

G. RODOLAUSSE / S.N.C.F.

EXPOSE GLOBAL EN VUE DE L'ACTION EN APPEL

(octobre 1968)

EXPOSE GLOBAL EN VUE DE L'ACTION EN APPEL

	Pages
- Opinions de Me REMAURY et de Me BORIES	A
<u>EXPOSE LIMINAIRE</u>	
- L'inventeur : E. RODOLAUSSE et son fils, Georges.....	I
- Pourquoi l'action en justice fut si tardive	I
- Le système "Rodolausse".....	2
<u>EXPOSE GENERAL</u>	
- Abrégé chronologique.....	3
- Période ascendante - Détails.....	3
- Intervention du Parlement - Détails.....	4
- Période descendante - Détails.....	5
<u>OBLIGATIONS DU RESEAU DE L'ETAT</u>	
- Commission des Travaux publics de la Chambre des Députés..	8
- Vote du Parlement.....	8
- Pièces émanant du réseau de l'Etat..... (6 doc. ignorés du Tribunal de grande Instance)	9
<u>AUTRES ASPECTS DES OBLIGATIONS DU RESEAU DE L'ETAT</u>	
- Il devait en 2 ans réaliser l'expérimentation d'envergure voulue par le Parlement.....	II
- Quels qu'auraient pu être les résultats, le réseau de l'Etat devait réaliser des essais en grand.....	II
- <u>NON EXECUTION DE PROMESSES FORMELLES</u>	I2
<u>EXPOSE SUBSIDIAIRE</u>	
- Volonté délibérée du réseau de l'Etat d'éliminer le "Rodolausse".....	I3
- E. RODOLAUSSE n'a jamais voulu arrêter les essais qu'il réclamait instamment (voir aussi pages 3,4,5 et 6 des " Réponses aux attendus du Jugement)	I4
- Le réseau de l'Etat n'avait pas à juger l'appareil mais à dresser objectivement des constats d'essais.....	I5
- Commission ministérielles des I8.8.34 et 9.I2.36..... (voir aussi pages 7 et I5 de cette notice - voir éga- lement pages 6,7 et 8 des " Réponses aux attendus du Jugement)	I6

.../...

IL EST IMPORTANT de lire le texte
de la page suivante

reprises. L'inventeur décéda subitement fin 1941 sans avoir pu prononcer un mot, l'esprit profondément troublé par une lutte de 20 ans qui l'avait à peu près ruiné. Devenu d'une méfiance extrême, même à l'égard de son fils, il avait quelque temps auparavant dissimulé à l'insti de tous, par crainte de l'occupant, la partie la plus importante de ce dossier et bien d'autres choses. Son successeur fit après la guerre plusieurs tentatives pour renouer avec la SNCF, mais sans y parvenir. Par suite il aurait engagé l'action en réparation depuis longtemps mais il lui manquait les pièces établissant ses droits et celles authentifiant les qualités exceptionnelles de notre système. Il fut ainsi contraint de s'abstenir jusqu'au moment où une bien pénible circonstance lui fit récupérer l'essentiel de ces documents.

Le demandeur construisait en effet des réfrigérateurs ménagers lorsque les approches du Marché commun provoquèrent un effondrement des prix d'environ 40 %, entre 1959 et 1961. Après avoir essayé de résister il fut obligé de liquider tour à tour ses matériels, son atelier et divers immeubles. Ce sont ces déménagements successifs qui s'étaient sur deux ans qui lui firent découvrir, en des endroits insoupçonnés, les éléments du dossier dont il dispose maintenant, mais qui est encore incomplet.

LE SYSTEME " RODOLAUSSE ".

Il comportait deux groupes de dispositifs complémentaires :

1° L'appareil de sécurité proprement dit, installé sur la machine avec quelques accessoires, qui contrôlait constamment la marche du train au moyen d'une bande d'enregistrement. Cependant il était en outre capable d'effectuer des freinages dont l'intensité était proportionnée à la vitesse du convoi et à la distance de l'obstacle, mais seulement au cas où le conducteur resterait inactif cependant que son train foncerait sur cet obstacle.

Etant donné que semblable inaction aurait en fait correspondu à un accident, il apparaît que ces freinages d'urgence ne pouvaient guère se produire qu'une fois ou deux durant toute la carrière d'un mécanicien, car celui-ci aurait été certainement mis à pied à la première faute qui eut provoqué un accident sérieux sans le sauvetage opéré au dernier moment par le "Rodolausse". Mais comme ces arrêts aussi exceptionnels étaient en sus pointés sur le diagramme pour sanctionner le conducteur, il est évident que des freinages d'urgence aussi rarissimes ne pouvait créer d'accoutumance chez les machinistes: rien au contraire leur vigilance s'en trouvait stimulée puisqu'ils se savaient surveillés en permanence et éventuellement représentables (Chambre des Députés - rapport 2213, page 9).

2° Les déclencheurs mécaniques installés à terre, dits " de la voie ", actionnés par les sémaphores et les passages à niveau, dont le rôle était de transmettre à l'appareil de la machine les positions des signaux et des barrières. Ces dispositifs de la voie étant d'un fonctionnement bien plus sûr que tous les moyens de transmission en usage à l'époque - rapport précité, page 7 -, ils méritaient l'expérimentation la plus étendue

précité 22I3, page I3, constate, page I3, qu'un de ces IO appareils avait parcouru II6.000 km au I2 mai I929, ce qui vérifie le kilométrage indiqué pour les années I927 à I929.

INTERVENTION DU PARLEMENT - DETAILS

Vers I927, comme cette affaire durait déjà depuis 5 ans, des Membres de la Commission des Travaux publics de la Chambre des Députés résolurent de suivre le déroulement de cette première application en service courant entre Paris et Limours, sur le réseau du P.O. Un Rapporteur fut désigné par la Commission et le 26 juillet il déposait le rapport 22I3, long de I4 pages particulièrement circonstanciées. Ce document incita la Commission des Travaux publics à émettre, le 26 juillet I929 également, la " Proposition de Résolution " 2205.

Extraits du rapport 22I3, page I4 -

" Considérant les réels avantages que présente ce dispositif de " sécurité..."

" Considérant les nombreux accidents que l'application du système " Rodolausse pourrait éviter..."

Extraits de la Proposition de Résolution 2205 -

" Ces essais ont donné toute satisfaction depuis plusieurs années"

" La Fédération des cheminots entendue par la Commission des T.P. " ainsi que la Fédération des postiers ambulants, ont exprimé le désir de voir adopter l'appareil Rodolausse qui est susceptible, selon eux, de leur assurer, ainsi qu'aux voyageurs, un maximum de sécurité..."

La P.R. 2205 invite en outre le Gouvernement :

" A faire inscrire au budget de I930 les crédits nécessaires pour " l'équipement complet, avec ce dispositif de sécurité, d'une ligne " à grand trafic et à grande vitesse du réseau de l'Etat;"

" A saisir le Parlement, dans un délai maximum de deux ans, de " conclusions fermes sur l'application généralisée du système de protection envisagé;"

VOYE DU PARLEMENT - Il entérina sans nul doute la P.R. 2205 puisqu'il vota, le 30 juin I930, un crédit de un million pour le démarrage de la vaste expérimentation que devait assumer le réseau de l'Etat.

A la page I54 de la Loi de Finance I930 (document 3433) se trouve le paragraphe concernant ce crédit intitulé :

" Chapitre II3 ter (nouveau) - Essai d'un appareil automatique " de contrôle et de sécurité sur les locomotives.... I.000.000 fr "

(Devant le Tribunal de Grande Instance, l'avocat de la SNCF s'en tint à ce titre du chapitre et il passa sous silence l'Exposé des motifs si explicite qui y fait suite; malheureusement mon défenseur fit de même. Or il semble qu'il y a dans les lignes qui suivent des arguments de la plus grande valeur.)

" Le crédit demandé au titre du présent chapitre est destiné à

" à permettre l'expérimentation sur le réseau de l'Etat d'un appareil automatique intéressant la sécurité des voyageurs (appareil Rodolausse). Les premiers essais de cet appareil ont été effectués en 1922 par la compagnie de Paris à Orléans qui en a supporté seule les frais; ils ont donné des résultats satisfaisants. Mais, pour des raisons techniques, de nouvelles expériences n'ont pu être entreprises sur ce réseau qui est pourvu d'un système de signalisation particulier.

" L'administration des Travaux publics, estimant qu'il appartient normalement aux grands réseaux de faire procéder à des épreuves de cet ordre, a invité le comité de direction des grands réseaux à prendre l'initiative des essais et en répartir les frais entre les grands réseaux. Mais cette proposition n'a pas été acceptée.

" Comme l'Etat ne peut contraindre les grands réseaux à exécuter à leurs frais des essais sur un appareil, certainement très ingénieux, mais dont il convient d'établir avec certitude l'efficacité, on estime qu'il doit, dans l'intérêt général, prendre à sa charge les frais dont il s'agit, la réalisation des essais devant être confiée au réseau de l'Etat."

Ici ont été simplement soulignés les passages importants de l'exposé des motifs du chapitre II 3 ter. Une analyse s'impose qui sera faite ultérieurement, au paragraphe traitant des obligations du réseau de l'Etat.

PERIODE DESCENDANTE - DETAILS

On sait qu'elle s'étendit de 1931 jusqu'à la fin, vers 1938, et que pendant ces 7 années les parcours expérimentaux ne totalisèrent que quelque CINQ CENTS km (500). Pour comprendre ce qui a pu se passer durant cette période, juste après que le Parlement eut donné à l'appareil les plus grandes possibilités, il faut savoir que les dirigeants du réseau de l'Etat étaient irréductiblement hostiles à l'invention. Ils avaient opté pour le "crocodile", un simple répéteur de signaux assez capricieux et incapable d'agir sur les freins pour éviter une catastrophe. Il équipait déjà de nombreux convois ayant eu des accidents.

Il est aisé d'imaginer quels besoins de commandes pouvait avoir l'inventeur en 1931/32, alors que cette affaire durait déjà depuis 1922. Dix ans de recherches et de frais généraux qu'il était impératif pour lui de récupérer : or cela se poursuivit jusqu'en 1938 où les 818.057 Fr restant encore disponibles du million voté en 1930 furent annulés sans motif.

Le réseau en question savait que pour éliminer définitivement le "Rodolausse" il lui suffisait d'acter; ce travail d'usure ferait un jour son effet. Aussi agit-il avec une lenteur progressive, promettant des commandes, puis introduisant des conditions suspensives, cherchant aussi à imposer des programmes d'essais exorbitants, suggérant des modifications mécaniques que nous eûmes la faiblesse d'essayer de satisfaire et qu'il compliquait ensuite, recherchant même l'accident, toutes choses qui peuvent être prouvées par des textes irréfutables. Les principales manoeuvres du réseau de l'Etat peuvent se résumer comme suit :

- Répondant à une lettre du 28.7.30, le réseau de l'Etat indique au Ministère des Travaux publics qu'il envisage d'équiper 20 locomotives du dépôt de Cherbourg.

20.10.30 - Un ingénieur haut placé du réseau rappelle à l'inventeur, dans une lettre manuscrite, qu'il avait promis de demander que l'on commençât par les essais d'un prototype. Subissant des pressions de plus en plus fortes, celui-ci finit par se soumettre. En sept ans les commandes ne dépassèrent pas ce niveau : l'inventeur avait été proprement joué.

19.1.31 - Le réseau nous questionne pour avoir les prix pour 20 appareils de la locomotive.

15.3.31 - Le réseau nous remet une lettre de commande pour 19 appareils, prototype déduit. G. RODOLAUSSE la rapporta à la direction de la traction, 44, rue de Rome, signée et acceptée. Le réseau ne l'a jamais retournée signée comme il devait le faire, mais un exemplaire authentique nous est resté.

1.4.31 - Le réseau accepte que tout ou partie de cette commande soit sous-traitée.

16.7.31 - Mandat de 40.000 fr du réseau "... à valoir sur les appareils de contrôle et de sécurité à livrer ultérieurement". Ecrire "à livrer" laisse bien sous-entendre que la commande des 19 appareils a déjà été passée.

19.10.31 - Le réseau feint d'être pressé et nous écrit : "... Il faut procéder sans plus attendre aux essais qui nous ont été prescrits...". Le sens du mot prescrit ne saurait être discuté et nous lui avons donné à l'époque celui que lui donnent tous les dictionnaires.

De l'automne 1931 à l'été 1933, tergiversations constantes du réseau pour passer cette commande de 19 dispositifs que l'inventeur de cessait de réclamer; d'un autre coté le réseau veut imposer un programme expérimental exorbitant, voire dangereux. Un accident provoqué par un système de sécurité, c'est ce qu'il veut et ce qui suit le prouve.

4.7.33 - Le prototype est essayé au banc, dans un dépôt parisien, pour des réglages fondamentaux. Mais le réseau a toujours refusé de nous communiquer les chiffres et les diagrammes enregistrés ce jour-là. Or les uns et les autres étaient absolument indispensables pour préparer les sorties prévues pour octobre. De toute évidence les intentions du réseau étaient mauvaises. (Voir page suivante - lettre Tr.P. 27-12-34)

23.10.33 - Malgré nos protestations le prototype est attelé à une rame hétéroclite de 11 wagons impossible à freiner correctement. L'excellent mécanicien qui pilotait le convoi rompit l'attelage en freinant inopinément d'urgence; le "Rodolausse" put, lui, le faire sans ennui. Le lendemain 24, la locomotive remorquait un train de 18 wagons encore plus dangereux que celui de la veille. Notre appareil eut seul à freiner d'urgence et à la XIème fois il rompit l'attelage à son tour.

Novembre 1933 - Le réseau, ne retenant que la 2ème rupture d'attelage, saisit ce prétexte pour surseoir aux essais. En réalité ils resteront suspendus pendant 2 ans. Mais en nov. 33 également, l'in-

.../...

venteur voulant éviter la réédition de ce guet-apens, demanda aussitôt que le mécanicien ait à exécuter, dans des conditions identiques, les mêmes arrêts d'urgence que l'appareil. Cette assurance ne lui fut donnée que deux ans plus tard par lettre du Ministre du 14.II.55 :

" Il est entendu que les réactions notées au cours des freinages exécutés par votre appareil seront comparées aux réactions observées au cours de freinages d'urgence obtenus par le mécanicien dans les mêmes conditions". Deux années étaient ainsi perdues.

Le réseau s'est toujours obstiné à faire passer notre appareil dit " de contrôle et de sécurité " pour un mécanisme freinant à tout coup, ayant la priorité sur le conducteur pour chacun de ses freinages. Il a été expliqué que l'action automatique sur les freins n'était à prévoir qu'à raison de UNE FOIS tous les dix ans. Mais ainsi défigurée, l'invention devenait vulnérable puisqu'on pouvait ergôter sur la qualité de ses arrêts d'urgence : précisément ceux qui, palliant la faute du mécanicien, évitaient une catastrophe in extremis.

1934 - Première Commission - Les choses traînaient depuis 4 ans. L'obstacle principal étant l'établissement des programmes d'essais que le réseau voulait dangereux, le Ministre institua, le 18.8.34, une Commission dont le seul rôle était de les rédiger, compte tenu des avis de l'inventeur. La lettre du Ministre du 27.I2.34 dit notamment :

" En m'accusant réception de ma lettre du 27 novembre, vous m'avez fait remarquer, le 4 décembre, que la constitution d'une Commission chargée d'établir un programme d'essais de votre appareil ne répondait pas aux préoccupations exposées dans votre lettre du 14 novembre. En conséquence vous croyez devoir confirmer intégralement celle-ci et demander communication du procès-verbal des essais au banc du 4 juillet 1935. *(on rappelle la demande ... et c'est tout !)*

" En présence du désaccord qui s'était manifesté entre vous-même et le Réseau de l'Etat, sur lequel doivent avoir lieu les essais définis tifs de votre appareil, mon prédécesseur a institué une Commission présidée par M. l'Inspecteur Général JOUGUET, en vue d'établir un programme."

Cette Commission était composée de six Membres, dont MM. NASSE et JAPIOT, les ingénieurs de réseau de l'Etat qui se trouvaient à l'origine de tous nos ennuis. Bien entendu ces deux personnes persistèrent dans leur besogne au réseau et dans cette assemblée : leur efficacité avait doublé.

1936 - Deuxième Commission - A cause d'eux les choses stagnaient encore au bout de deux ans. Le Ministre s'en aperçut et il modifia, le 9.I2.36, la composition de cette Commission. Des parlementaires y furent intruduits. Le nombre des Membres fut porté de six à dix cependant que les deux ingénieurs du réseau de l'Etat en étaient écartés.

Mais vers décembre 1937 nous apprenions que les essais étaient interrompus - c'est le terme - parce que les 818.057 R qui restaient encore disponibles du million voté en 1930 avaient été supprimés du budget de 1938 sans motif. (Lettre SNCF à G. Rodolausse du 21.I2.61).

Les cinq cents km parcourus de 1930 à 1937 lors de quelques sorties ne permettaient évidemment pas de dresser le moindre rapport sur la valeur du "Rodolausse" et encore moins de proposer des conclusions au Parlement.

ils sont définis par Mr la professeur HAURIOU dans la dernière édition de son traité de droit administratif. Si ce réseau était doté de la personnalité civile et exploité au compte de l'Etat par un directeur nommé par le Ministre et un conseil de réseau dont les attributions étaient purement consultatives, cette Administration était placée sous l'autorité du Ministre, avec contrôle du Parlement représentant les actionnaires. Ainsi les décisions du Ministre et du Parlement s'imposaient de manière toute particulière au réseau de l'Etat et à la SNCF.

Aussi quand le Ministre des T.P. déclarait aux Députés : "...Pour l'appareil Rodolausse j'ai prescrit des essais en grand..." (J.O. Débats Ch. Députés 24.5.1929, page 1711 ou 1711) il restait dans la limite de ses attributions et cette affirmation avait le sens d'une injonction faite au réseau de l'Etat puisqu'il n'avait aucun pouvoir sur les autres compagnies.

C'est d'ailleurs cette certitude qui fit que l'action devant le Tribunal de Grande instance ne fut appuyée que sur des textes du Ministère des T.P..

PIECES EMANANT DU RESEAU DE L'ETAT -

IMPORTANT - Le Tribunal de Grande Instance a, pour ce qui vient d'être dit, complètement ignoré les pièces qui vont suivre car l'action fut uniquement soutenue avec les correspondances échangées avec la Direction du Contrôle des Chemins de fer du Ministère des T.P. qui paraissaient avoir le caractère le plus officiel.

(Dans ce qui suit : R.E. = Réseau de l'Etat - R = RODOLAUSSE
Tr. P = Ministère des Travaux publics)

R.E. 20.10.30 à R - Lettre manuscrite de Mr RICHARDEAU, ingénieur du réseau : "...Je me permets de vous rappeler que nous avons convenu que vous nous écrieriez pour nous offrir un essai d'un appareil sur une machine et mise au point..."

R.E. 19.1.31 à R. - "...J'ai l'honneur de vous prier de vouloir bien nous adresser le plus tôt possible les dessins cotés de l'adaptation de votre appareil et de ses accessoires : déclencheurs, valve, pompe, supports divers, etc... sur 20 machines à prendre dans les séries..." Le réseau envisage donc bien d'équiper vingt machines.

Mars 1931 - Contrat pour 19 appareils de la machine - Le R.E. nous remet 3 ou 4 exemplaires du contrat de 4 pages dont ci-après quelques extraits :

" Nous soussigné E. RODOLAUSSE...nous engageons et nous soumettons à fournir à nos risques et périls DIX NEUF (19) garnitures d'appareil de sécurité...édition 1930...pour le prix net et à forfait de 375.320 Fr...Nous prenons l'engagement de nous conformer strictement aux clauses et conditions générales imposées aux fournisseurs...en date du 21 septembre 1922, enregistrées à Paris le même jour sous le N° 409...La fourniture des 19 garnitures sera effectuée comme suit...les huit dernières garnitures dans un délai de 10 mois...Les paiements seront effectués comme suit...Par appli-

" cation de l'art. 4 des clauses et conditions générales il n'est pas exigé de cautionnement pour cette fourniture... etc..."

Ce marché fut accepté par l'inventeur et c'est l'actuel demandeur qui l'a rapporté aux Services de la Traction, 44 rue de Rome. Il ne nous fut jamais rendu signé. Mais on observera :

1°- que le réseau peut commander sans en référer au Ministère, lequel n'aurait nullement mentionné dans les 3 pages du marché;

2°- que le texte ne contient aucune clause restrictive; elle-ci n'apparut que deux ans plus tard, afin de pouvoir différer indéfiniment la commande.

R.E. I.4.31 à R.- " Par lettre du 17 écoulé, vous avez bien voulu me demander de confier à des sous-traitants tout ou partie de l'exécution des marchés relatifs à la construction des appareils de sécurité de votre invention et de leurs accessoires en vue de leur expérimentation sur notre réseau... J'ai l'honneur de vous faire savoir que nous vous accordons l'autorisation demandée..."

Comme le réseau se sert du mot " marché " c'est donc que, au I.4.31 il avait bien l'intention de signer le contrat qu'il avait rédigé.

En sus, partant de l'autorisation reçue, nous pouvions aussitôt sous-traiter ferme les 19 appareils de la machine, et le réseau eut été engagé avec nous.

R.E. I9.10.31 à R.- "TRES IMPORTANT" "... Je vous prie de ne pas perdre de vue l'intérêt qu'il y a à nous mettre à même de procéder sans plus de retard aux essais qui nous ont été prescrits..."

Le réseau feint d'être pressé mais surtout il déclare que ces essais lui ont été imposés. Appuyer sur le mot "PRESCRIT". Cette certitude d'une commande importante nous incita à persister dans nos efforts car, au-delà des 19 appareils, la généralisation du "Rodolausse" était fort possible.

R.E. 16.7.31 à R.- Mandat N° 132 des Services Matériel et Traction. Montant 40.000 Fr. Avance d'une somme de 40.000 Fr à valoir sur les appareils de contrôle et de sécurité Rodolausse, à livrer ultérieurement - Décision de Monsieur le Chef de Service en date du 15.7.31.

Il était naturel que nous tenions, en 1931, cette commande de 19 appareils pour absolument certaine, voire acquise.

Tr.P. 15.II.32 à R.- Le Service du Contrôle du Ministère des T.P. écrit à l'inventeur : " Le crédit voté en 1930 par le Parlement, à la demande du Gouvernement, avait pour objet de permettre un essai en grand de votre appareil sur une ligne parcourue par des trains à grande vitesse..."

Ainsi de la manière la plus officielle il est précisé qu'il y a lieu de réaliser des essais en grand, et dans sa lettre précitée du 19.10.31 le réseau de l'Etat a reconnu que ces essais lui avaient été prescrits.

EN CONSEQUENCE LE RESEAU DE L'ETAT CONNAISSAIT PARFAITEMENT SES OBLIGATIONS ET LEUR ETENDUE. Mais devant le Tribunal de Grande Instance la SNCF a soigneusement dissimulé tout ceci.

P R E S C R I T - Ce mot ne saurait avoir un sens formel pour les uns et un sens atténué pour le réseau de l'Etat.

.../...

" cation de l'art. 4 des clauses et conditions générales il n'est pas exigé de cautionnement pour cette fourniture... etc..."

Ce marché fut accepté par l'inventeur et c'est l'actuel demandeur qui l'a rapporté aux Services de la Traction, 44 rue de Rome. Il ne nous fut jamais rendu signé. Mais on observera :

1°- que le réseau peut commander sans en référer au Ministère, lequel n'aurait nullement mentionné dans les 3 pages du marché;

2°- que le texte ne contient aucune clause restrictive; elle-ci n'apparut que deux ans plus tard, afin de pouvoir différer indéfiniment la commande.

R.E. I.4.31 à R.- " Par lettre du 17 écoulé, vous avez bien voulu me demander de confier à des sous-traitants tout ou partie de l'exécution des marchés relatifs à la construction des appareils de sécurité de votre invention et de leurs accessoires en vue de leur expérimentation sur notre réseau... J'ai l'honneur de vous faire savoir que nous vous accordons l'autorisation demandée..."

Comme le réseau se sert du mot " marché " c'est donc que, au I.4.31 il avait bien l'intention de signer le contrat qu'il avait rédigé.

En sus, partant de l'autorisation reçue, nous pouvions aussitôt sous-traiter ferme les 19 appareils de la machine, et le réseau eut été engagé avec nous.

R.E. I9.10.31 à R.- "TRES IMPORTANT" "... Je vous prie de ne pas perdre de vue l'intérêt qu'il y a à nous mettre à même de procéder sans plus de retard aux essais qui nous ont été prescrits..."

Le réseau feint d'être pressé mais surtout il déclare que ces essais lui ont été imposés. Appuyer sur le mot "PRESCRIT". Cette certitude d'une commande importante nous incita à persister dans nos efforts car, au-delà des 19 appareils, la généralisation du "Rodolausse" était fort possible.

R.E. 16.7.31 à R.- Mandat N° 132 des Services Matériel et Traction. Montant 40.000 Fr. Avance d'une somme de 40.000 Fr à valoir sur les appareils de contrôle et de sécurité Rodolausse, à livrer ultérieurement - Décision de Monsieur le Chef de Service en date du 15.7.31.

Il était naturel que nous tenions, en 1931, cette commande de 19 appareils pour absolument certaine, voire acquise.

Tr.P. 15.II.32 à R.- Le Service du Contrôle du Ministère des T.P. écrit à l'inventeur : " Le crédit voté en 1930 par le Parlement, à la demande du Gouvernement, avait pour objet de permettre un essai en grand de votre appareil sur une ligne parcourue par des trains à grande vitesse..."

Ainsi de la manière la plus officielle il est précisé qu'il y a lieu de réaliser des essais en grand, et dans sa lettre précitée du 19.10.31 le réseau de l'Etat a reconnu que ces essais lui avaient été prescrits.

EN CONSEQUENCE LE RESEAU DE L'ETAT CONNAISSAIT PARFAITEMENT SES OBLIGATIONS ET LEUR ETENDUE. Mais devant le Tribunal de Grande Instance la SNCF a soigneusement dissimulé tout ceci.

P R E S C R I T - Ce mot ne saurait avoir un sens formel pour les uns et un sens atténué pour le réseau de l'Etat.

.../...

I AUTRES ASPECTS DES OBLIGATIONS DU RESEAU DE L'ETAT I

1° - Il devait en deux ans réaliser l'expérimentation d'envergure voulue par les Chambres -

Les motifs démontrant ses obligations viennent d'être exposées.

Quant au délai de 2 ans exprimé dans la P.R. 2205 de la Commission des T.P. de la Chambre des Députés, il devait et pouvait le tenir puisqu'auparavant, en 2 ans également, le réseau du P.O. avait organisé et terminé lui aussi des essais en grand durant lesquels 1.200.000 km avaient été parcourus de 1927 à 1929.

2° - Quels qu'auraient pu être les résultats, le réseau de l'Etat devait réaliser les essais en grand -

L'exposé des motifs du chapitre III3 de la Loi de Finance stipule " qu'il convient d'établir avec certitude l'efficacité " de l'appareil. Si avec les 20 appareils du P.O. cette certitude n'était pas déjà apparue, il fallait donc équiper entièrement une grande ligne. Le réseau de l'Etat, en 1930, avait pensé à celle de Paris à Cherbourg. A fortiori, devait-il commander sans attendre les 19 appareils du marché qu'il proposa en mars 1931.

Pour différer cette commande qui l'eut confondu si les appareils avaient pu fonctionner, le réseau de l'Etat prétendit, à partir de 1931/32 que le "Rodolausse" n'était pas tout-à-fait au point. Or l'inventeur ne cessa d'affirmer le contraire chaque fois qu'il réclamait la commande si souvent promise.

Si le réseau de l'Etat, qui ne voulait à aucun prix de notre système de sécurité, avait été sûr de ses dires, il n'avait qu'à en faire la preuve en prenant l'inventeur au mot, en lui passant la commande par lui revendiquée. De la sorte les soi-disant défauts auraient été établies au grand jour. Mais sachant qu'il serait démasqué par les essais à cause des remarquables expériences antérieures du P.O. le réseau de l'Etat préféra persister dans ses manœuvres dilatoires et ses dénigrements de notre dispositif.

On observera que le Parlement n'avait pas imposé des essais de qualité; il les voulait simplement de grande envergure afin de savoir si l'appareil était indiscutablement bon ou mauvais. Ainsi donc, même si les expériences ordonnées pouvaient se révéler décevantes, le réseau de l'Etat devait les mettre sur pied, impartiellement, et pour cela nous passer toutes les commandes nécessaires d'appareils brevetés.

! NON EXECUTION DE PROMESSES FORMELLES !

Pour les raisons déjà indiquées nous étions persuadés que le réseau de l'Etat avait l'obligation de réaliser une application étendue de notre système. Mais si contre toute attente il devait être admis en appel que des essais en grand n'avaient pas été prescrits à ce réseau, il resterait néanmoins qu'il n'a pas tenu sa promesse formelle de commander 19 dispositifs de la machine.

C'est dans cette promesse si souvent renouvelée que Maître BORIES, avoué, voyait un des arguments les plus solides pour obtenir des dommages.

Ici seront rappelées certaines des pièces évoquées dans ce qui précède et notamment :

- le marché pour 19 appareils rédigé en mars 1931 par le réseau de l'Etat lui-même;
- l'autorisation du I.4.31 de sous-traiter tout ou partie de ce marché;
- le mandat du I6.7.31... " à valoir sur les appareils à livrer " ultérieurement...";
- enfin, la lettre du réseau du 19.10.31 où il reconnaît que les essais lui ont été "prescrits" et où il promet "...je suis d'accord " pour considérer que, par avance à valoir sur la commande d'appareils " à venir, il faut entendre que les avances ainsi faites seront à ré- " partir également sur la totalité des appareils que nous vous comman- " derons.... J'espère que ces explications répondent à vos préoccupa- " tions."

On observera que le réseau ne s'est pas exprimé au conditionnel pour la commande. Aussi pour nous, à l'époque, il y avait là une certitude absolue car aucune condition suspensive n'avait encore été énoncée : elle n'apparut que deux ans plus tard.

Ce manquement du réseau à des promesses ayant un caractère formel indéniable, devrait donner droit à un dédommagement équivalent à celui de l'inexécution d'un contrat de même importance, puisque ces promesses nous obligèrent à poursuivre, en pure perte et jusqu'en 1958, des dépenses fort importantes.

Il semble en effet s'agir d'affirmer que les mêmes causes, dans les mêmes conditions, produisent des effets différents. Pour prouver des exemples concrets, il n'allait dans pas hésiter à prétendre :

- qu'une voiture automobile qui s'arrête aux feux rouges à Orléans ne peut s'immobiliser devant les feux rouges à Bordeaux;

- qu'une percussé, un moteur, une locomotive, une machine à vapeur etc.... ayant bien fonctionné à Melun, ne peuvent faire de même à Paris.

Il faut une extrême complaisance pour prendre au sérieux de telles assertions. De toute évidence, si le Rodolphe avait, sur le réseau

.../...

Quand l'inventeur parle ici de l'appareil qui n'était pas au point avant novembre 1931, il faut entendre le prototype inspiré par le réseau de l'Etat et que désirait Mr RICHARDEAU, ingénieur "matériel et traction", dans sa lettre manuscrite déjà évoquée, du 20.10.30.

Il faut donc vouloir méconnaître le dossier pour dire que l'inventeur arrêta les essais, en sous-entendant qu'il en craignait les résultats. Cependant il n'est pas certain que le réseau de l'Etat ait communiqué au Ministère des T.P. les 3 lettres ci-dessus qu'il reçut de l'inventeur.

Le réseau de l'Etat n'avait pas à juger l'appareil, mais à dresser objectivement des constats d'essais.

Il avait essentiellement à réaliser l'expérimentation d'envergure voulue par le Parlement, et ceci au moyen du crédit qu'il détint seul de 1930 à la fin, vers 1938.

S'il pouvait certes établir des rapports pour le Ministère des T.P. - dont on se demande d'ailleurs pourquoi l'inventeur ne put jamais avoir communication, sauf un - la décision ultime fixant le sort de l'invention ne lui appartenait pas. Une Commission spéciale devait être désignée dans ce but, où entreraient des Parlementaires, ce qui fut le cas en 1934 et 1936. On sait que la première Commission créée le 18.8.34 le fut parce que l'inventeur s'était refusé à accepter les programmes excessifs que le réseau s'obstinait à imposer pour les essais de réglage (lettre du Ministère à E. RODOLAUSSE, du 27.12.34)

→/e Mais le rôle de cette institution apparaît également dans la lettre que le Ministère écrivait le 21.12.1961 à G. RODOLAUSSE, l'actuel demandeur: "... Ces renseignements sont relatifs, d'une part, à la Commission chargée d'établir le programme des essais dudit appareil, d'autre part, aux rapports qu'auraient pu établir les réseaux intéressés après les expérimentations de ce dispositif. La Commission dont il s'agit a été constituée par arrêté du Ministre des Travaux publics du 18 août 1934.... elle paraît avoir été remaniée à plusieurs reprises.

Ladite Commission dont le rôle, de 1935 à 1937, semble s'être borné à suivre tout ou partie des essais et à procéder ensuite à des échanges de vues sur leur déroulement, n'a à aucun moment déposé de conclusions. Sans doute n'était-elle pas en mesure de le faire, étant donné que les expérimentations de l'appareil "Rodolausse" ont été interrompues en 1937.

En ce qui concerne les rapports d'essais pouvant avoir été établis par les réseaux intéressés, la SNCF vient de m'informer que les recherches entreprises sur ma demande n'ont permis de recueillir aucun élément susceptible de fournir une réponse convenable aux questions précises que vous avez posées. Pour le Ministère et par délégation, le Directeur des Transports terrestres, P. CALLET."

On remarque, en passant, que notre système de sécurité n'a pas été condamné par les résultats lors des rares sorties de réglage effectuées de 1930 à 1937.

En résumé, si le réseau de l'Etat pouvait donner son avis sur les résultats, il ne devait pas en faire une barrière infranchissable, comme il le fit.

Commission ministérielles des 18.8.34 et du 9.12.36.

Ailleurs il en a été dit :

- qu'elle fut instituée par le Ministre le 18.8.34 parce que le réseau de l'Etat voulait imposer des essais excessifs dénaturant la fonction "contrôle", rôle fondamental de notre système de sécurité;
- que son action se limita à établir les programmes des expériences; toutefois c'est elle qui devait déposer des conclusions définitives;
- qu'à l'origine elle comprenait 6 Membres, dont M.M. NASSE et JAPIOT les ingénieurs du réseau de l'Etat qui précisément dressaient les obstacles devant le "Rodolausse";
- que le 6.12.36 le nombre de ses Membres fut élevé de 6 à 10, dont plusieurs Parlementaires, cependant que M.M. NASSE et JAPIOT en étaient évincés.

Sur cette Commission on trouvera de plus amples détails :

- pages 7 et 15 de la présente notice
- 6, 7 et 8 des "Réponses aux attendus du Jugement".

Pour assumer ses obligations, le réseau de l'Etat eut la plus grande latitude.

La SNCF cherchera peut-être à s'abriter derrière la Commission ou le Ministère des T.P..

La protection pouvant venir de la Commission semble très mince pour les raisons résumées ci-dessus. En tout cas cette institution ne fut créée qu'au bout de 4 ans : or en 2 ans le réseau du P.O. avait lancé et terminé des essais en grand.

Par contre l'abri fourni par le Ministère, quoique non fondé, pourrait fausser les débats. Il faut donc se préparer à riposter, mais seulement quand la SNCF aura attaqué sur ce point. On peut répliquer :

- en rappelant que les Services du Contrôle du Ministère, comme leur nom l'indique, ne faisaient que surveiller l'organisation et le déroulement des essais dont le réseau de l'Etat fut chargé;

- parfois elle arbitrait certains des conflits qui surgissaient entre le réseau et l'inventeur.

- Ministère, 15.11.32, à R - "...Le 28 juillet 1930 j'ai invité le réseau à me soumettre un programme. Il a envisagé d'équiper 20 machines du dépôt de Cherbourg..." C'est donc le réseau qui décide des commandes à passer et de leur importance.

- R.E., 19.10.31, à R - Parlant d'avances il dit: "...il faut entendre que les avances ainsi faites seront à répartir également sur la totalité des appareils que nous vous commanderons..." Il ne fait pas de doute que le réseau a tous pouvoirs pour commander les appareils.

- Ministère, 18.12.30, à Mr CONSTANS, député - "...J'ai l'honneur de vous faire connaître que le réseau de l'Etat a les crédits voulus pour mandater sans délai les dépenses qu'il aura faites..."

- R.E., 4.2.31, à R - "...En ce qui concerne le paiement de la somme de 64.950 fr sus-visée, le réseau de l'Etat est disposé à vous verser cette somme..." Egalement pour payer, ce réseau n'a besoin d'aucune autorisation.

Enfin tous les bons de commande et tous les mandats, de 1931 à 1937, ont toujours été établis par le Service du Matériel et Traction du réseau.

Mais à partir de 1932/33, pour laisser s'écouler un maximum de temps afin d'user la résistance de l'inventeur qui avait 67 ans - ainsi que ses ressources - le réseau prétendit devoir demander à tout coup l'autorisation de commander ou de payer.

(En bref, si le Tribunal de Gde Instance a jugé que les textes du Ministère n'engageaient pas le réseau de l'Etat, c'est que ce réseau pouvait décider indépendamment du Ministère des T.P..)

R E S U M E

Le réseau de l'Etat mit à profit la mission qui lui fut assignée par la Loi de Finance 1930 pour empêcher les essais en grand qu'il avait obligation d'organiser, parce que le "Rodolausse" contrariait l'expansion du "crocodile" qu'il prônait. Son hostilité à notre système aurait dû honnêtement le faire renoncer à cette grandiose expérimentation afin qu'un autre réseau, avec le crédit alloué par le Parlement, la réalise objectivement à sa place.

Il n'avait pas à juger l'appareil. Il n'avait pas non plus à juger l'opinion par laquelle l'inventeur, en se déclarant satisfait fin 1931 du fonctionnement du prototype - suggéré par le réseau de l'Etat lui-même - engageait l'avenir de son système de sécurité. Il devait, après lui avoir éventuellement fait ses observations, lui commander une première tranche de 19 dispositifs de la machine, plus tous les déclencheurs destinés aux signaux et passages à niveau nécessaires à l'équipement complet d'une ligne à grand trafic. Sans ces déclencheurs, les ratés fréquents du "crocodile" eussent été imputés à tort au "Rodolausse". Une expérimentation d'envergure et au grand jour des divers constituants des brevets "Rodolausse" aurait permis à une Commission spéciale, comprenant des Parlementaires, de tirer des conclusions définitives quant à la généralisation de l'invention à tous les réseaux français.

CAR TEL ETAIT L'ENJEU DES ESSAIS EN GRAND PRESCRITS PAR LES CHAMBRÉS.

Enfin le réseau de l'Etat ne saurait expliquer ses dérobades successives par son désir fort suspect d'obtenir toujours davantage de sécurité. Cette méthode dont personne n'est dupe est un moyen subtil pour ne jamais aboutir. A cet égard, la sûreté et l'efficacité de notre système avaient déjà été surabondamment démontrées sur le réseau du P.O. où, en 7 ans, 20 locomotives avaient couvert 1.500.000 km sans le moindre incident, au cours de très diverses expérimentations dont les résultats satisfaisants sont homologués dans la Loi de Finance 1930.

ESTIMATION DU PREJUDICE

L'essentiel est que les dommages qui pourraient être éventuellement accordés soient réajustés en francs actuels. Peut-être que la position ci-après serait l'une de celles susceptibles d'y parvenir :

Le réseau de l'Etat étant l'unique cause de la suppression sans motif, en 1938, des 818.057 ₣ qui restaient encore disponibles du million voté en 1930, il semble que l'on puisse demander :

- soit que les essais en grand - équipement complet d'une ligne à grand trafic : machines signaux et passages à niveau - soient repris sur des bases financières et autres identiques à celles d'autrefois, la SNCF assumant l'intégralité des dépenses;

- soit, à défaut, que la SNCF verse une indemnité correspondant à l'importance du préjudice subi.

La reprise des essais serait peut-être difficile à réfuter par l'adversaire. L'indemnité espérée se fonde sur les développements fort probables qu'aurait connus cette affaire si le déroulement des opérations avait été normal, comme ce fut le cas auparavant sur le réseau du P.O.. Il sera indiqué qu'en 1931 les prix étaient :

- 20.000 à 25.000 ₣ selon le type d'appareil de la machine
- et 800 à 2.000 ₣ pour les divers déclencheurs de la voie.

La pose n'était pas comprise dans ces chiffres. La marge bénéficiaire était prévue pour amortir rapidement les investissements et les dépenses de frais généraux commencés en 1920, date du début des recherches. Elle était donc importante - environ 75 % - comme pour tous les appareils brevetés ou tous les produits pharmaceutiques nouveaux.

Il existe au surplus une certaine échelle pour les préjudices subis

- 1° pour les 19 appareils de la machine dont la commande était formellement promise;

- 2° les 7 années de vaine attente, de 1930 à 1937, durant lesquelles les dépenses de frais généraux et certaines recherches furent continuées - l'inventeur avait 2 ingénieurs avec lui, ainsi que son fils;

- 3° l'équipement complet de la ligne de Paris à Cherbourg, soit plusieurs centaines de machines (250 environ) et tous les signaux et passages à niveau (plusieurs milliers);

- 4° enfin l'anéantissement de toute possibilité d'application généralisée à tous les réseaux français, application qui avait les plus grandes chances d'être décidée par le Parlement si le "Rodolausse" n'avait pas été empêché de renouveler ses remarquables démonstrations officiellement homologuées sur le réseau du P.O..

Pour soutenir le principe même des préjudices il semble qu'il faille opter entre :

- l'inexécution d'un marché et d'expérimentations en grand ayant un caractère obligatoire,

- et l'inexécution dolosive d'une promesse formelle - qui se rattache au plan quasi-délictuel.

C'est cette dernière orientation qui paraît avoir la faveur de Me Louis REMAURY.