

L'ÉNERGIE CHARBONNIÈRE AUTOMOBILE (ECA), Hanoï, Saïgon

Série de publicités pour les gazogènes Gohin-Poulenc
(*Chantecler*, 23 juillet-19 octobre 1939)

POUR VOS INSTALLATIONS DE
GAZOGÈNES SUR AUTOMOBILES

UN SEUL ÉQUIPEMENT
vous donnera satisfaction

C EST LE  GOHIN-POULENC

car il fonctionne indifféremment
AU CHARBON DE BOIS
OU A L'ANTHRACITE

*L'Énergie Charbonnière
Automobile*

SEUL AGENT POUR L'INDOCHINE
35 Boulevard Carreau, Hanoï. Tél. 553
121 Boulevard Charner, Saïgon



L'Énergie charbonnière automobile
seul agent pour l'Indochine
35, bd Carreau, Hanoï
132, bd Charner, Saïgon

Le développement des véhicules à
gazogène dans le Sud-Indochinois
par P. ALLOUARD ¹, 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 ² 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 :

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 :

¹ Pierre Martin Allouard (Sens, 1904-Paris XVIII^e, 2002) : polytechnicien.

² 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.

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° Gazogènes montés à Saïgon et fabriqués en Indochine				
Gazauto	183	51	115	17
S.I.M.A.C. (Gazozène 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° 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