

Une invention bien oubliée de l'entre-deux-guerres, l'appareil Rodolausse *

Par Georges Ribeill

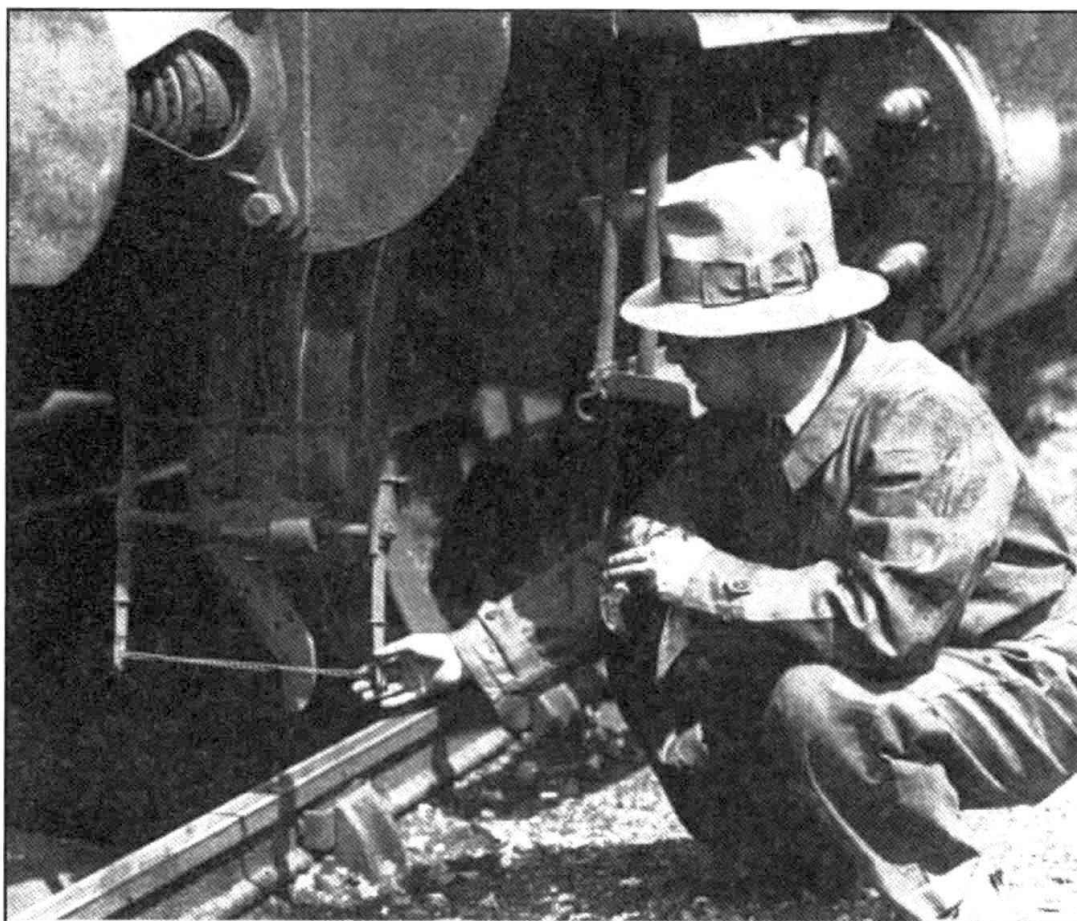
Je remercie vivement Christian Rodolausse de m'avoir confié les archives concernant les inventions de son grand-père Éloi et les papiers de son père Georges ayant trait à leurs suites judiciaires. C'est à la vérité cette opportunité qui m'a incité à revenir dans ce numéro d'Historail à l'histoire, antérieure, du crocodile et à celle, postérieure, du KVB. Manière de souligner comment l'invention de Rodolausse se situait dans une filiation de préoccupations majeures en matière de sécurité ferroviaire.

Il est rare de disposer des papiers émanant d'un « *perdant* » engagé dans une vaste et durable mêlée d'acteurs aux intérêts variés ; trop fréquemment, l'historien des techniques ne dispose que des archives des seuls « *gagnants* » à l'issue de ces joutes technologiques où l'invention triomphante devient innovation, alors que tombent dans les oubliettes de l'histoire les brouillons, brevets et prototypes des machines des perdants malchanceux. Évidemment, si par ces sources privilégiées, le point de vue est forcément partiel et partial, par empathie, l'on partage les hauts et les bas de cet inventeur qui connaîtra une « *période ascendante* » selon les termes mêmes de son fils, suivie d'une apothéose avec une décision favorable des parlementaires en 1929-1930, conclue par une « *période descendante* » jusqu'aux années 1938-1940. Mais il va de soi que cette biographie pourra être prolongée, enrichie de nouvelles archives.

À chaque catastrophe impliquant un signal « *brûlé* », Éloi Rodolausse a entendu des appels divers en faveur de son appareil qui avait parfaitement fonctionné sur la ligne de Limours pendant sept années. On imagine l'amertume croissante lorsque de commission en commission, les essais de son appareil étaient soit reportés soit invalidés... En restituant les débats entre ingénieurs spécialistes, on perçoit mieux la source de leurs hésitations à l'égard d'un système astucieux, qui, ainsi exclusivement mécanique, n'avait pas recours à l'électricité source de nombreux ratés.

L'histoire du « *Rodolausse* » illustre bien les difficultés des modestes inventeurs soucieux d'améliorer la sécurité des agents comme des voyageurs, inventeurs qui, comme il sera dit de lui par un journaliste en 1929, ne faisaient pas partie « *de la coterie des ingénieurs des grands réseaux: Rodolausse ne sort ni de Centrale ni de Polytechnique.* » Que ceux-ci devaient-ils penser dans leur for intérieur de ce mécanicien installé dans un petit village de l'Aveyron ?

* Avec l'aimable autorisation de la revue Historail



En 1928, Georges Rodolausse, accroupi au pied du déclencheur qui équipe l'une des 10 locomotives testées sur l'ancienne ligne de Paris à Limours (DR).