

■ SERMOISE-SUR-LOIRE

Histoire d'un gazogène, le Gazauto

Louis Libault, l'inventeur du Gazauto, est l'un de ces pionniers qui contribuent à prouver que le pétrole n'était pas la seule source d'énergie possible en ce qui concerne les véhicules.

Né à Nevers en 1893, Louis Libault a travaillé comme ajusteur mécanicien chez Louis Barthelemy à Plagny qui construisait des locomobiles et des batteuses. A son retour de la guerre, en 1919, il épouse la fille du patron et son beau-père lui laisse la direction de l'entreprise. Il se lance alors dans ses premières recherches concernant l'économie de pétrole. Elles vont se concrétiser avec la création du carburtout. Les tracteurs, à l'époque, fonctionnaient à l'essence.

Le carburtout

Le carburtout est un gazéificateur qui permet aux véhicules de fonctionner au gas-oil. Son fonctionnement est simple. Le départ à froid a lieu à l'essence. Après une minute de marche, on passe au gas-oil par une simple manœuvre d'un robinet. Une économie de près de 60 % est réalisée grâce à



PLAGNY. Le Berliet 15 tonnes en charge, le plus gros camion équipé d'un Gazauto, fabriqué dans les établissements Libault.

cet appareil. En 1939, plus de 4.000 carburtout ont été fabriqués par les établissements Libault pour équiper tracteurs, camions et voitures.

Pour remplacer le pétrole

La réussite du carburtout ne freine en rien Louis Libault dans ses recherches. Son but : trouver un moyen de remplacer le pétrole. Ce moyen, il le trouve, c'est le gazogène.

Pour la production de gaz, il choisit le charbon de bois, combustible facile à se procurer et à utiliser.

Un gazogène à charbon de bois, le gazauto, voit donc progressivement le jour. Sa mise au point est pratiquement terminée en 1936. Les brevets d'amélioration des principaux éléments de montage vont se succéder jusqu'en 1939.

Neuf types de Gazauto, sont mis au point pour permettre au gazogène de s'adapter à tous les véhicules. Le succès ne se fait pas attendre. La clientèle vient de toute la France jusqu'à Plagny. Pour faire face à la demande, Louis Libault sera amené à organiser sa production à

échelle industrielle. Cent dix ouvriers sont employés pour produire en série. Ils sortent environ cinq gazauto par jour. C'est l'âge d'or.

Avec la fin de la guerre et la reprise des livraisons de pétrole, l'industrie des gazogènes va s'arrêter progressivement. Dans le contexte actuel, le gazogène peut-il encore rendre des services en période de pénurie de pétrole ? Le débat mérite d'exister car il reste encore bien des pistes d'amélioration à creuser, pour adapter le système aux véhicules actuels. ■