

LÉGION LOCALE DE COTONOU

M.M. Lanier, chef de Légion locale;
Herbelin,
Leport,
Bartel,
Berger,
Berge.

Dakar, le 16 mars 1941.

Le Gouverneur Général BOISSON,
Haut-Commissaire en Afrique française,
Président Général de la Légion française
des combattants de l'Afrique Noire,
BOISSON.

Équipement en gazogènes des véhicules automobiles

CIRCULAIRE N° 544

à Messieurs les commandants de cercle

J'ai l'honneur de vous adresser copie de la circulaire générale 80 T. P. du 10 février 1941, concernant le recensement des camions à essence en service en vue d'examiner la possibilité technique de leur transformation en gazogène.

Le recensement sera fait comme suit :

I. — *Véhicules administratifs et des sociétés de prévoyance :*

La liste de ces véhicules, telle qu'elle est connue au chef-lieu, est jointe. Il vous appartient de la compléter en cas d'omission.

Dans la limite où réside dans votre cercle un agent du service des travaux publics, celui-ci remplira les colonnes concernant l'état du moteur (b) et l'opportunité d'une transformation (d).

Le document devra me parvenir pour le 30 mars au plus tard, sous le timbre « travaux publics ».

* * *

II. — *Véhicules privés*

Je porte cette mesure par voie d'arrêté à la connaissance du public, et j'en avise directement la chambre de commerce.

Une première liste me sera adressée le 30 mars, et ultérieurement chaque 1^{er} ou 15, sans qu'il soit utile de fournir éventuellement un état néant.

A l'occasion du passage au chef-lieu de circonscription (ou de cercle) ou des tournées de l'agent recenseur et à des dates et heures que je vous laisse latitude de fixer, les propriétaires présenteront leurs véhicules à l'examen des agents de l'administration. Il leur sera délivré un récépissé format 13 x 21, sur papier libre, daté et numéroté, dont mention sera conservée au chef-lieu de l'inscription ou de cercle sur carnet spécial. Aucune délivrance d'essence ne sera faite après le 30 mars à un véhicule qui ne pourra présenter le certificat de visite.

Les visites seront faites, pour Lomé, au garage administratif, dont le chef aura qualité pour délivrer les récépissés.

Lomé, le 28 février 1941.

Le Gouverneur des colonies,
Commissaire de la République au Togo,
L. MONTAGNÉ.

CIRCULAIRE N° 80 T. P.

Dakar, le 10 février 1941.

Le Gouverneur Général,
Haut-Commissaire de l'Afrique Française

à Messieurs

Le Commissaire de la République au Togo Lomé.

I. — Le fonctionnement des transports automobiles de tous ordres devient de plus en plus difficile du fait de la réduction progressive des stocks d'essence. Les conséquences peuvent en être sérieuses et d'ores et déjà sur le plan économique l'évacuation des récoltes crée dans certaines régions une situation dont on ne peut dissimuler la gravité.

Or les perspectives de ravitaillement en hydrocarbures sont faibles. Il est donc indispensable de s'orienter carrément et rapidement pour une période dont on ne saurait fixer la durée mais qu'il est malheureusement prudent de prévoir longue, vers des solutions de remplacement.

L'utilisation des animaux de bât, la substitution dans les moteurs Diesel d'huiles végétales au gaz oil, l'emploi d'alcool-carburant, dont la fabrication s'organise dans certaines colonies, ne constituent que des palliatifs insuffisants et il est indispensable simultanément de recourir de façon systématique à l'équipement en gazogène des véhicules automobiles, pour lesquels cette transformation est possible.

II. — C'est là une solution dont je vous ai déjà signalé l'intérêt par circulaire 244 T. P. du 18 octobre 1940. Il semble cependant que les usagers — aussi bien administrations publiques que particuliers — fassent montre de quelque réticence dans l'adoption de ce dispositif. Je n'ai pas encore reçu un nombre suffisant de commandes pour couvrir la garantie relative à la fabrication de 300 équipements que j'ai donnée au représentant à Dakar de la licence Gohin-Poulenc et je me suis trouvé ainsi dans l'obligation de ne pas donner intégralement suite aux offres que je m'étais fait adresser par le département pour fourniture de 500 autres gazogènes, livrables dans la métropole, bien que ces quantités me parussent encore très nettement inférieures aux besoins de la Fédération.

Si cette réticence a été dictée par l'espoir secret de voir reprendre sous peu le ravitaillement en hydrocarbures, j'appelle vivement votre attention et je vous demande d'attirer celles des particuliers, sur l'erreur et l'imprudence d'un tel calcul.

III. — Je n'ignore pas que la transformation d'un véhicule à essence pour la marche avec gazogène n'est pas toujours une solution économique.

Indépendamment des sujétions de conduite et d'entretien, elle entraîne une perte de puissance qui peut atteindre 30 à 40%, si l'on n'a pas la possibilité de faire simultanément subir au moteur des modifications permettant d'augmenter soit le taux de compression, soit la cylindrée.

Sur le plan pratique cette perte de puissance peut se traduire de deux façons :

Soit par une diminution de la vitesse sans modification de la charge utile, ce qui ne constitue généralement pas un inconvénient majeur ;

Soit au contraire par une diminution de la charge maximum que peut transporter le véhicule, sous peine de ne pouvoir franchir les obstacles qui requièrent la totalité de la puissance correspondant au minimum de vitesse. La gêne est ici beaucoup plus sérieuse. Si par exemple pour faire monter une très forte rampe, ou pour faire traverser une zone d'ensablement à une

charge utile de 3 T. et à un poids mort de 3 T. le moteur d'un camion à essence doit, en première vitesse, donner son maximum de puissance, et si la transformation lui fait perdre $\frac{1}{3}$ de cette puissance, on devra réduire la charge totale à $\frac{2}{3} \times 6 = 4$ T. et comme on ne peut diminuer le poids mort, c'est la charge utile qui tombera à 1 tonne.

Si l'on tient compte en outre de l'augmentation de poids à réserver au combustible, et de la durée de vie sur laquelle devront s'amortir les frais de transformation, il est certain que, surtout pour des véhicules usagés, on aboutit à un prix de revient de transport absolument prohibitif.

Mais ce concours de circonstances défavorables ne constitue pas le cas le plus général, et il semble bien que sur l'ensemble du parc de camion de la Fédération, lequel atteignait plus de 10.000 véhicules d'après les immatriculations de 1939, de 10 à 20% d'entre eux devraient pouvoir aisément recevoir le nouveau dispositif.

IV. — Dans cet ordre d'idées et indépendamment des ordres, instructions ou conseils que vous voudrez bien donner pour faire décider de la commande d'une nouvelle tranche d'équipements, je vous prie de faire d'urgence procéder à un recensement des camions à essence en service, en vue d'examiner la possibilité technique de leur transformation en gazogène.

Ce recensement, dont vous m'adresserez les résultats au fur et à mesure de son établissement, devra être complet en ce qui concerne les administrations et les sociétés de prévoyance, aussi complet que faire se pourra en ce qui concerne les particuliers.

Il indiquera :

a) La marque et le type du véhicule, en rappelant si possible, quels sont, pour les moteurs, le nombre

de cylindres, la cylindrée, le taux de compression et la vitesse de rotation;

b) L'état général du moteur;

c) Le service auquel est destiné le véhicule et les difficultés particulières aux trajets habituellement parcourus;

d) L'avis de vos services techniques quant à l'opportunité d'une transformation.

V. — Comme je vous l'ai signalé plus haut je serai probablement en mesure d'obtenir, indépendamment des équipements fabriqués à Dakar par Carbo-Afric, la livraison, par l'intermédiaire du département, d'un certain nombre de gazogènes construits dans la métropole (Gohin Poulenc, Brandt, Gazauto, Sabatier-Decauville etc...).

Par ailleurs certaines marques ont à Dakar des représentants qui sont ou seront sans doute sous peu en mesure d'enregistrer des commandes.

Les particuliers peuvent s'adresser à ces représentants ou commander directement en France, et je suis disposé à intervenir en leur faveur auprès du département pour hâter dans toute la mesure du possible la cadence des livraisons.

Pour me permettre d'agir utilement dans ce sens je vous serais obligé, si vous ne l'avez déjà fait, de me renseigner aussi exactement que possible sur l'importance des commandes privées en cours, tant dans la métropole que par l'entremise du commerce local, à l'exclusion de celles intéressant la fabrication de Carbo-Afric, pour laquelle je suis directement tenu au courant par le constructeur.

P. BOISSON.

RECENSEMENT DES CAMIONS A ESSENCE

Numéro de la carte grise	Propriétaire (avec indication de la résidence habituelle)	a) marque, type, nombre de cylindres, cylindrée, taux de compression, vitesse de rotation, poids à vide, charge utile, carrosserie, (à ridelles, benne, plateau, etc. .)	b) Etat général du moteur, nombre de kms. parcourus au total, d° depuis la durée, de révision, date de la dernière révision, appréciation générale (Indiquer le nom de l'agent qui a passé la visite).	c) Service auquel est destiné le véhicule, Nature du chargement, difficultés du trajet habituel.	d) Avis sur l'opportunité d'une transformation. (Indiquer le nom de l'appréciateur).
	I.— Véhicules Administratifs et des S. I. P. II.— Véhicules privés				

Huiles minérales de graissage usées**CIRCULAIRE N° 545**

A TOUS CERCLES ET SERVICES

J'ai l'honneur de vous adresser copie de la circulaire générale 78 E. C. du 8 février 1941, prescrivant la récupération obligatoire des huiles minérales de graissage usées.

L'arrêté n° 106 dont ci-joint copie fixe les modalités d'application de ces mesures à l'industrie et aux transports privés.

Il importe qu'elles soient immédiatement mises en vigueur dans l'administration.

Pour ce faire, les utilisateurs de moteurs à explosion ou à combustion interne appartenant à l'administration assureront la récupération et le stockage des huiles usées, en distinguant suivant leur provenance :

1° — Les huiles de graissage des moteurs à essence (automobiles et moteurs fixes);

2° — Les huiles de graissage des moteurs Diesel et semi Diesel (groupe moto-pompes, moteurs type Pelters, etc...);

3° — Les huiles épaisses pour engrenages (boîte de vitesse, pont arrière etc...) en évitant tout mélange de produits étrangers utilisés pour le rinçage des carters (pétrole en particulier).

Ces huiles seront stockées en fûts de 200 litres, dans les usines d'utilisation ou aux chefs-lieux de circonscriptions ou cercles. Un état des existants me sera adressé le 20 de chaque mois sous le timbre des travaux publics. Quand la quantité sera suffisante pour justifier un envoi, les fûts seront adressés au magasin général à Lomé qui est chargé de la centralisation des produits. Chaque fût portera une mention apparente, peinte en blanc indiquant la nature de l'envoi (huile moteur essence, ou huile moteur Diesel, ou huile engrenages) et le nom de l'expéditeur. Les fûts vides nécessaires vous seront adressés sur votre demande par le magasin général. Les dépenses de transport correspondantes seront supportées par le Chapitre XV.

Lomé, le 28 février 1941.

*Le Gouverneur des Colonies,**Commissaire de la République au Togo,*

L. MONTAGNÉ.

CIRCULAIRE N° 78 E. C.

Dakar, le 8 février 1941.

*Le Gouverneur Général,**Haut-Commissaire de l'Afrique Française*

à Messieurs

Le Commissaire de la République au Togo Lomé.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que les stocks de lubrifiants de la Fédération s'épuisent rapidement et d'ores et déjà de sérieuses difficultés sont à prévoir pour en assurer le reconstituer.

Cette situation m'amène à prescrire la récupération obligatoire des huiles de graissage provenant de la vidange des moteurs, la délivrance d'huiles neuves étant subordonnée à la remise au fournisseur de l'huile usée, à concurrence des $\frac{2}{3}$ d'huile neuve au minimum.

Je vous serais obligé de bien vouloir appliquer ces mesures d'urgence, par voie d'arrêté, en vous référant

au règlement d'administration publique du 2 mai 1939 pour l'application aux colonies de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre.

Vous aurez à désigner dans chaque centre, en accord avec les représentants des sociétés pétrolières, une ou plusieurs maisons chargées de la reprise des huiles usées dont le prix de rachat pourrait être fixé à un prix uniforme de 1 franc le kilogramme. Les huiles appartenant aux services administratifs civils seront groupées, en principe dans chaque cercle, et stockées par un service qu'il vous appartiendra de désigner.

Des instructions vous seront données ultérieurement sur la destination à réserver à ces produits. Pour l'instant, il suffit de recommander le stockage à part des huiles légères pour moteurs à explosion et des huiles épaisses pour boîtes de vitesse et pont arrière, en évitant tout mélange de produits étrangers utilisée pour le rinçage des carters (pétrole, en particulier).

Une mesure analogue sera appliquée séparément pour les huiles à moteur à combustion interne.

Je vous prie de bien vouloir accuser réception de la présente circulaire, de me tenir informé des difficultés que présenterait son application et de me faire connaître le 1^{er} de chaque mois, à partir du 1^{er} mars prochain, les quantités (en kilos) qu'il aura été possible de récupérer.

P. BOISSON.

Carburant

ARRETE N° 104 réglementant à nouveau la conservation, l'utilisation, la cession et le transport des combustibles liquides et huile de graissage.

LE GOUVERNEUR DES COLONIES,
OFFICIER DE LA LÉGIION D'HONNEUR,
COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo;

Vu le décret du 19 septembre 1936 portant réduction des dépenses administratives du Togo, modifié par celui du 20 juillet 1937;

Vu le décret du 5 décembre 1935, relatif au recensement, au classement et à la réquisition des véhicules automobiles nécessaires aux besoins de l'armée, promulgué par l'arrêté 265 du 26 mai 1937;

Vu l'arrêté n° 629 du 2 septembre 1939 sur le régime de la conservation, l'utilisation, la cession et le transport des combustibles liquides et huile de graissage pour moteurs en cas de mobilisation;

Vu l'arrêté n° 450 du 11 octobre 1940 réglementant la vente des combustibles liquides;

Vu l'arrêté n° 475 du 19 novembre 1940 réglementant la consommation de l'essence;

Vu la décision n° 60 du 23 janvier 1941 portant autorisations permanentes de transport et fixant les quantités d'essence correspondantes;

Vu le décret du 16 avril 1924 sur le mode de promulgation et de publication des textes réglementaires au Togo;

Vu la situation actuelle des stocks de combustibles liquides;

ARRETE :**ARTICLE PREMIER. — Sont abrogés :**

1° — L'arrêté n° 475 du 19 novembre 1940 réglementant la consommation de l'essence;

2° — La décision n° 60 du 23 janvier 1941 portant autorisations permanentes de transport et fixant les quantités d'essence correspondantes.