

505LM 16/12

2120

(1938-1939)

A

## Utilisation de moteurs à gazogène

(s)	C.A.	27.	4.38	42	III	11°)
(s)	C.A.	5.10	38	33	IIter	
(s)	C.D.	10.	1.39	31	V	
(s)	C.D.	7.	3.39	44	V	1°)
(s)	C.D.	14.	3.39	24	V	1°)

14 mars 1939

2111

Extension de l'emploi  
des gazogènes

(s) 24

M. LE BESNERAIS m'a objecté que l'emploi d'un gazogène était assez difficile à réaliser sur les locotracteurs en raison de la discontinuité du service qui leur est demandé.

Je me range à cet avis; toutefois, jé désirerais maintenant que l'on envisage ce qui pourrait être fait dans cet ordre d'idées en ce qui concerne les moteurs fixes.

M. LE BESNERAIS. Cette étude sera faite; mais nous n'abandonnons pas complètement pour cela le problème de l'alimentation des locotracteurs par charbon de bois.

D'une part, en effet, il convient de rappeler que nous avons déjà commandé 8 automotrices à gazogène; d'autre part, on est venu me parler d'un procédé qui faciliterait l'emploi des gazogènes dans les locotracteurs.

7 mars 1939

211

Extension de l'emploi  
des gazogènes

(s) 44

M. LE PRÉSIDENT - Ne pourrait-on pas étendre l'emploi du charbon de bois pour l'alimentation des locotracteurs et des moteurs fixes ? La Région Est a fait un remarquable effort dans ce sens et il n'y a pas de raison pour que les autres Régions ne fassent pas de semblables tentatives.

M. LE BUREAU - L'utilisation du charbon de bois semble donner d'excellents résultats dans les autosmotrices; mais le procédé n'est pas encore au point en ce qui concerne les locotracteurs : ceux-ci travaillent en effet à un régime essentiellement variable et discontinu, alors que l'emploi d'un gazogène suppose au contraire un travail à régime constant; c'est ainsi que - on nous le signalait ce matin au Comité des Transports Parisiens - l'utilisation du gazogène pour le service des autobus ne peut pas encore être retenue, parce qu'il s'agit, là encore, d'un travail discontinu.

M. LE PRÉSIDENT - D'après les renseignements que j'ai pu obtenir, les locotracteurs à charbon de bois sont communément employés dans la Région Est.

M. LE BUREAU - Il y a un ou deux locotracteurs équipés au charbon de bois sur le chantier de transformation des traverses; mais, d'une part, le combustible s'y trouve sur place au moindre prix, d'autre part, ces locotracteurs assurent un service beaucoup plus continu que celui qui leur est demandé dans les gares.

10 janvier 1939

211

Q.V.

Commande d'autorails à gazogène

(5)  
page 3'

M. LE PRESIDENT.- A propos des autorails à gazogène; je voudrais bien savoir où en est notre commande.

M. SURLEAU.- Il y a deux autorails de ce type en service.

M. LE PRESIDENT.- Cinq autorails à gazogène devaient être commandés depuis plusieurs mois. On me dit toujours que le ministre n'a pas <sup>encore</sup> approuvé le programme.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT.- C'est exact.

M. LE PRESIDENT.- Il est un peu surprenant que l'affaire tarde tant. Nous pourrions attendre, pour donner satisfaction au ministre, qu'il ait approuvé notre programme.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLEANT.- Il est difficile au ministre d'approuver un programme dont il sait qu'il va être modifié.

M. LE PRESIDENT.- Ce retard laisse supposer que nous faisons de l'obstruction et que nous nous refusons

....

à faire construire des autorails à gazogène, alors que la Défense Nationale est particulièrement intéressée en la matière.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT.— Il ne faudrait pas retarder l'ensemble des commandes à passer à la Société de Dietrich. Le Ministre est d'ailleurs prêt à approuver le projet de commande des 5 autorails à gazogène.

M. GRIMPET.— Il est question actuellement de modifier un programme qui n'est pas encore approuvé, cela est regrettable. Il serait plus logique d'approuver d'abord le premier programme et d'examiner par la suite les modifications à apporter à ce programme.

M. LE COMMISSAIRE DU GOUVERNEMENT SUPPLÉANT.— N'est-il pas ~~simple~~ plus simple d'obtenir une seule approbation pour un programme définitif, plutôt <sup>commencer par</sup> ~~que de~~ <sup>provisoire</sup> provoquer une décision qui ne correspondra plus à la réalité, puisque nous discutons aujourd'hui d'une modification <sup>au</sup> ~~xxxx~~ projet dont le Ministre est officiellement saisi?

M. LE PRÉSIDENT.— Je n'y vois pas d'inconvénient, mais j'insiste auprès de vous sur la nécessité de donner l'approbation définitive sans délai. Si les autorails à gazogène sont d'un emploi plus économique, nous avons intérêt à les commander le plus tôt possible.

5 octobre 1938

211

Question II<sup>ter</sup>Alimentation des moteurs d'autorails

(2) p 33.

M. Galliot . . . . .

Il souhaiterait, d'autre part, que la Société Nationale s'efforçât, autant que possible, d'équiper les autorails de moteurs à gazogène utilisant le charbon de bois, ce qui permettrait de consommer un produit national au lieu de produits importés.

Il demande également si les stocks d'essence ou de gas-oil sont importants et si les réservoirs qui les contiennent sont protégés.

M. LE BESNERAIS se déclare d'accord sur l'intérêt qu'il y a à consommer le plus possible de produits français pour la traction des autorails. La Société Nationale en possède un certain nombre marchant au charbon de bois et elle compte en commander d'autres cette année, si elle obtient l'autorisation ministérielle qu'elle attend. Il faut constater d'ailleurs qu'il y a, pour les autorails de ce type, certaines difficultés de mise au point.

Enfin, s'il est exact qu'il faut, autant que possible, éviter les achats de pétrole à l'étranger, qui pèsent défavorablement sur notre balance des comptes, il ne faut pas perdre de vue que ces achats se substituent à des achats de charbons à l'étranger.

M. GALLIOT rappelle que nous achetons le pétrole au Venezuela et le charbon en Angleterre, avec laquelle nous sommes en relations importantes.

M. LE BESNERAIS fait remarquer que les stocks de carburants ne sont pas très importants : la Société Nationale avait d'ailleurs envisagé, d'accord avec l'autorité militaire, de supprimer un grand nombre d'autorails en temps de guerre, car la

desserte des voyageurs civils n'est plus la même qu'en temps de  
paix et est souvent réduite à un train le matin et un train le  
soir.

27 avril 1938

2111

-----  
Question III 11:  
-----

Autorails à gazogène

(s) P. 42

.....

4<sup>e</sup>) M. SEMARD désire enfin attirer l'attention du Conseil sur le développement des autorails à gazogène. Une expérience récente aurait été concluante. Or, il n'est pas besoin de souligner l'intérêt de ce carburant véritablement national, particulièrement pour le temps de guerre, où l'essence pourrait faire grandement défaut. D'ailleurs, la Maison Renault est particulièrement qualifiée pour cette construction, puisqu'elle préconise elle-même l'emploi de gazogène pour les véhicules automobiles.

M. SEMARD pose la question de savoir si l'on ne pourrait pas augmenter le nombre des autorails à gazogène.

.....

M. de Besnerais...En ce qui concerne l'emploi de gazogènes, l'équipement d'un certain nombre d'automotrices avec ce carburant a été prévu dans le programme d'achats de l'année prochaine. La Maison Renault n'a pas encore construit d'autorails à gazogène. Il pourrait être intéressant de l'orienter vers la construction de ce type.

M. GALLICT déclare s'associer aux observations de M. SEMARD tendant au développement des autorails à gazogène.

M. LE PRESIDENT déclare que les questions soulevées seront examinées avec soin et que M. LE BESNERAIS en entretiendra M. SEMARD.