons budgétaires (moindre coût d'acquisition), ensuite pour le moindre coût de possession des véhicules grâce à une maintenance plus aisée. En France, dans les années cinquante, la « gamme parallèle » avec les Simca Cargo ou les Renault R 2087 4 x 4 illustre parfaitement cette approche.

Dans ce même esprit, l'Emat (3^e bureau) demande en septembre 1970 que soit engagée la rédaction « d'un catalogue de véhicules commerciaux susceptibles de

En haut.

En 1977, au terme d'essais conduits à la STAT et en corps de troupe, au cours desquels se sont opposés Saviem, Berliet et Unic, le SM 8 4 x 4 est officiellement adopté. A l'époque, les besoins sont alors estimés à 15 000 exemplaires. Le nouveau matériel doit remplacer les GMC et Simca qui commencent à afficher un âge certain, mais aussi à plus long terme le Berliet GBC 8 KT.

remplacer dans certains emplois des véhicules classiques de classe B (camionnette Marmon) et de classe C (Berliet GBC 8 KT) ». La note précise que « dans ce cadre, il n'est pas envisagé de lancer des études complètes de véhicules spécialisés, tout au plus les constructeurs pourraient-ils être incités à proposer des véhicules tous-chemins dérivés de véhicules routiers commerciaux comme il en fut ainsi, par exemple, dans le cas des camions Sinca F 594 et des camionnettes sanitaires Saviem TP 3 ».

Connaissant assurément les attentes de l'état-major de l'armée de terre et s'inscrivant dans cette logique, le 14 mai 1971, la Saviem adresse un courrier à l'Emat proposant de mettre en essai à la STA un véhicule produit par elle : « ce véhicule SM 8 4 x 4 est un matériel à deux ponts moteurs de 3,5/4 tonnes de charge utile sur plateau dérivé de notre véhicule routier SM 8 produit en grande série pour le secteur civil. Cette évaluation, pensons-nous, intéresse l'Emat, la direction de la gendarmerie, l'armée de l'air et différents services du ministères des armées ». Saviem précise dans sa correspondance qu'un véhicule pourra être mis à

Ci-contre.

En 1971, la Saviem propose à l'armée d'essayer une version à quatre roues motrices du SM 8, un véhicule directement dérivé d'un camion de sa gamme moyenne et offert à la clientèle civile depuis 1967. Dénommé SM 8 4 x 4, ce matériel est alors caractérisé par sa cabine torpédo bâchée avec pare-brise rabattable. La première version testée par l'armée de terre est équipée du moteur diesel de 135 chevaux SAE. La cabine torpédo type « armée » pose des problèmes d'étanchéité et de visibilité ; elle sera finalement écartée sur les matériels de série. Le plateau à ridelles bâché peut en principe transporter jusqu'à 20 passagers, mais il n'en accueille en fait plus pratiquement que 16.





Ci-contre.

Le Saviem SM 8 apparaît au catalogue du constructeur en septembre 1967. Il fait partie de la gamme moyenne aux côtés des SM 5, SM 6 et SM 7 animés par le moteur six cylindres 597. Celui-ci est un SM 8 4x4 D 130 carrossé en citerne à carburant.

Au-dessous.

Même si le jugement porté par les services techniques s'avère globalement positif, plusieurs défauts sont soulignés et il est demandé entre autres modifications d'améliorer l'accès à la cabine, d'augmenter la surface de balayage des essuie-glaces, d'améliorer le réglage longitudinal et en hauteur du siège du conducteur, d'améliorer la commande et la fixation du ralentisseur Fowa, de rallonger et renforcer la fixation des rétroviseurs et de monter des glaces aux portières à la place des panneaux amovibles.



disposition à partir de septembre 1971. Quelques semaines plus tard, le 10 juin, l'Emat (4^e bureau) rédige une note dans laquelle il « estime nécessaire de faire évaluer par la STA ce nouveau véhicule qui pourrait être le successeur du GBC 8 KT ». Le 4^e bureau envisage même une possibilité d'achat au cours du 4^e plan. Logiquement, l'Emat demande donc à la STA, le 28 juin 1971, de procéder à l'évaluation lorsque le véhicule sera perçu.

A la même époque, le général de Boissieu, chef d'état-major de l'armée de terre (Cemat), répond, sous le timbre du 3^e bureau, à la correspondance de la Saviem datant du 14 mai. Tout en confirmant son accord pour les essais, il relativise toutefois la portée de cette décision en précisant clairement que « ce matériel ne correspond pas à un besoin actuel de l'armée de terre. Cependant, la STA sera en mesure de procéder à l'évaluation du véhicule » (lettre signée du général Guinard, sous-chef de l'Emat).

A l'appui de sa proposition, la Saviem présente succinctement dans une fiche technique les caractéristiques principales de son véhicule :

- classe Otan 3 tonnes ;
- type de cabine : torpédo, cabine avancée basculante ;
- utilisation : transport de personnel ;
- cadre du châssis : longerons et traverses en tôle emboutie à froid assemblées par soudure à l'arc ;
- boîte de transfert : grande vitesse 1, petite vitesse 1,72, à réducteur avec différentiel longitudinal blocable ;
- pont avant : motodirecteur avec joints universels homocinétiques ;

Ci-contre.

Le véhicule d'essai (immatriculation W 000877) est remis par Saviem à la STA le 18 octobre 1971. Il affiche alors 7 580 km au compteur. Aux mains des conducteurs de la STAT, il va parcourir pendant un peu plus d'un an quelque 28 000 km, dont 20 000 sur route, le solde étant effectué en tous-terrains à Rambouillet, Carpiagne et sur les pistes de l'AMX à Satory. En 1973, ce matériel est présenté avec d'autres véhicules alors en cours d'essais (VAB, camionnette TP 3) dans le cadre de l'école militaire. L'étude ergonomique du SM 8 est effectuée à Satory du 8 au 11 novembre 1971. Si, au terme des premiers essais, le SM 8 4 x 4 est globalement apprécié, sur le plan ergonomique, il est toutefois souligné « un manque total de confort, tant de l'équipage que du personnel transporté ». La fatigue qui en résulte représente pour les services chargés des essais le défaut principal de ce matériel.

(Cliché ECPAD/France)



Ci-contre.
Le véhicule remis par Saviem est également utilisé en 1973 pour tracter un prototype de lance-roquettes multiples monté sur remorque. S'agissant de cette version, la STAT note, au terme d'une étude portant sur l'ergonomie, la nécessité de modifier la hauteur du siège (plus 25 mm), de réduire le diamètre du volant (de 500 à 400 mm), de rapprocher le pommeau du levier de vitesses et les commandes de blocage du différentiel et de la boîte de transfert et de ne prévoir qu'un embarquement de 16 hommes et non de 20 étant donné la longueur des banquettes. Enfin, la STAT souligne la nécessité de réduire le bruit, en particulier dans la caisse.

(Cliché ECPAD/France)



— pont arrière : avec blocage de différentiel, rapport 1/6,41 ;

— direction : Gemmer à vis globique et galet tournant, assistance hydraulique ;

— roues à disques ;

— moteur Saviem 597, diesel, puissance 135 chevaux SAE, quatre cylindres de 5,27 litres (100 x 112 mm d'alésage/course), régime maximum 3 200 tr/mn ;

— charge utile : 5,8 tonnes, 4 tonnes en tous-chemins ;

— embrayage : monodisque fonctionnant à sec ;

— vitesse maximum : 86 km/h, minimum : 3 km/h.

Nota : 4 x 4 en permanence.

S'agissant du prix, Saviem affiche un coût de 74 305 francs, moins élevé que celui du Berliet GBC 8 KT qui se situe en effet à 96 654 francs (HT). Toutefois cette différence doit être relativisée si on aligne le SM 8 sur le GBC 8 KT au niveau des mêmes équipements :

— cabine torpédo ;

— crochet de remorquage ;

— siège pour 3^e passager ;

— porte-roue de secours latéral ;

— préfiltre à air pour atmosphère poussiéreuse ;

— réservoir de 200 litres ;

— blocage de différentiel arrière ;

— protection du réservoir ;

— coffre à outils ;



Ci-dessous.

Ces SM 8 4 x 4 en attente de livraison sur l'aire de stockage de Blainville appartiennent à la présérie de 20 exemplaires commandés en 1974 et destinés à être essayés en corps de troupe aux côtés du Berliet GBD 4 x 4 et de l'Unic XU.

Ci-dessus.

En 1975, Saviem propose une version équipée d'une cabine dite « type militaire » ou type 815 avec hard top construite par la société Carrier. Toutefois, pour des raisons de coût, cette dernière n'est pas retenue. Au catalogue du constructeur, une version torpédo de cette même cabine 815 est également proposée.⁰⁷ *Ci-dessus.* En 1975, Saviem propose une version équipée d'une cabine dite « type militaire » ou type 815 avec hard top construite par la société Carrier. Toutefois, pour des raisons de coût, cette dernière n'est pas retenue. Au catalogue du constructeur, une version torpédo de cette même cabine 815 est également proposée.





Ci-contre.

A la mi-1975, ces SM 8 à cabine torpédo sont surpris sur la ligne de montage de l'usine de Blainville-sur-Orne (Calvados).

Au centre.

Les essais en corps de troupe se déroulent par tous les temps, en plaine et en montagne. Dans un rapport d'essais, la STAT note que, sur route avec neige tassée et gelée, aucun problème de circulation sans chaînes n'est rencontré jusqu'à 70 km/h.

En bas.

L'Unic XU apparaît ici dans sa première version ; le véhicule est encore dépourvu de ses feux de black out. Le XU est en fait une étude d'opportunité motivée par la perspective d'un marché militaire. Bien qu'utilisant des composants habituels du constructeur, ce camion n'est pas à proprement parler un matériel intégré dans les fabrications courantes.



- feux de black out avant et arrière ;
- prise de courant 12 broches ;
- compte-tours moteur.

Ainsi équipé, le SM 8 arrive à un prix de 82 899 francs, sur lequel Saviem offre une remise « administration » de 11,5 %, soit 9 534 francs, donnant ainsi un prix de base (HT), sans maintenance, de 73 365 francs.

En octobre 1971, le véhicule est perçu et, en mai 1972, le groupement « auto-chars » de la STAT se prépare à engager une campagne d'essais sur le terrain et demande que lui soit réservée la piste habituelle de l'ABC de Carpiagne. Le début des essais est fixé au 25 mai ; ceux-ci sont prévus sur une durée de 200 heures, étalées sur cinq à sept semaines.

En définitive, le programme d'évaluation comporte des essais routiers sur 20 000 km, dont 1 000 en montagne et 1 600 sur autoroute, des essais de robustesse sur le terrain à raison de 25 heures de sable et de boue à Rambouillet, 25 heures de piste spéciale à l'AMX et 200 heures de piste à Carpiagne. Au total, l'évaluation porte sur 28 000 km. A l'issue de ces premiers tests, la STAT présente en novembre 1972 des conclusions provisoires : « les premières conclusions sont favorables, sous réserve de pallier certaines déficiences de la suspension. On note l'impossibilité de monter des batteries 6 TN et quelques détails mineurs ne mettant pas en cause la structure fondamentale du véhicule ».

Ces appréciations sont globalement positives, mais au delà de cette approche purement technique, l'armée ne voit pas vraiment en quoi ce véhicule peut l'intéresser dans l'immédiat. Ainsi, l'ingénieur général de 2^e classe de l'armement Bodin, chef du service mobilité de la STAT, rédige une note dans laquelle il souligne : « en ce qui concerne l'opportunité de la mise en commande, il convient de la situer dans le cadre général des besoins à moyen et long terme. Les indications du plan à 15 ans montrent que :

- le besoin en véhicules tactiques est satisfait pour une longue période par le parc de véhicules GMC 8 KT dont la constitution est en cours d'achèvement ;
- un besoin de renouvellement des GMC d'abord, des Simca ensuite, démarre en 1976 et intéresse un parc de plusieurs milliers de véhicules ».



Cette même note conclut : « la politique industrielle la plus avantageuse pour l'Etat consisterait à faire connaître aux différents constructeurs l'existence du besoin vers 1976 d'un tel véhicule de gamme parallèle, ce qui permettrait d'ouvrir l'éventail du choix. Par contre, l'achat immédiat de quelques centaines de SM 8 risque d'engager l'avenir en supprimant cette possibilité de choix ». En d'autres termes, le SM 8 arrive trop tôt et les services responsables ne tiennent pas, fort logiquement, à se priver d'une liberté de choix entre plusieurs modèles lorsque le moment sera venu de sélectionner un nouveau véhicule. Ce point de vue est confirmé par une note de 1972 de l'Emat qui déclare qu'« il n'est pas question de l'adopter sans une très large expérimentation qui permette de connaître avant le lancement de la série son potentiel utilisable et sa robustesse à l'usage. Cette expérimentation doit être menée sur un nombre suffisant d'exemplaires ». Cette même note convient que le SM 8 est bien placé puisqu'il a le mérite d'exister, mais cela n'empêche pas les responsables de regretter « qu'il n'y ait pas actuellement de concurrence connue, mais celle-ci peut encore se manifester. Nous ne devons pas négliger cette éventualité, il serait maladroit de s'engager définitivement dès maintenant ».

L'Emat, sous la signature du général Barrillon, chef du 4^e bureau, ajoute qu'« il convient donc pour l'instant de :

— prendre position sur les modifications à apporter au SM 8 pour le rendre totalement apte à être affecté dans les forces de manœuvre ;

— lancer une expérimentation sur une quantité convenable de véhicules que le 4^e bureau serait prêt à financer en 1973 ». En attendant, l'Emat recommande que le Berliet GBC 8 KT continue à être commandé.

A ce point sur l'insertion à court ou moyen terme du



Ci-dessus.

Le camion Unic XU est conçu en 1974 par la division Unic de Fiat France SA ; il est animé par un six cylindres diesel Fiat 8060.02 de 120 chevaux. Cet exemplaire portant les marques de l'ERM de Versailles (11^e DM) est un des deux premiers prototypes qui a été conservé par cet établissement comme véhicule de servitude.

Ci-dessous.

Cet exemplaire de l'Unic XU (matricule 653.1280) fait partie de la série de 20 commandés pour essais en corps de troupe. La cabine de conduite à deux places (trois en option) bascule à 60° par vérin hydraulique.

SM 8 dans le parc des armées va s'ajouter une différence d'appréciation sur les matériels que le SM 8 pourrait être appelé à remplacer. Une note du 4^e bureau de l'Emat datée du 12 décembre 1972 souligne les divergences existant entre les différents services : « contrairement à ce que propose la DTAT et à ce que pense la STAT, il n'est pas question de réaliser un matériel qui remplace le GMC ou le Simca, mais de fabriquer un camion capable d'être mis en service dans toutes les unités des forces de manœuvre. Pour l'équipement des forces, cette option est impérative et il est urgent que les caractéristiques de ce camion soient fixées. Il est également nécessaire que les caractéristiques de ce nouveau camion tiennent compte au plus haut point des contraintes de soutien (en particulier il est totalement exclu d'admettre que ce véhicule soit soumis à une évolution technique commerciale qui n'aurait pas l'approbation de l'Emat. Il s'agit d'un véhicule tactique réalisé à partir d'éléments commerciaux mais qui devient un véhicule militaire capable de vivre 25 ans ». Ces observations montrent les limites du recours à des modèles issus de la gamme commerciale et la crainte des militaires de ne pouvoir bénéficier sur la durée de matériels homogènes et de pièces détachées suivies par le constructeur.





En décembre 1972, la STAT (note du 13 décembre émanant du bureau Etudes/2 et signée du général Grando, directeur de la STAT) complète les observations déjà faites en novembre de cette même année :

« Les résultats essentiels sont les suivants :

— le Saviem SM 8 4 x 4 est simple et robuste et d'entretien facile ;

— a d'excellentes qualités et performances routières ;

— a de très bonnes aptitudes hors-route ;

— est capable d'assurer la plupart des missions des véhicules de même classe actuellement en service ;

— a, par contre, un défaut majeur de suspension auquel le constructeur déclare toutefois être en mesure de remédier dans un proche avenir ».

Ci-dessus.

Le Berliet GBD 4 x 4 est animé par un six cylindres diesel de 8,82 litres de cylindrée (120 x 130 mm d'alésage/course) d'une puissance de 200 chevaux à 2 400 tr/mn. Ce véhicule (matricule 643.0897) surpris dans le parc de l'ERM de Versailles est un des deux premiers prototypes livrés à la STAT.



Ci-contre.

Les GBD ayant été essayés en corps de troupe ont subi quelques modifications : hard top, forme du pare-chocs, optiques et ouies d'aération. Cet exemplaire (matricule 643.0914) a longtemps servi de véhicule tous usages au CDEB de Saumur.

En bas.

Si le GBD 4 x 4 a été un concurrent malheureux dans le programme du 4 x 4 de 4 tonnes, trois exemplaires ont été livrés au CEV avec un équipement mousse fourni par Biro. Ce matériel dénommé MAB 39 par le constructeur est équipé d'une citerne à eau de 3 500 litres, d'un réservoir de 400 litres pour l'émulseur, d'un canon d'une capacité de 1 200 l/mn, de deux lances pour l'autoprotection installées à l'avant du véhicule et pouvant débiter 110 l/mn et d'une pompe de 2 000 l/mn sous 10 bars.



La STAT conclut provisoirement que, « sous réserve de vérification de l'efficacité des modifications qui seront apportées à la suspension et compte tenu du bilan positif d'ensemble, le SM 8 4 x 4 pourrait être inscrit sur la liste des véhicules autorisés d'achat par les armées ».

Sur la base des différentes observations faites par les responsables des essais, des modifications sont proposées par la STAT avec des niveaux de priorité allant de l'indispensable au souhaitable, en passant par le nécessaire.

La majorité de ces demandes sera effectivement prise en compte et incluse sur les modèles ultérieurs.

(A suivre)

MODIFICATIONS PROPOSEES

REPONSES DU CONSTRUCTEUR

Indispensables

– amélioration de la suspension

– étude en cours, une solution pourra être présentée dans le courant du 1^{er} trimestre 1973

Nécessaires

– amélioration de la commande de treuil

– nouveau treuil avec commande en cabine présenté en janvier 1973

– amélioration de l'accès à la cabine

– étude à faire en ajoutant une poignée montoire

– augmentation de la surface de balayage des essuie-glaces

– étude à réaliser

– amélioration du réglage longitudinal et en hauteur du siège du conducteur

– en série sur les modèles commerciaux 1973

– installation d'un compte-tours

– pas de difficulté

– amélioration de la commande et de la fixation du ralentisseur Fowa

– pas de difficulté

Souhaitables

– montage d'un couple plus court

– difficile, le couple actuellement monté est le plus court correspondant à ce type de pont

– montage du moteur 797

– pas de difficulté, un véhicule équipé avec ce moteur sera prêté à la STAT pour essais rapides (ce moteur ayant un couple supérieur pourrait apporter une solution au problème précédent)

– révision de la forme et de la position des pédales

– à étudier

– révision de la forme et de la position du levier de vitesses

– à étudier

– révision de la fixation du pare-brise

– pas de problème

– amélioration de la position des phares

– pas de problème

– montage de glaces aux portières à la place des panneaux amovibles

– pas de problème



Ci-contre.
Ce SM 8 4 x 4 portant les couleurs des Nations unies appartient au contingent sénégalais de la Finul envoyé au Liban en 1978. Plus récemment, la déflation des effectifs et la suppression de nombreuses unités a conduit à réformer les véhicules les plus anciens ou ayant un fort kilométrage. D'autres disposant encore d'un potentiel appréciable ont été offerts après révision à des armées d'Afrique.

(Cliché ECPAD/France)