



LA CAMIONNETTE TACTIQUE SAVIEM TP3

QUAND SAVIEM VIENT EPAULER LE SUMB

Alors que la production de la camionnette Simca-Marmon arrive à son terme (celle-ci est en effet prévue pour 1973), l'Etat-major de l'armée de terre se préoccupe de lui trouver un successeur, ou plus exactement de choisir un véhicule dit de substitution.

Par Jean-Michel BONIFACE



Il s'agit en effet de commander, afin d'économiser le potentiel de la camionnette standard, un matériel susceptible de remplir la plupart des missions dévolues au SUMB, mais cependant d'une conception moins sophistiquée et donc d'un coût d'acquisition moins élevé.

Le choix va se porter sur la camionnette Saviem TP 3 dans sa version plateau bâché. Ce matériel n'est pas tout à fait inconnu puisque la version sanitaire a déjà fait l'objet de commandes par l'armée de terre¹, mais aussi parce que dès 1968 les services techniques ont pu essayer la camionnette SG 2 4 x 4 de 1 200 kg de charge utile puis la camionnette type TP 2 qui constitue une préfiguration du futur TP 3.

A l'issue des essais, la STA note que « la camionnette TP 2 présente d'incontestables progrès sur sa devancière R 2087 et satisfait en particulier aux caractéristiques demandées par l'armée de l'air ». Elle ajoute : « construite à partir d'ensemble commerciaux de la gamme SG 2-SG 4, elle a cependant des pièces propres et même un ensemble nouveau, le moteur type 817 qui ne sera commercialisé qu'ultérieurement. Elle constitue donc un prototype », et de conclure : « les résultats obtenus sur cet exemplaire permettent de proposer son homologation provisoire ».

1. Voir *Charge Utile* n° 87.

En haut.

La caisse plateau à ridelles bâché est produite par Heuliez. Le réservoir à carburant fixé sur le côté du longeron droit affiche une capacité de 70 litres.

Ci-contre.

Pour économiser son parc de camionnettes tactiques, l'armée recherche un véhicule de substitution directement issu de la gamme civile afin de limiter les coûts d'acquisition. C'est la camionnette Saviem TP 3 L39 qui se voit retenue. Le véhicule est animé par un quatre cylindres à essence type 817.04 de 2 600 cm³ (93 x 96 mm d'alésage/course).

Mais, en 1968, il est encore un peu trop tôt pour ce véhicule et aucune commande n'est passée par l'armée de terre. Le modèle TP 3 L 39, directement issu de la camionnette TP 2, est présenté en juin 1969 à l'exposition de Satory. L'armée de l'air, qui recherche un véhicule pour ses commandos de l'air chargés de la protection rapprochée de ses bases aériennes, est la première à réagir et à commander ce type de véhicule à Saviem en 1971. De son côté, la marine nationale, elle aussi intéressée par la camionnette TP 3, en commande en petit nombre pour ses unités des fusiliers marins.

Ci-dessous.

Cette camionnette SG 2 4 x 4 en cours d'essais à la STAT (matricule W 000876) est équipée d'une caisse plateau bâché de type civil.



Ci-dessus.

Le TP 3 trouve ses origines dans la camionnette SG 2 4 x 4 dont la modification est réalisée par Sinpar, laquelle est rapidement suivie par l'éphémère modèle TP 2.

En bas.

La gamme des véhicules tous-chemins TP 2/TP 3 est construite dans l'usine de Blainville (Calvados) à 10 836 exemplaires au total, y compris les matériels vendus au secteur civil.

Ci-dessous.

La camionnette TP 3 inclut des éléments des versions SG 2 et SG 4. Le SG 4 4 x 4 se voit acquis seulement par la marine nationale pour ses unités de commandos.

Nouvelle expérimentation

Fin 1970, Saviem, qui n'a pas perdu espoir de placer sa camionnette auprès de l'armée de terre pour laquelle les besoins sont potentiellement beaucoup plus élevés que dans les deux autres armées, sollicite à nouveau l'Emat pour que l'on examine la camionnette TP 3. Une expérimentation est alors entreprise à Djibouti qui est alors connu sous l'appellation de Territoire français des Afars et des Issas (TFAI) et où stationne traditionnellement la 13^e DBLE².

2. DBLE signifie division blindée de la légion étrangère.





Ci-contre.

A l'issue des essais en TFAI, la suspension est jugée déficiente et « semble devoir être revue entièrement ». Dans une note, la STAT confirme que « l'inefficacité de la suspension peut être considérée comme le principal défaut des TP 3 ». Pour remédier à cette faiblesse, Saviem monte la suspension de la sanitaire déjà en service. La suspension est constituée à l'avant de ressorts à lames complétés par des amortisseurs télescopiques et tampons Evidgom et à l'arrière par des ressorts classiques complétés par des tampons Evidgom et des amortisseurs télescopiques. Les articulations sont montées sur caoutchouc, supprimant tout graissage. Toujours parmi les défauts, les essayeurs soulignent la fragilité du pont arrière, de la boîte de transfert et de la caisse, les fixations au châssis étant à revoir.

Trois camionnettes sont envoyées dans la corne de l'Afrique (matricules 602.2142 à 2144). Un des trois véhicules (matricule 602.2143) est accidenté le 28 janvier 1971 alors que son compteur n'affiche que 15 261 km. La camionnette ne participera pas à la suite des tests et sera reversée en mai 1972.

Un officier du groupement « Auto-chars » de la STAT se rend en TFAI pour suivre les expérimentations du 28 février au 5 mars 1972, puis en Afrique noire (Sénégal, Côte-d'Ivoire et Niger) du 13 au 23 mars 1972 où de nouvelles séries de tests sont engagées. Des essais sont également effectués parallèlement avec la Citroën Méhari, un autre véhicule dit aussi de substitution³.

Le but de ces missions est d'une part de faire le point de l'expérimentation en cours et, d'autre part, « d'apporter une assistance éventuelle aux personnels expérimentateurs afin de les guider pour qu'ils puissent terminer dans les meilleurs conditions possibles les essais qui leur ont été confiés » (note de la STAT du 31 mars 1972). L'unité visitée chargée de tester la camionnette TP 3 est le 4^e RIAOM.

Dans son rapport d'essais daté du 31 mars 1972, le chef d'escadron Jouvenot déclare : « les trois camionnettes Saviem TP 3 en expérimentation au 4^e RIAOM ont effectué un kilométrage moyen de 40 000 kilomètres. Ces véhicules ont rejoint Niamey par la piste et doivent être utilisés au Niger lors de prochaines tournées de brousse. Comme pour les Méhari, leur emploi en Côte-d'Ivoire n'a rencontré aucune difficulté compte tenu de l'excellent état général du réseau routier.

Au Niger, la variété des pistes utilisées a déjà permis de porter un jugement sur le comportement du véhicule. Les appréciations des utilisateurs confirment celles déjà émises par le personnel expérimentateur de Djibouti. En effet, à l'exclusion de quelques détériorations semblant avoir un caractère systématique mais sans gravité, les camionnettes TP 3 ont fait, sur le plan technique, une bonne impression (souligné). Ces véhicules ont prouvé des qualités de robustesse certaines lors de leur emploi sur des pistes parfois difficiles ».

Mais le véhicule n'est pas exempt de défauts, la suspension et la finition générale notamment sont les points les plus faibles :



3. Voir Charge Utile n° 106.

Ci-contre

Le fait que la version sanitaire ait déjà été commandée par l'armée de terre pousse fortement en faveur de l'adoption de la version plateau bâché.

Ci-contre.
 Pour ses escadrons de gendarmerie mobile, la gendarmerie a retenu la camionnette TP 3 ; ces matériels demeurent en service jusqu'au milieu des années quatre-vingt-dix.

Au centre.
 Cette version présentée en 1973 devant l'École militaire est dotée d'un treuil, un équipement qui ne sera pas retenu sur les véhicules de série.

En bas.
 L'essentiel de la production est équipé d'une cabine torpédo ; certains exemplaires des dernières commandes sont toutefois dotés d'une cabine tôlée. La caisse plateau à ridelles bâché des versions militaires de série est construite par la société Heuliez.

« les défauts constatés portent essentiellement sur la suspension et la finition. La suspension est en effet d'une robustesse à toute épreuve mais elle est très mal amortie. Au dessus d'une vitesse critique (30 à 40 km/h), les oscillations engendrées par le sol s'amplifient et les passagers ne peuvent rester assis sur les sièges ou les banquettes. Il semble que cette défektivité provienne de la fréquence des oscillations de la suspension qui atteint des résonances à certaines vitesses de parcours. Les utilisateurs estiment que le personnel transporté dans ces conditions est rapidement inapte au combat ».

Les autres défauts et détériorations sont mis au compte d'une finition insuffisante :

- silent-blocs de radiateur de refroidissement de dimensions trop réduites ;
- sièges passager et conducteur rapidement affaissés ;
- étanchéité de l'hydrovac de freinage défectueuse ;
- desserrage fréquent de la boulonnerie.

Mais, comme le note la STAT, « certaines de ces défauts semblent d'ailleurs liées au problème de la suspension ». Elle souligne néanmoins que, conscient de ce point faible, Saviem « vient d'abandonner l'actuelle suspension de la camionnette TP 3 et de la remplacer par celle de la sanitaire ». La STAT demande alors au constructeur une remise à niveau des véhicules en expérimentation.

Par ailleurs, d'autres évolutions sont souhaitées : « l'utilisation habituelle de la camionnette TP 3 pour des missions en brousse nécessiterait un certain nombre de modifications. En effet, les passages successifs de zones sablonneuses à des pistes de latérite empierrées et vice-versa imposent des dégonflages et des regonflages fréquents des pneumatiques. Le véhicule devrait donc être doté d'un compresseur d'air pour pouvoir être employé isolément. En outre, les utilisateurs estiment à juste titre que l'autonomie devrait être d'au moins 600 kilomètres et qu'une réserve d'eau potable est indispensable sur chaque véhicule ».

Sur le plan de l'entretien, le soutien a été assuré en liaison avec les concessionnaires Renault-Saviem d'Abidjan et de Niamey mais, comme le souligne la STAT, si aucun problème n'est apparu en Côte-d'Ivoire, « par contre au Niger où la camionnette TP 3 n'est pas diffusée dans le secteur commercial, certaines difficultés pourraient apparaître en cas d'incident, le concessionnaire de Niamey n'ayant pas de stock très important de pièces détachées ».

Le programme d'essais outre-mer a comporté des épreuves sur routes et pistes, mais aussi des études comparatives avec des véhicules tactiques de gammes équivalentes en dotation sur le Territoire (Acmat VLRA, Renault R 2087 et Dodge 6 x 6), ainsi que des essais de montage d'armes lourdes avec tirs à bord (75 SR, mortier de 81 mm, mitrailleuse lourde de 12,7 mm) et des essais de montage d'un poste radio AN/GRC9.

Dans leurs conclusions les expérimentateurs font ressortir un moteur « puissant et d'une utilisation souple grâce à ses rapports de vitesses bien adaptés »,



Numéro de matricule	Kilométrage parcouru	Nombre de journées d'indisponibilité
602.2142	40 333	263
602.2144	49 131	233





Ci-contre.

Dotée d'une cabine tôle, cette camionnette TP 3 livrée en 1982 porte les marquages tactiques du 503^e régiment du train, dans la 4^e région militaire.

un freinage « puissant et efficace » et un entretien « aisé au niveau du 1^{er} échelon ». Sur le plan tactique, la conduite est jugée commode, la capacité de franchissement bonne, et le comportement lors des tirs exécutés avec armement lourd correct.

Mais, toujours dans le registre des mauvais points, les services techniques et les corps de troupe expérimentateurs confirment tous que la boîte de transfert, le pont arrière et la fixation de la caisse sur le châssis sont fragiles. Autre point évoqué, le boîtier et la timonerie de direction qui prennent rapidement un jeu important « engageant la sécurité du personnel ». Les utilisateurs regrettent l'absence de treuil et de réserve d'eau et trouvent l'autonomie un peu faible (440 km), surtout lorsque l'on compare cette dernière avec celle du VLRA (800 km). Assez logiquement, la camionnette TP 3 n'apparaît pas particulièrement adaptée aux terrains africains.

Pas de TP 3 pour l'outre-mer

La conclusion générale tirée des essais est la suivante : « malgré un moteur puissant, une conduite aisée et une bonne capacité de franchissement, le TP 3 n'a pas une vocation de véhicule tactique, notamment en TFAI, en raison de déficiences importantes. Utilisé comme véhicule sur route, voire sur bonne piste, il présente un certain intérêt et surclasse assez nettement le Renault R 2087, mais de toute façon, ses performances restent inférieures au Dodge 6 x 6 et au VLRA. Pour ces raisons, la mise en service sur le Territoire de la camionnette Renault-Saviem TP 3 ne devrait pas être retenue ».

En définitive, la camionnette TP 3 ne sera jamais destinée aux forces françaises stationnées outre-mer ; les Dodge continueront à assurer, jusque dans les années quatre-vingt, un service satisfaisant, remplacés ensuite par des Acmat beaucoup mieux adaptés par construction aux rigueurs et difficultés des pistes africaines.



Au centre.

L'armée de l'air essaie la camionnette SG 2 4 x 4 à Mont-de-Marsan (Landes).

Ci-contre.

En 1971, bien avant l'armée de terre, l'armée de l'air commande des TP 3. Ces véhicules sont affectés aux commandos de l'air chargés de la protection des bases.

Ci-contre.

Egalement entrée en service en 1971 cette version dite « véhicule de sécurité nucléaire » est propre à l'armée de l'air ; elle transporte les personnels avec leurs appareils chargés de détecter les radiations atomiques. Cet exemplaire a été photographié en septembre 1986 sur la base aérienne d'Avord (Cher).



Au centre, à droite.

Outre la version transport de personnel, la gendarmerie utilise aussi la camionnette TP 3 dans sa version fourgon radio. Ce matériel a depuis été remplacé par des Renault B 90.

Ci-dessous.

La marine nationale acquiert quelques exemplaires de TP 3 pour ses fusiliers marins commandos de Lorient.



FICHE DU SAVIEM TP 3 L39 PLATEAU A RIDELLES BACHE

Longueur :	5,000 m
Largeur :	2,000 m
Hauteur :	2,510 m
Empattement :	2,640 m
Poids total :	3 900 kg
Moteur :	Renault 817.04 de 78 chevaux
Vitesse :	90 km/h



En 1972, la question de la camionnette 4 x 4 de 1 200 kg devient plus urgente et l'Emat envisage alors de commander effectivement ce matériel. La régie Renault, consciente que le moment est venu de pousser son matériel, propose de nouveaux essais. En juillet 1972, le général de Boissieu, alors chef d'état-major de l'armée de terre (Cemat), donne un accord de principe à une évaluation. Le choix de la camionnette TP 3 est conforté par le fait que la sanitaire TP 3 est déjà en service et que la marine, l'armée de l'air et la gendarmerie sont déjà dotées de ce matériel et s'en montrent satisfaites. Les essais complémentaires menés en 1972 en Métropole sont positifs et l'Emat écrit en décembre 1972 : « une commande de 4 000 camionnettes doit avoir lieu à partir de 1976 au rythme moyen de 1 000 par an. Afin d'éviter une multiplicité excessive des types en service, cette commande sera réalisée en TP 3 dont il existe déjà un parc important, sous réserve que l'expérimentation en cours donne des résultats satisfaisants, en particulier en ce qui concerne la résistance du matériel et l'amélioration de la suspension ».

Après une longue période d'essais et grâce à l'opiniâtreté de Saviem, la camionnette TP 3 est enfin commandée en grande série et remplira très honnêtement, sans plus, les missions confiées. A compter d'avril 1980, les exemplaires livrés porteront la marque Renault et arboreront un gros losange sur leur calandre. □

Ci-contre.

En février 1973, le centre d'essais des Landes perçoit cet unique exemplaire de camionnette TP 3 équipée d'un bras de levage Foco.