

GAZAUTO (Atelier Bourbon), Saïgon

Le développement des véhicules à
gazogène dans le Sud-Indochinois
par P. ALLOUARD, inspecteur des forêts
(*L'Information d'Indochine, économique et financière*, 28 décembre 1940)

[...] En Cochinchine, sous l'impulsion du gouverneur Pagès, l'Administration fit l'achat [fin 1936] d'un camion Panhard ¹ à moteur spécial pour le gazogène, et de 3 fours métalliques Magnein. On envoya en France un agent forestier faire un stage à la station d'essais de carbonisation de Versailles, et on édicta le premier texte attribuant des primes aux acheteurs de véhicules à gazogène.

En même temps, un industriel de Saïgon (qui avait déjà utilisé autrefois des camions à gazogène à Nhatrang), avait pris une licence de fabrication du gazogène « Gazauto », dans le but d'effectuer des transformations sur véhicules à essence déjà en circulation dans le pays. Son premier autocar à voyageurs fut mis en service sur le parcours Saïgon-Pnompenh, en juillet 1937.

Peu après, le Protectorat du Cambodge s'intéressa, lui aussi, à cette évolution, et fit transformer un camion Unic appartenant à la province de Kompong-Cham.

À la suite de ce mouvement, il se développa un certain engouement pour l'emploi du gazogène. Mais il faut bien reconnaître qu'à ce moment, on ne possédait pas encore une expérience suffisante. Ce fut la période des tâtonnements et des mises au point, inévitables au début de toute innovation. Des résultats excellents furent parfois obtenus, mais d'autres ne furent guère satisfaisants, et servirent d'arguments à la contre-propagande des détracteurs du gazogène : des propriétaires de véhicules, trop enthousiastes, s'étaient fait des illusions sur les résultats qu'ils pouvaient attendre ; on voulut transformer des moteurs non appropriés ; mais les principaux défauts provinrent surtout du dressage insuffisant des chauffeurs et de l'emploi de charbon de mauvaise qualité.

Ce cap difficile fut cependant passé.

Au même moment, d'ailleurs, on commençait à recevoir de France des châssis spécialement équipés par les constructeurs. Une action tenace sur les importateurs aboutit ainsi à l'introduction sur le marché de Saïgon de la plupart des marques françaises.

L'Administration, de son côté, avait pris des mesures qui favorisèrent ce mouvement d'importation : circulaire n° 867/DNJ du 22 juin 1938 du gouverneur général obligeant les administrations à ne plus acheter exclusivement que des camions à gazogène ; décret du 18 juillet 1938 obligeant les sociétés de transports publics à posséder 25 % de leur matériel équipé au gazogène, cette proportion pouvant être portée à 100 % par arrêté local ; application du système des primes au Cambodge, développement de la distribution du charbon de bois à gazogène, etc.

Peu à peu, le mouvement se développa et, en août 1939, la situation était la suivante :

¹ Ce véhicule, dont la livraison fut retardée de près d'un an par des difficultés administratives, ne produisit, par suite de ce retard, que partiellement l'effet de propagande escompté.

Trois ateliers de fabrication et d'installation de gazogènes étaient installés à Saïgon :

- Gazogène « Gazauto » (Atelier Bourbon) ;
- Gazogène C. G. B. (Société S. I. M. A. C.) ;
- Gazogène « Standard Gazogène » (Atelier Trinh-hung-Ngau).

En outre, la Maison Poincard & Veyret vendait des gazogènes Gohin-Poulenc séparés, fabriqués au Tonkin par la Société « l'Énergie charbonnière automobile ».

En ce qui concerne les véhicules à moteur spécial importés tout équipés de France, les marques suivantes étaient représentées :

Unic : Établissements Bainier d'Indochine*.

Renault : Société des Garages Charner.

Latil : Établissements Jean Comte*.

Berliet (Gazogène à bois) : Société S. E. I. C. [Société d'exploitation industrielle et commerciale à Saïgon, également concessionnaire Simca et Studebaker]

Panhard & Levassor : Comptoirs généraux de l'Indochine*.

Citroën (châssis transformés en France) : agence Citroën.

Depuis l'ouverture des hostilités, les importations ont continué. Mais un certain flottement s'est manifesté dans les fabrications locales.

D'autre part, les efforts administratifs, plus ou moins désorganisés par la mobilisation, se sont plutôt ralentis.

La production a repris normalement, depuis le début de 1940, et la situation au 1^{er} octobre 1940 était la suivante :

396 gazogènes ont été mis en circulation dans le Sud-Indochinois, depuis 3 ans, dont 170 au Cambodge, 198 en Cochinchine, et 24 dans le Sud-Annam et le Sud-Laos.

En ce qui concerne l'économie d'essence réalisée, ces résultats sont d'autant plus intéressants que les véhicules à gazogène sont parmi ceux qui parcourent le plus grand nombre de kilomètres (autocars à voyageurs principalement).

Statistique des gazogènes mis en circulation dans le Sud-Indochinois du 1^{er} août 1937 au 30 septembre 1940

Marques	Nb total de moteurs équipés	PAYS DE L'UNION		
		Cochinchine	Cambodge	Sud-Annam et Sud-Laos
1 ^o Gazogènes montés à Saïgon et fabriqués en Indochine				
Gazauto	183	51	115	17
S.I.M.A.C. (Gazogène C.G.B.)	15	14	1	»
Standard Gazogène	54	46	8	»
Gohin-Poulenc (fabriqués à Saïgon par la Cie frse de Tramways)	10	10	»	»
Gohin-Poulenc (fabriqués au Tonkin et montés à Saïgon)	30	24	0	»
Constructeurs divers	7	2	5	»
TOTAUX	299	147	135	17
2 ^o Gazogènes fabriqués en France et montés à Saïgon				
Carbor (montés à la S.I.T.)	10	6	4	»

Gohin-Poulenc (montés aux Éts Bainier)	19	16	3	»
Gohin-Poulenc (montés par l'agence Citroën)	7	2	3	2
TOTAUX	36	24	10	2

LES VÉHICULES À GAZOGÈNES ET LES CARBURANTS FORESTIERS (*L'Avenir du Tonkin*, 29 décembre 1940)

Dans presque tous les pays dont les ressources en pétrole sont déficitaires, on fait aujourd'hui des efforts pour développer l'emploi des carburants dits « nationaux ». Cette préoccupation donne lieu à la fabrication nombreux succédanés (ou « ersatz ») qui, en période d'économie normale, sont presque toujours plus coûteux que les produits pétrolifères importés. Leur utilité apparaît cependant lorsque les importations deviennent difficiles, en période de guerre ou de tension politique, quand le pays doit pouvoir vivre replié sur lui-même. .

En Indochine, l'emploi du gazogène correspond à des besoins de cet ordre. Mais nous avons la chance que, contrairement à la plupart des autres carburants nationaux, il constitue ce que l'on pourrait appeler vulgairement une « bonne affaire », même en période normale, et grâce à son bas prix, un progrès réel par rapport au carburant d'origine pétrolifère. Il nous permet non seulement de conserver notre indépendance commerciale, mais aussi d'abaisser le prix des transports routiers, un des éléments fondamentaux du développement économique de la Colonie.

Parmi les différents moyens qui se présentent aujourd'hui pour conserver l'autonomie de nos transports, le gazogène est donc celui pour lequel les réalisations paraissent les plus faciles et, en tout cas, les plus « payantes ».

Si ces avantages immédiats sont d'un intérêt considérable, ils ne doivent cependant pas faire négliger ceux d'ordre forestier, dont l'importance est aussi grande ; les forêts, par leur action indirecte, sont indispensables au maintien de la prospérité des terres tropicales. Leur conservation et, lorsqu'il le faut, [exploitation], représente une tâche d'intérêt public, dont il y a lieu de se préoccuper activement. C'est là une obligation qui est une charge, s'il s'agit de forêts dont ne peut tirer parti mais qui devient bénéficiaire si l'on peut vendre leurs bois.

Or, le charbon de bois est actuellement indispensable à la marche des véhicules à gazogènes. Cette production forestière peut devenir non seulement la source de revenus immédiats appréciables, mais aussi l'occasion d'une mise en valeur dont les bénéfices ultérieurs peuvent être élevés.

Développer l'emploi des gazogènes, c'est donc à la fois rendre service à ceux qui l'adopteront et contribuer à créer une richesse nouvelle.

C'est aussi diminuer les importations d'essence, par conséquent les exportations de devises. Il faut savoir, en effet, qu'un camion de transport en commun, roulant en moyenne 150 km. par jour et 300 jours par an, consomme de 9.000 à 12.000 litres d'essence, représentant une sortie d'argent hors de l'Indochine de 2.000 à plus de 2.500 p.

Dans le Sud Indochinois où, grâce à un réseau routier de plaine bien développé et une forêt riche, la situation était particulièrement favorable aux gazogènes, les premiers

camions à gazogènes furent essayés en 1928-1929 ². Mais utilisés sans études préalables, sans personnel spécialisé, sans carburant approprié, ils furent rapidement abandonnés.

La cause principale de ces échecs fut généralement la mauvaise qualité du charbon utilisé : celui-ci était insuffisamment cuit et formait des goudrons qui colmataient très rapidement les filtres ; il arrivait presque toujours qu'au bout de moins de 100 km., le camion perdait une grande partie de sa puissance, et n'avancait plus qu'à une vitesse très réduite.

Les nombreux échecs du début attirèrent la déconsidération générale sur les gazogènes, et il n'en fut plus question pendant longtemps.

Ce n'est que fin 1936, devant les résultats obtenus en France à la suite de la propagande faite par le Service des Eaux et Forêts, que l'on se décida à reprendre les essais.

En Cochinchine, sous l'impulsion du gouverneur Pagès, l'Administration fit l'achat d'un camion Panhard à moteur spécial. Un industriel de Saïgon prit une licence de fabrication de gazogène « Gazauto » et mit un premier autocar à voyageurs en service sur le parcours Saïgon–Pnom-Penh en juillet 1937.

Peu après, le Protectorat du Cambodge s'intéressa à cette évolution. Le développement des gazogènes étant conditionné par l'existence d'un combustible de bonne qualité, le Service forestier du Cambodge chargea l'ingénieur des Eaux et Forêts Allouard d'organiser la production de charbon de bois. Le Service forestier de Cochinchine organisa de son côté, dans ses forêts, la fabrication de charbon de bois à gazogène.

Les résultats dépassèrent les espérances : 400 gazogènes sont actuellement en circulation dans le Sud de l'Indochine, en Cochinchine, au Cambodge, dans le Sud-Annam, économisant chaque année 3 millions de litres d'essence ; sur certains itinéraires, Saïgon–Pnom-Penh par exemple, 60 % des autocars de transport en commun sont équipés de gazogènes.

Mais les possibilités sont loin d'être atteintes, et on estime qu'à la fin de l'année prochaine, 1.000 camions à gazogène doivent rouler dans le Sud-Indochinois, économisant au minimum 8.000.000 de litres d'essence importé, c'est-à-dire au moins 1.800.000 p.

Saïgon

Les visites du Gouverneur général
(*L'Avenir du Tonkin*, 19 février 1941)

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Decoux-agenda_1940-1945.pdf

.....
Le Gouverneur général a visité ensuite, sous la conduite de M. Allouard, les ateliers où se fabriquent les appareils à gazogènes Gazauto et dont les installations permettraient dès maintenant l'équipement de trente voitures par mois.

L'ŒIL DU MAÎTRE

L'amiral Decoux continue ses visites à Saïgon et Cholon
Constatazioni réconfortantes

² Des essais avaient été effectués en septembre 1927 par le Garage Aviat, de Hanoï, avec deux camions Berliet et deux camions Ford :

www.entreprises-coloniales.fr/inde-indochine/Garage_Aviat-Hanoi.pdf

(L'Écho annamite, 29 février 1941)

[...] Le mardi dix-huit fut une journée particulièrement chargée pour le chef de la Fédération Indochinoise, lequel se rendit successivement à la Compagnie française des tramways, aux [Établissements Gazauto](#), à la Compagnie du Caoutchouc manufacturé*, enfin aux huileries et savonneries Truong-van-Bên, à Cholon.

C'était presque la journée du gazogène, ce carburant qu'on qualifia si justement de national, en ce sens qu'il nous libère d'un lourd tribut payé aux importateurs d'huiles et d'essences minérales.

La place nous marque, malheureusement, pour détailler les constatations faites au cours de cette randonnée, en témoignage des progrès considérables réalisés, chez nous, par le nouveau mode de propulsion mécanique.

Bornons-nous à rappeler aux lecteurs que notre journal avait été l'un des premiers, sinon le premier de la presse locale, à entreprendre une campagne vigoureuse au profit du gaz des forêts, à une époque où pareille attitude n'excluait pas certains ennuis, notamment vis-à-vis de grosses firmes distributrices de publicités commerciales largement payantes ! [...]

LE GAZAUTO

ADAPTATION COLONIALE: L. BOURBON

*75% des Gazogènes en circulation sont des
Terreurs Terribles etc.*

IMPRIMERIE-LIBRAIRIE
DECEMBRE 1941
LE-VAN-TAN HANOI



Le meilleur **GAZOGÈNE** *à charbon de bois*
pour

CAMIONS et VOITURES de TOURISME

TRACTEURS ROUTIERS, TRACTEURS AGRICOLES, CANOTS
CHALoupES, MOTEURS FIXES, ETC...

Le Gazogène fabriqué **INDUSTRIELLEMENT** en
Indochine sous brevet **FRANÇAIS** - garanti 6 mois

Le Gazogène "FIGNOLE"

Le **GAZAUTO** 2, Quai de la Marne, Saïgon

Fabricant et Installateur

Production: 5 appareils par jour

S.T.A.I. 25, Boulevard Carreau, Hanoï.

Fabricant et Installateur

Production: 2 appareils par jour

GARAGE AVIAT Angle des B^{ds} Rialan et Gambetta, Hanoï

Installateur

ÉDITÉ PAR C.I.P.I.C. HANOI

IDEO. - HANOI

Foire exposition de Hanoï, 30 novembre-28 décembre 1941

Bulletin de l'Association mutuelle
des employés de commerce et d'industrie de la Cochinchine (au 31 mai 1942)

M. Basty, Robert, Gazauto, 2, quai de la Marne.

M. Loubière, Maurice, Gazauto, 2, quai de la Marne.
