ROULEZ AU GAZ !

Alors qu'aux Pays-Bas plus d'un million de véhicules roulent au gaz, c'est seulement le 1er Janvier 1979 que le Gouvernement français a autorisé n'importe quel véhicule à se servir de ce mode d'énergie.

Pourquoi rouler au gaz ?

- Parceque jusqu'à maintenant le gaz de pétrole liquide (GPL) était gaspillé et brûlait dans les torchères (environ 3% d'une tonne de pétrole brut) tout à fait inutilement.

- Parce qu'un litre de GPL coûte seulement 1,63F
- Parce qu'il est beaucoup moins polluant que le diesel et l'essence (voir schéma). Il ne contient ni plomb, ni soufre.
- Parce que les frais d'entretien du véhicule diminuent : la combustion du carburant étant "propre" le moteur travaille dans de meilleures conditions :

. Réduction de l'encrassement
. Suppression de la dilution du lubrifiant et donc réduction de la consommation d'huile moteur
. espacement des vidanges
. accroissement de la longévité du moteur.

- Parce que la conduite du véhicule est plus souple, le moteur nettement plus silencieux, les démarrages à froid sont plus aisés, les performances sont excellentes, notamment aux bas régimes, imposés par la circulation en ville par exemple.

Quant à l'économie de carburant, les choses semblent moins nettes, d'après la brochure GPL/Butagaz une économie de 10% est réalisée selon la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Amiens qui a équipé l'un de ses véhicules (voir annexe) la consommation a augmenté de plus de 2 litres aux cent kilomètres. Mais il est possible que

l'état mécanique du véhicule entre en compte et de toute façon l'adaptation au gaz est rentable après 40.000 km.

Alors comment transformer son véhicule ?

La conversion d'un véhicule au GPL carburant (mélange de propane et de butane, dans des proportions variables : 19 à 50 % de propane) est une opération relativement simple ; mais seul un bon spécialiste de l'automobile et de la carburation pourra assurer dans les meilleures conditions, la transformation essence-gaz, en particulier assurer le réglage optimal de la combustion du GPL carburant dans le moteur. Butagaz forme des transformateurs GPL carburant : il en existe 7 dans le département du Nord, la formation de spécialistes pour la Picardie est en cours de réalisation.

La transformation coûte 4 000 F hors taxes et entraîne le passage au service des Mines car la mention "essence" sur la carte grise doit être remplacée par "gaz". La législation interdit l'alimentation mixte : il est en effet possible, techniquement, d'avoir un carburateur qui peut fonctionner indifféremment sur essence ou gaz, il suffit de tourner un robinet. Cette interdiction nous semble réhibitoire car le rayon d'action d'un véhicule GPL est de 400 à 700 km (selon la puissance du moteur) et seulement 7 stations dans le département du Nord approvisionnent en gaz. Dans la Somme, la Station BP, rue Dumoulin CD 933, zone industrielle d'Amiens, vient d'être équipée (nov. 1979). Dans le reste de la France l'équipement en gaz va se faire petit à petit et outre Butagaz (lié à BP et à Shell) d'autres compagnies vont surement emboiter le pas : Antargaz par exemple (lié à Elf).

Actuellement la quasi inexistence d'un réseau de distribution n'autorise que des véhicules de société à roulez au gaz, ou par exemple la 2e voiture d'un foyer, car avec un véhicule au

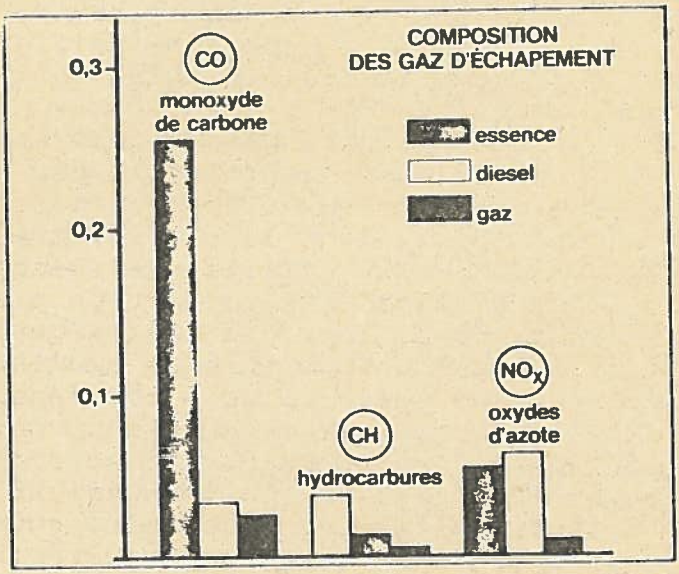
GPL carburant il ne peut être question en 1980 de partir en vacances dans les Alpes ou à Marseille (il n'y a pas encore, là-bas, de stations GPL). L'installation d'un deuxième réservoir (88 l.) fonctionnant dès que le premier est vide (comme sur les installations domestiques au propane) peut doubler le rayon d'action, mais augmenter encore les frais d'installation (et supprimer alors totalement le coffre à bagages !).
Tant que les constructeurs ne fabriqueront pas des voitures directement adaptées au gaz et avec des réservoirs intégrés dans la carrosserie (et non pas placé dans le coffre) il semble que seuls des véhicules utilitaires soient susceptibles d'être transformés au GPL en plaçant le réservoir de 88 l. derrière les sièges. L'installation dans une voiture de tourisme du réservoir prend beaucoup de place dans le coffre. Plusieurs marques automobiles vont (enfin) prévoir l'an prochain la construction de véhicules intégrés. Petit inconvénient à prévoir : l'utilisation de réservoirs sous pression doit légalement prévoir une vérification ; tous les 10 ans pour une installation fixe, tous les 5 ans pour une installation roulante.

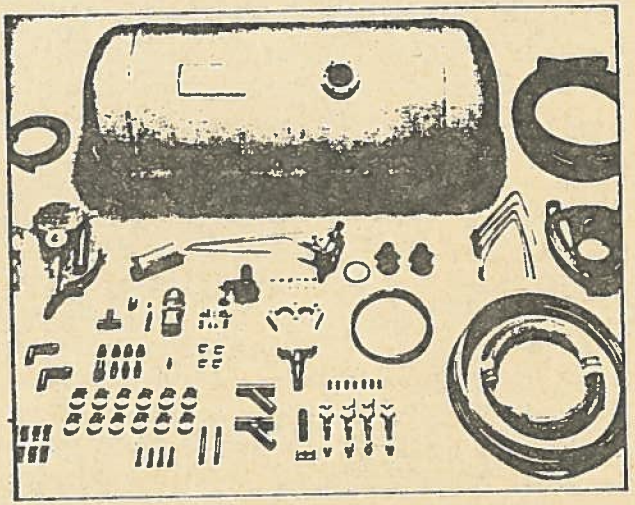
Le coté non polluant et économique du GPL carburant attire l'intérêt de l'écologiste. Celui-ci pourra même espérer faire marcher son auto avec ungaz "national", car l'utilisation du GPL nous assujeti toujours à l'Etranger, malheureusement l'emploi du Méthane (gaz de fumier) qui est un gaz non compressible, oblige à se servir de volumineux réservoirs (pourtant de tels véhicules circulent, notamment en Angleterre).
De toutes façons la seule solution aux problèmes des transports est la réduction de l'emploi de la voiture privée au profit des transports en commun ou de.... la bicyclette ! Mais quand on voit que l'Etat encourage, par la construction d'Autoroutes, la circulation de voitures privées

et dévoreuses d'énergie, on peut se demander si la chasse au GASPI ne relève pas de la démagogie.

Maurice Duquef

d'après la brochure GPL/Carburant/Butagaz





matériel BKgas pour la conversion au GPL carburant d'un véhicule essence

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE D'AMIENS

service équipement

32, rue de Noyon
80039 AMIENS CEDEX
Tél: (22) 92.34.56

Pour tous renseignements
S.A.R.L. BEAURAIN
Mandataire BUTAGAZ
Zone Industrielle
Route de Vignacourt
80000 AMIENS Tél.22-43.44.44

amiens, le 7 décembre 1979

VEHICULE , TYPE R 16, DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE D'AMIENS FONCTIONNANT AU GAZ DE PETROLE LIQUEFIE

Transformation faite le 15 novembre 1979.
Coût de la transformation par un garage local : 4 000 FHT avec réservoir de 88 l.

- Consommation, super carburant, avant transformation (entre 2 pleins)
  soit 89 l pour 882 km ..... 10,1 l/100 km
  Coût aux 100 km : 10,1 l x 3,07 F = ... 31,00 F
- Consommation après transformation : 12,53 l/100 km
  Coût aux 100 km : 12,53 l x 1,63 F = ... 20,42 F
  soit une différence aux 100 km de 10,48 F.

Avec des combustibles dont le prix varie dans les mêmes proportions, la rentabilité de l'investissement serait acquise sur moins de 40 000 km.

nota : la consommation de gaz de pétrole liquéfié a été mesurée entre 2 pleins. Pour une étude plus fine il serait souhaitable de faire une comparaison sur un plus grand kilométrage.