

**Zeitschrift:** Pionniers suisses de l'économie et de la technique  
**Herausgeber:** Société d'études en matière d'histoire économique  
**Band:** 4 (1958)

**Artikel:** Jean-Jacques Mercier-Marcel (1826-1903), Gustave Naville-Neher (1848-1929), René Thury (1860-1938), Maurice Guigoz (1868-1919)  
**Autor:** Mestral, Aymon de  
**Kapitel:** Rene Thury (1860-1938)  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1091200>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 18.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## RENE THURY

(1860—1938)

Par une matinée d'août lumineuse et chaude, les bocages de la route de Florissant à Genève vibrent et s'animent au chant des oiseaux, qui volent de branche en branche et s'ébrouent dans les bassins des jardins. Un groupe de mésanges confabule sous une fenêtre grande ouverte. D'un coup d'aile, le plus hardi de ces oiseaux s'engouffre dans la chambre, se pose sur une table encombrée de papiers, s'avance en sautillant jusqu'au pied du lit et s'en va tirer familièrement la barbe du «Père Thury». Le dormeur tressaille, se demande ce qui lui arrive et sourit en reconnaissant la messagère matinale, qui s'enfuit à tire d'aile.

Le vieil inventeur vient de fêter son 75<sup>e</sup> anniversaire la veille en famille; mais, pour la première fois, sans la fidèle compagne de sa vie, qui avait été enlevée à son affection l'année précédente par le tétanos. Il se sent solitaire et presque désœuvré. Que va-t-il donc faire aujourd'hui? Tiens, pourquoi ne pas essayer de mettre un peu d'ordre dans ses paperasses enfouies quelque part au fond d'une commode? En ouvrant le tiroir, il faillit le refermer aussitôt, en apercevant le fouillis de diplômes, de papiers jaunis et quelques médailles qui s'échappaient de leurs écrins entrouverts.

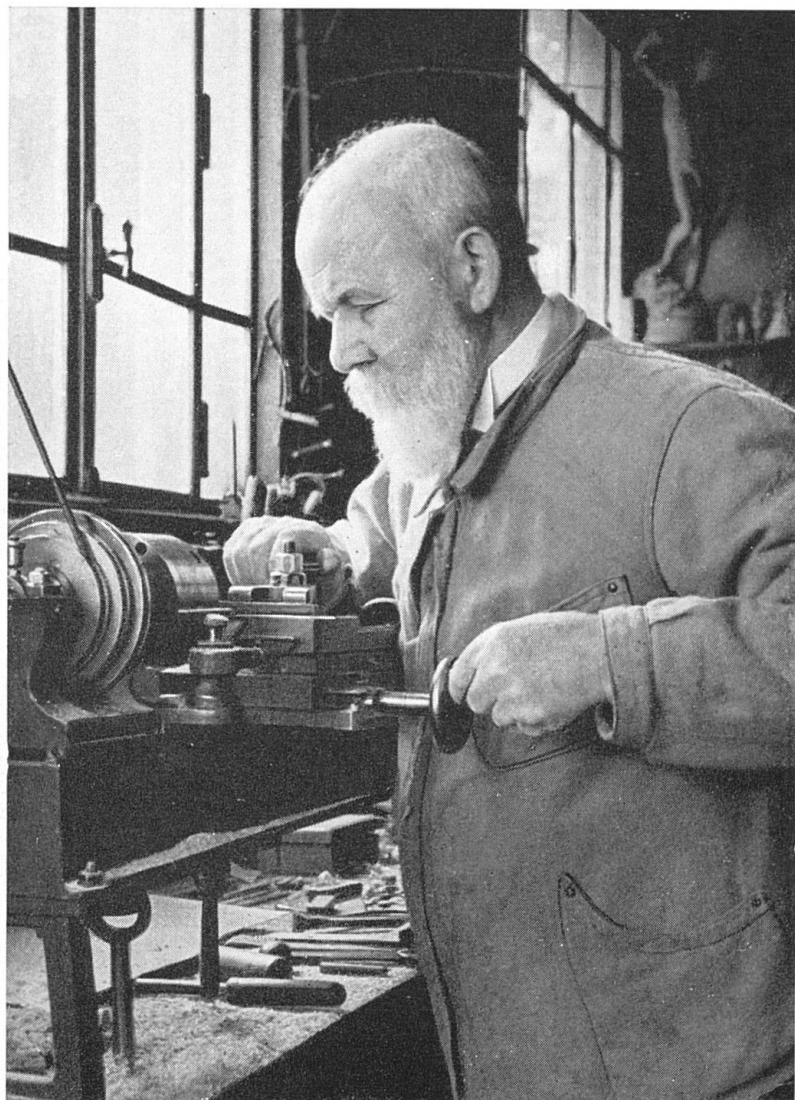
Voici la première médaille d'or qu'il ait reçue, à l'occasion de l'Exposition de Turin 1884 pour ses machines multipolaires. Ici, le diplôme du grand Prix de collaboration en 1900 à l'Exposition Universelle de Paris, ainsi que celui du Prix de La Rive décerné par la Société des Arts de Genève. Bien d'autres mentions s'entassent pêle-mêle: membre honoraire de la Société Internationale des Electriciens de Paris, membre honoraire aussi de la Transmission Section of the Institution of Electrical Engineers, de Londres. Un ruban rouge de la Légion d'Honneur s'échappe d'une enveloppe. N'est-ce pas bientôt fini? Mais non. Membre honoraire de l'association suisse des Electriciens, ainsi que de l'Association française, il retrouve

son diplôme de docteur «honoris causa» de l'Ecole Polytechnique Fédérale à Zurich, daté de 1919, etc. René Thury allait refermer le tiroir, bien décidé à ne jamais le rouvrir, lorsque son regard tombe sur quelques mots griffonnés au crayon au dos d'une enveloppe: «Bulletins du Collège classique et Ecole professionnelle (à rendre à René)».

Amusé par cette rencontre inattendue avec un passé si lointain, il sourit en se souvenant qu'il ne s'était pas couvert de gloire comme écolier. Preuve en soit le bulletin du 1<sup>er</sup> semestre 1874/75 qu'il avait ramené, un peu penaud, du Collège classique de Genève: «*Latin*. Thury est loin de s'appliquer comme il serait désirable, vu l'état de faiblesse qu'annoncent ses travaux. *Grec*: Très peu satisfait de cet élève, qui ne montre aucun intérêt à nos leçons et m'a apporté plusieurs fois des travaux incomplets. *Français*: La conduite a été trop souvent répréhensible; travaux irréguliers; causeur et rieur; c'est dommage. *Arithmétique ou mathématiques*. Faible et paresseux, etc.» Qui d'entre nous ne se reconnaîtrait dans ce portrait!

Le futur inventeur n'avait pas la bosse scolaire. Et pourtant, il avait de qui tenir. Après avoir enseigné la botanique à l'Ecole Normale à Lausanne, son père, Marc Thury, originaire d'Etoy (Vaud), s'était rendu à Genève comme préparateur des cours de chimie et de mécanique. Il change allègrement son fusil d'épaule et succède bientôt, comme professeur de botanique, à M. Alphonse de Candolle. Mais en ce temps-là, l'Université ne nourrissait pas son homme. Comme il avait une nombreuse famille à élever, Thury finit par accepter la proposition de M. Auguste de La Rive: monter et diriger un petit atelier de construction d'appareils de précision, dont l'absence se faisait cruellement sentir à Genève. Ce fut là le berceau de la Société genevoise d'instruments de physique (S. I. P.).

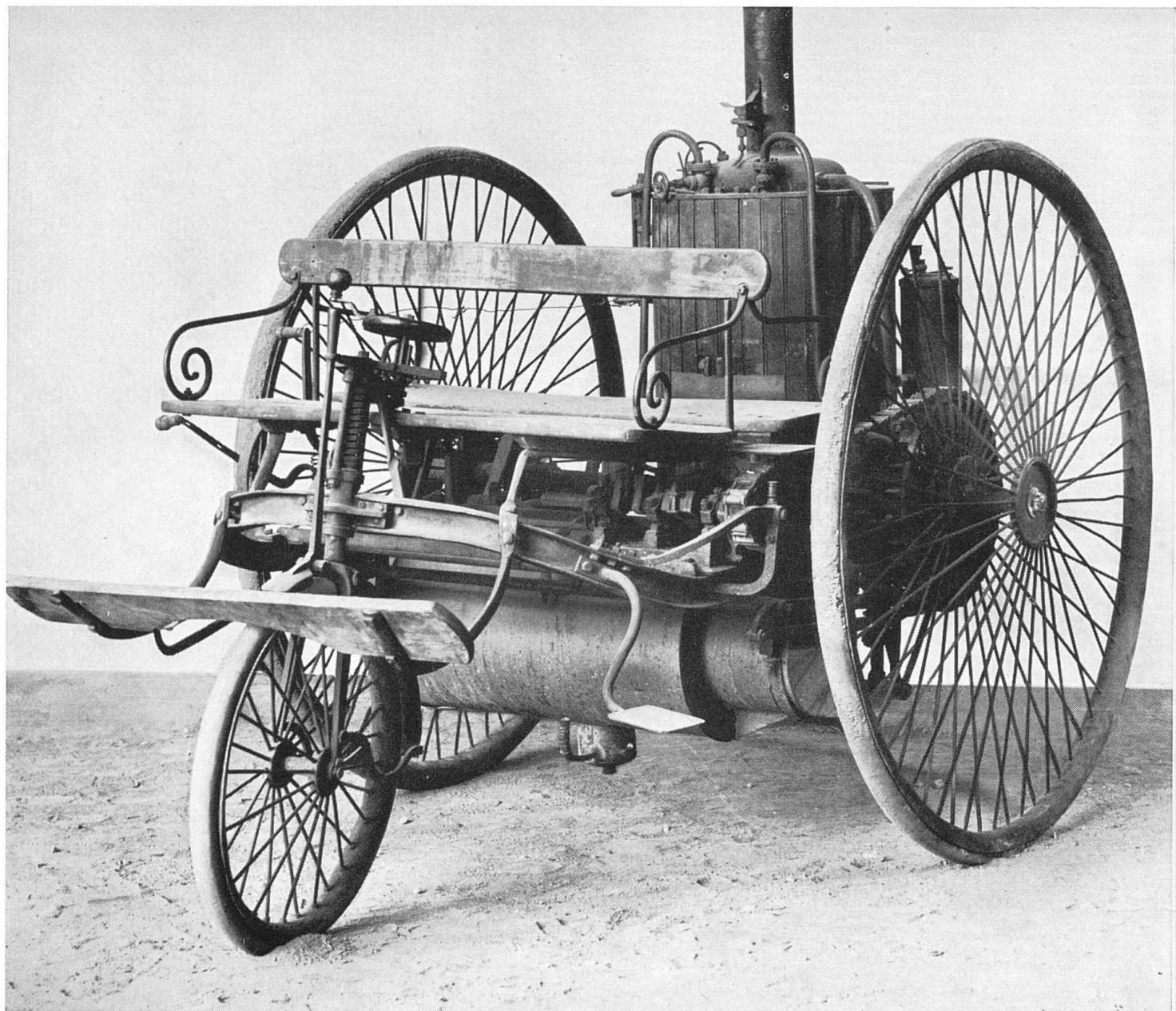
Onzième enfant sur treize, René Thury, né le 7 août 1860, n'a pas été gâté par le sort; mais il a conservé jusqu'à ses derniers jours son caractère bienveillant et désintéressé. A l'âge de 14 ans, il quitte, sans grand regret, le Collège classique pour faire un *apprentissage* de petite mécanique à la S.I.P., où il est initié aux mystères des phénomènes électromagnétiques dans les dynamos par le contre-maître bâlois Bürgin. «Prêté», à titre de remplaçant, comme préparateur de chimie ou de physique aux professeurs Soret et Sarasin, le jeune apprenti se passionne pour le monde de l'électricité. Il entreprend d'assurer en cachette, dans le laboratoire universitaire, l'excitation d'une dynamo par une autre. Il y parvient et réussit à exciter ensuite la machine de son maître Bürgin par son propre courant en circuit



*R. Thury*

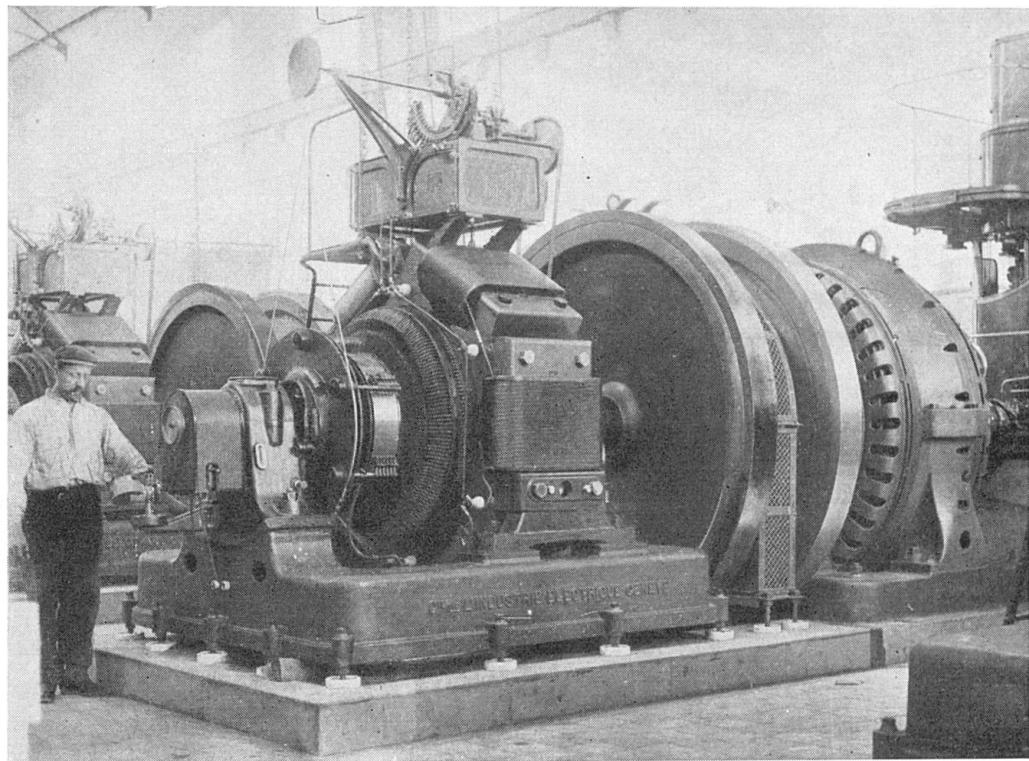
René Thury  
1860—1938

Le vieil inventeur au travail dans son atelier particulier de Florissant

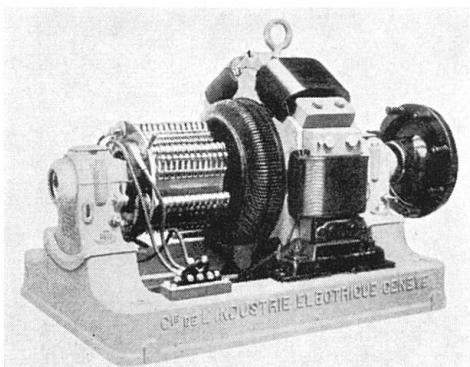


Le tricycle à vapeur que René Thury a construit de toutes pièces, vers 1877, avec son ami Nussberger. Cet engin préhistorique atteignait déjà une vitesse chronométrée de 50 km/h

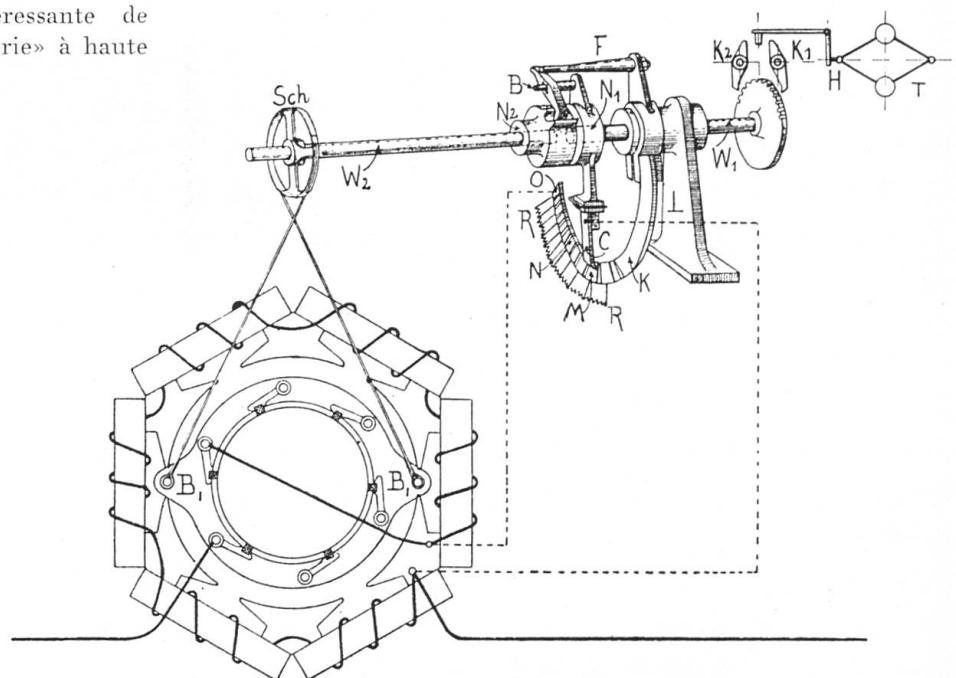
René Thury en promenade sur son tricycle à vapeur aux environs de Genève



Une réalisation intéressante de Thury: le moteur «Série» à haute tension



La machine hexapolaire Thury, qui constitue une réalisation parfaite du «circuit magnétique court»



Représentation schématique du moteur série à haute tension et de son réglage

NEW YORK, February 18th. 1885

I declare, that the Société d'Appareillage Electrique (Company for electric apparatus or Electric Co.) of Geneva and the companies dependent thereon have the sole and exclusive right of manufacturing and selling, lamps and apparatus of my invention, intended for electric illumination in Switzerland.

*Thomas Alva Edison*

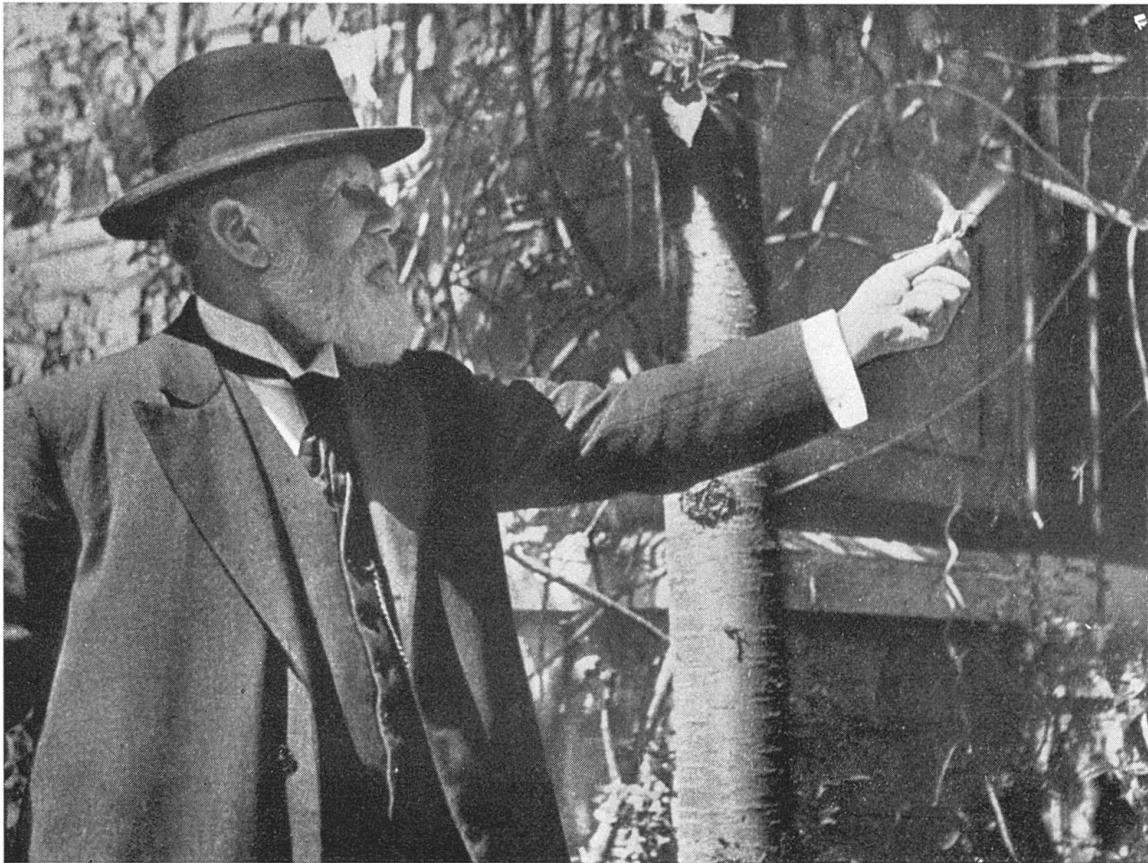
Contrat de licence passé en 1885 entre Thomas Alva Edison et la Société d'Appareillage Electrique, au service de laquelle René Thury était engagé



Le premier tramway de Genève (1894), près de l'ancienne gare de Cornavin



Transport d'une voiture de tramway à Tver-Kalinin (Russie, 1900) où cette apparition fait sensation



René Thury, grand ami des oiseaux, en train d'apprivoiser une mésange dans son jardin de Florissant

s'gentille famille. Car vous voudrez bien m'inviter pour quelque repas, sans façons quelconques. Ce sera d'ici 2-3 semaines, probablement.

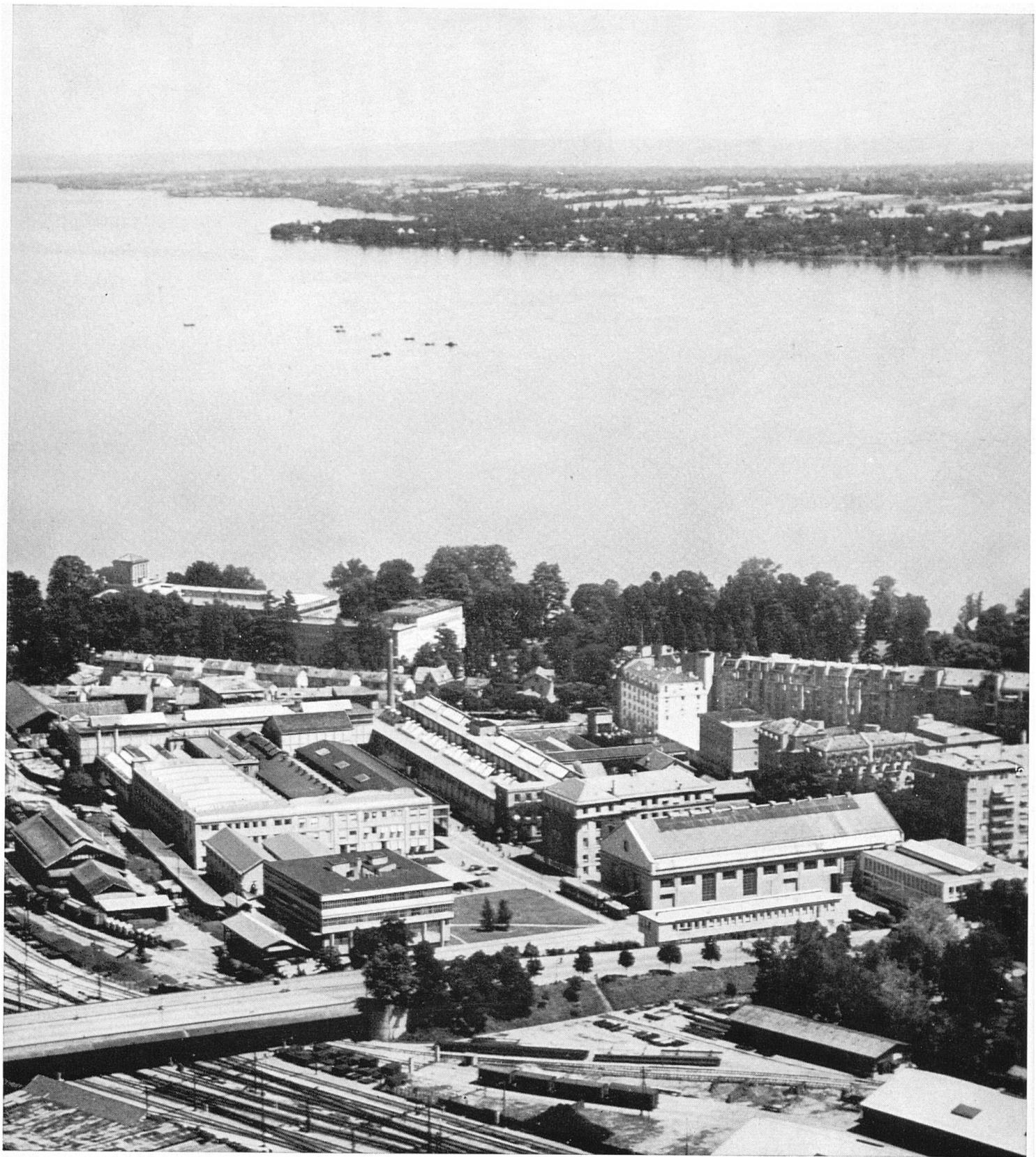
A bientôt donc, cher ami. Excusez cette affreuse écriture : je vous écris à la hâte, tout ce qu'il y a de plus q de vitesse, pendant que mon assistant rode une broche de régulateur.

Tout à vous

R. Thury

Mes plus amicales salutations à Mme Schmutz, s'il vous plaît!

Fac-simile d'une lettre adressée en 1911 par René Thury à son vieil ami Jean Schmutz



Vue aérienne des Ateliers de Sécheron à Genève

dérivé. Ces essais sont couronnés de succès; mais ils n'eurent pas de lendemain. Il n'en demeure pas moins qu'à l'âge de 15 ans, René Thury avait réalisé le mode d'excitation en dérivation. Suivant le mot du professeur E. Juillard: «En excitant sa machine en shunt, Thury dût éprouver la même satisfaction que le premier homme ayant eu l'idée de placer un disque entre deux montants pour en faire une brouette!»

Encouragé par ce succès, Thury junior, qui venait de remplacer son maître Bürgin à la S.I.P., où il gagnait dorénavant 35 cts, au lieu de 25 à l'heure, entreprend de construire de toutes pièces, en 1877, avec son ami Nussberger, un tricycle à vapeur, grâce à un subside de 50 fr. accordé par un étudiant, le futur docteur Batault. Cet engin préhistorique atteint une vitesse de 50 km à l'heure. Séduit par cette invention, qui fait la joie et l'effroi des passants, le professeur Raoul Pictet offre 500 francs aux constructeurs; il leur propose même de fonder une société commerciale et d'exploiter l'invention. Les jeunes gens trouvèrent plus sage de décliner cette suggestion flatteuse.

Par une curieuse coïncidence, l'*Ecole Industrielle et Commerciale de Genève*, d'où devait sortir l'Ecole Professionnelle, ainsi que les Cours du soir actuels destinés aux apprentis, délivre presque à la même époque, à René Thury un bulletin, dont nos lecteurs apprécieront la saveur: «Cet élève, malgré toutes nos observations, n'a cessé de montrer la plus grande indifférence dans les leçons; rarement les préparations ont été faites d'une façon convenable.» Deux autres professeurs ratifient ce jugement. Mais un autre maître, plus perspicace ou meilleur pédagogue que ses collègues, ajoute de son côté: «Bon élève, travaillant avec assiduité et avec goût; il a dû pourtant être quelques fois réprimandé pour des fautes de discipline.»

Par bonheur pour Thury, la roue tourne en 1879: «Un homme de confiance d'Edison», racontera-t-il plus tard à M. Alphonse Bernoud, «arrive à Genève. Il avait flairé la possibilité d'utiliser Genève et sa finance pour lancer une puissante Société Edison continentale. Sur les douze lampes, cadeau d'Edison, deux seulement arrivent intactes. Comment les allumer? On essaie d'abord la machine Gramme de la S.I.P. Echec complet, la lampe reste obscure. Apprenant ces essais, je lâche mon étau et j'offre à l'Américain de l'aider. Colère de mon chef d'atelier, qui me demande de quoi je me mêle. Enfin, devant l'insistance de l'Américain, je suis autorisé à entreprendre un essai. A l'aide de la machine Bürgin, j'excite la Gram-

me; la lampe brille, mais brûle aussitôt. Il n'y avait donc plus qu'une lampe, la seule en Europe! Au deuxième essai, je réussis mieux et durant plusieurs soirs le public fut admis à voir la première lampe à incandescence. »

Là-dessus, René Thury, qui était parvenu à fabriquer entre-temps une quarantaine de lampes à incandescence, sans autre indication que celle du brevet descriptif d'Edison, est *envoyé en Amérique chez Edison*, en même temps que les deux experts chargés d'apprécier le système d'éclairage électrique et d'étudier les perspectives d'avenir financier. Comme il ressort des lettres de Thury, il s'agissait-là de MM. Théodore Turrettini et Dolfuss. «Or donc, ces deux messieurs exécutèrent», dit-il, «quelques rares essais et reviennent à Genève en déclarant que . . . le système Edison, c'est-à-dire l'éclairage des villes par centrales, réseaux et lampes à incandescence, n'avait aucun avenir! — au grand soulagement des porteurs d'actions gazières.» René Thury ajoute malicieusement: «Jamais experts n'ont coûté plus cher . . . Paris et Berlin s'empressèrent de récolter la moisson dédaignée.»

Resté quelques mois aux Etats-Unis après le départ des deux experts, qui en reviendront d'ailleurs plus tard à une plus juste appréciation de la situation, Thury trouve son chemin de Damas à Menlo Park, chez Edison, à 90 km environ de New-York: «Figure-toi», écrit-il à sa sœur Caroline, «que moi, paresseux notoire, je passe pourtant de fréquentes nuits blanches, alors que je pourrais tout aussi bien dormir tranquillement dans mon lit . . . C'est la vue de l'activité américaine qui fait disparaître ainsi ma paresse. Pourvu que cela dure toujours!» Il est sous le charme de l'inventeur américain, qui, de son côté, paraît avoir deviné les dispositions exceptionnelles de ce jeune Européen. «Je suis très bien ici», écrit Thury, «Edison a mis tout à ma disposition, je puis faire des expériences tant que je veux et je puis aller partout, questionner tout le monde, sur tout.» Emerveillé par cette liberté d'action, René Thury écrit quelques jours avant son retour en Europe: «Comment se fait-il que l'on m'ait laissé travailler et apprendre tout ce que je voulais dans tous les laboratoires et ateliers, alors que quelques-uns des employés supérieurs d'Edison ne peuvent y entrer qu'avec une permission écrite et signée par lui? Je suis le seul auquel de telles faveurs et une telle liberté aient été accordées.»

Loin d'abuser de cette liberté, Thury en profite pour travailler d'arrache-pied. Le hasard veut qu'il se trouve encore en Amérique au moment où la Municipalité de New-York décide de faire jeter bas tous les poteaux

et les lignes téléphoniques qui encombraient les rues et les toits. Un court délai est imparti aux compagnies pour trouver un autre moyen. Grand émoi! Les modèles de câbles proposés donnaient de mauvais résultats: les conversations se brouillaient, il y avait des parasites.

«Les meilleurs câbles venaient de Suisse (Borel, Cortaillod)», confie René Thury à M. Bernoud, «et cependant ils n'étaient pas parfaits. Il fallait autre chose. J'eus la chance, lorsque le problème me fut soumis — il avait alors à peine 20 ans — de trouver les raisons de l'imperfection, de proposer un remède très simple, qui consistait à employer un double fil par abonné et à tordre ensemble, à la façon d'une ficelle, ces deux conducteurs isolés . . . Bref, il ne devait plus y avoir d'induction nuisible. J'en fis d'abord un essai à Menlo Park, avec de forts courants, interrompus de temps à autre dans l'une des paires et le téléphone n'a accusé aucun bruit.» La neutralisation de l'induction était trouvée!

Un inconnu, qui assistait à ces essais, se rendit compte du parti qu'il pourrait en tirer. D'entente avec Thury, il prend un brevet, qu'il s'empresse de revendre au prix fort et disparaît avec le magot, sans que le jeune inventeur ait levé le petit doigt pour faire poursuivre ce personnage indélicat.

C'est chez Edison que les idées de Thury se sont cristallisées dans le domaine de l'électricité et des dynamos. Cela ne l'empêchera pas, quelques années plus tard, d'adopter des solutions plus élégantes et moins coûteuses que celles du grand inventeur américain, qui s'est fait un plaisir de venir lui rendre visite, lors de son passage en Suisse en 1910.

\*

En attendant, Thury reprend sa place d'ouvrier-monteur à la S.I.P. à Genève. Chargé de construire et de mettre en marche les premières machines type Edison, dont la Société s'était décidée à acquérir le brevet pour l'éclairage électrique, il monte la première installation d'éclairage à incandescence en Suisse au Moulin Gilamont, et participe activement à la construction de la première «centrale» suisse à courant continu, à Lausanne.

Comme il se trouvait un peu à l'étroit dans ses fonctions, après avoir goûté à la liberté d'action américaine, le jeune inventeur quitte la S.I.P.,

s'en va travailler quelque temps dans la fabrique Bürgin & Alioth près de Bâle, puis entre, en 1881, au service de la *Maison H. Cuénod & de Meuron*, qui exploitait une petite entreprise téléphonique à Genève. « C'est là », dira-t-il, « que j'ai fait un véritable travail de pionnier, car tout était à trouver dans la construction des machines électriques. J'ai été tour à tour bobineur autant qu'inventeur, monteur autant qu'ingénieur, essayeur et mécanicien. Aujourd'hui encore — c'est-à-dire en 1935, il avait alors 75 ans — il m'arrive de rendre quelques services à des collègues plus jeunes et plus savants, auxquels le vieux praticien donne un coup de main. »

Les succès de cette collaboration ne se font pas attendre. En 1883 déjà, la Maison exposait à Zurich une série complète de machines pour l'éclairage électrique et, l'année suivante, les machines multipolaires conçues et montées par Thury. Alors que les dynamos d'Edison possédaient des pôles allongés comme des tuyaux d'orgue, le jeune inventeur estima préférable d'avoir des circuits magnétiques plus courts et ramassés. D'où la construction de ses fameuses machines hexapolaires, qui constituent une réalisation parfaite du « circuit magnétique court ».

Grâce aux talents du nouvel animateur, la *Maison H. Cuénod & de Meuron* se développe rapidement. Après avoir pris, en 1887, le nom de *Cuénod, Sautter & Cie*, elle se métamorphose en 1891 en *Cie de l'Industrie Electrique (C.I.E.)*, puis en *Cie de l'Industrie Electrique & Mécanique (C.I.E.M.)* en 1902, pour adopter en 1918 la raison sociale de *S.A. des Ateliers de Sécheron*, qui tire son nom du quartier dans lequel ses ateliers sont installés, entre la gare de Cornavin et le B.I.T.

Deux ans avant l'installation de C. Brown, de la Fabrique de Machines Oerlikon, entre Kriegstetten et Soleure, Thury, toujours à l'avant-garde, exécute, en 1884, la première installation de transport de force électrique en Suisse, de la chute du Taubenloch à Boujean, près de Bienne. Ce fut là le premier transport de force à distance régulièrement exploité en Europe, et peut-être même au monde. La même année, la Maison entreprend avec Thury un premier essai de traction électrique. Elle expérimente avec son propre matériel sur une voie de 50 m. environ, avec une pente de 30 %, un chemin de fer à crémaillière à Territet près Montreux. Cet essai fit sensation, de même que la construction ultérieure de la ligne contribua largement à l'essor touristique de la région.

Maître de la construction de la dynamo, Thury va se consacrer pendant les années suivantes aux réalisations pratiques, en matière de traction élec-

trique tout d'abord, ainsi qu'à la mise au point de ses recherches dans le domaine des transports de force à grande distance.

\*

Notre inventeur *se marie* en 1889, à l'âge de 29 ans. Il épouse M<sup>lle</sup> Leuthold, de Wipkingen, qui lui donna cinq filles et un fils. Leur union fut heureuse, sans être, hélas, à l'abri des épreuves. Entre ses travaux à l'usine, ses voyages et ses recherches dans son atelier particulier installé dans un pavillon voisin, Thury avait fait de son foyer et du jardin familial de Florissant un petit paradis, où il vivait sur un pied d'intimité avec le monde de la nature et des hommes. Malgré ses distractions légendaires et son désintérêt proverbial, qui lui faisaient oublier régulièrement de réclamer son traitement ou le remboursement de ses frais de déplacement, c'était un observateur incomparable, qui captivait son monde par la limpidité de ses explications et le charme de ses récits. Aussi proche des enfants et des humbles que des savants et des chefs d'industrie, il parlait aux oiseaux comme un saint François d'Assise.

L'une de ses filles, M<sup>me</sup> Sauvin-Thury, doctoresse à Nyon, nous a rapporté ce qui suit: «Notre père avait l'art d'intéresser ses enfants à tous les problèmes, comme à tous les domaines qu'il affectionnait. Il leur communiquait son enthousiasme pour les beautés de la nature et leur inculquait son besoin d'en saisir les mystères. Sa bonté, sa patience paraissaient sans limites. Il ne grondait jamais ses enfants, mais sa tristesse devant nos sottises avait le pouvoir de les assagir. L'attachement respectueux qu'il portait à son père et la vénération qu'il avait pour sa mère, il les reportait tout naturellement sur son prochain, ainsi que sur le monde des animaux et des plantes. Comme l'entomologiste Fabre, dont il connaissait toute l'œuvre, «il voyait Dieu».

Une année après son mariage, alors qu'il avait déjà derrière lui la construction des funiculaires du Bürgenstock et du Stanserhorn, René Thury, pressentant l'avenir réservé à la transmission électrique de l'énergie à grande distance, réalisa en 1890 le couplage en série des dynamos et de moteurs à courant continu. Ce système «Série» à courant continu à intensité constante est son œuvre magistrale. Tous les problèmes soulevés par cette application furent résolus. Pour le réglage notamment, Thury met

au point un « *régulateur à déclic* », qui est resté — même de nos jours — une merveille de petite mécanique. Pour le désigner, on dit encore couramment « un Thury ». Avec la générosité et le désintéressement qui lui étaient propres, il fit cadeau de cette invention remarquable à son ancien patron et ami, M. Hermann Cuénod. Le régulateur fut le principal objet de fabrication des Ateliers H. Cuénod pendant près de 35 ans. Il fut repris en 1937 par les Ateliers de Sécheron S.A., où il fut construit encore pendant de longues années.

\*

C'est à partir de 1891, avec la constitution de la C<sup>ie</sup> de l'Industrie Electrique (C. I. E.), dont les ateliers s'élevaient sur l'emplacement actuel de l'entreprise Sécheron, que René Thury va donner toute la mesure de ses talents et réaliser des installations remarquables dans le domaine de la traction électrique, des machines rotatives et du transport d'énergie à grande distance. Mais c'était un chef peu banal et très peu protocolaire: « Que de fois », écrit le professeur E. Juillard, « ne l'a-t-on pas vu, ayant abandonné le crayon et la table à dessin, couché sous une locomotive, ou caché derrière un tableau, en train de réparer un joint qui perdait, de ressouder des connexions ou de refaire une isolation claqué. Que de fois aussi n'a-t-il pas lui-même, dans son atelier de Florissant, réalisé matériellement, de ses propres mains, le premier prototype de l'appareil ou du dispositif qu'il avait imaginé. Dans ces moments-là, passionné de mécanique, il en oubliait et l'heure des repas et la marche toujours plus avancée de la nuit. »

Chaque fois qu'il en avait le temps, et probablement l'envie, il se plaisait à faire la tournée des ateliers. Comme les ouvriers adoraient « le papa Thury », ils saisissaient tous les prétextes pour l'arrêter au passage et lui poser des questions, auxquelles il répondait avec une bonne volonté, dont certains abusaient quelquefois. Il préférait l'atmosphère de l'usine à celle des bureaux, où il passait le moins de temps possible. Les machines qu'il construisait étaient rarement bon marché. Ce qui l'intéressait avant tout, c'est qu'elles marchent bien et lui fassent plaisir. Tout en appréciant hautement les mérites de Thury, les dirigeants de l'entreprise auraient peut-être souhaité un chef ayant une conception plus stricte et commerciale des affaires. Mais il était difficile d'attendre de lui les vertus d'un chef compétent helvétique ou d'un manager américain.

\*

Grâce aux efforts accomplis par la C.I.E. pendant des années, sous l'impulsion de Thury, on assiste, vers la fin du siècle dernier, à une véritable *floraison de tramways* et de *chemins de fer électriques* à travers la Suisse et l'Europe, depuis le chemin de fer à crémaillère du Salève (1892) et le premier chemin de fer électrique à voie normale Orbe—Chavornay (1894), aux lignes de tramways suisses et étrangères: Genève (1894), La Chaux-de-Fonds et Lausanne (1896), San Sébastien (1897), Graz (Autriche, 1898), Grenoble—Chapareillan, 45 km de long, exploitée suivant le système à trois fils, avec une tension de 1200 V entre fils (réalisée vers 1899), Sopron (Hongrie) et Tver-Kalinin (Russie, 1900), sans oublier la livraison, la même année, du matériel des chemins de fer Aigle—Leysin et Bex—Gryon—Villars. A ce propos, on raconte que René Thury allait fréquemment visiter la centrale de l'Avançon et attendait en général le dernier moment pour en repartir. Il devait encore dévaler un kilomètre au fond des gorges pour rejoindre la station, où il pouvait prendre au passage le train qui descendait de Gryon. Plus d'une fois, le chef de l'usine a coupé le courant de la ligne pour retenir le convoi à Bévieux et permettre ainsi à Thury d'arriver à temps à Bex et de rentrer le même soir à Genève.

Mais ces épisodes pittoresques n'empêchaient pas cet ingénieur de pousser activement l'installation des transports d'énergie à grande distance: par exemple, St-Maurice—Lausanne (1898). — Un autre domaine captivait également ce chercheur infatigable: l'utilisation de l'énergie électrique pour l'alimentation des fours à carbure de calcium ou à acier. Avec son ami Héroult, le métallurgiste bien connu, il mit au point le réglage automatique du four électrique, par déplacement des électrodes, de façon à conserver toujours à l'arc la même puissance. Une grande partie du succès de l'électrométallurgie par le four électrique revient à Thury.

\*

1903 marque une nouvelle étape dans la carrière de l'inventeur, comme dans le développement de la C.I.E.M.: celle de la *grande traction électrique*. La Maison livre en effet les premières locomotives du monde alimentées par courant continu à haute tension pour le chemin de fer St-Georges au bassin houiller de La Mure, en France. Avec sa fraîcheur d'impression habituelle, Thury raconte: «La première fois que j'ai manœuvré une forte

locomotive attelée à un train lourd, j'avoue que j'ai éprouvé une violente, mais fort agréable émotion. Le monstre obéissait avec une telle docilité que je ne pouvais en retenir ma surprise, bien que tout eût été prévu. L'électricité est une merveille quand on pense à tous les services qu'on lui demande et à toutes les transformations qu'elle vous apporte!»

Bien qu'ardent défenseur du courant continu, René Thury n'a nullement négligé pour autant la technique du courant alternatif, qui venait d'éclore.

En 1904, le monde vivait encore dans l'heureuse illusion d'une sécurité et d'une prospérité continues. A cette époque, Thury entreprend à Sécheron des essais approfondis des courants à très haute tension, par suite des projets que l'on était en train d'établir de différents côtés pour transmettre l'énergie à des distances atteignant jusqu'à 400 km et la tension d'essai fut fixée à 70.000 volts. Les résultats enregistrés au cours de ces essais engagèrent la Société grenobloise de Force et Lumière à confier à la C. I. E. M. l'installation d'un important transport de force du système «Série» mis en service en 1905, sur une distance de 180 km, entre l'usine de Moûtiers et Lyon. Ces travaux constituent une des plus belles réussites de la C.I.E.M., qui parvint, au cours des années suivantes, à augmenter progressivement la puissance à transmettre dans des proportions jusqu'alors inimaginables. Pour René Thury, ce fut là son chant du cygne à Sécheron.

\*

Par suite des changements intervenus dans l'organisation de la C<sup>ie</sup>, dont il avait été l'âme et le cerveau pendant tant d'années, Thury se décide, en 1910, à prendre sa *retraite*. Est-il besoin d'ajouter que pour lui, prendre sa retraite, à 50 ans, ne pouvait signifier inaction, mais devait marquer un nouveau point de départ. Que de fois il sera appelé en consultation au chevet d'une machine qui ne marchait pas, par de grands ingénieurs en train de s'arracher les cheveux. Après un examen approfondi de la machine, il disait de sa voix douce et déférente, avec un brin de malice dans le regard: «Oh, mais je vois ce que c'est!» En quelques mots, il indiquait la solution, qui s'imposait par son caractère de simplicité et d'évidence.

Plus alerte et disponible que jamais, il s'établit comme *ingénieur-conseil* et met son expérience au service de différentes maisons, notamment la

Société Alsacienne de constructions mécaniques à Belfort et Dick, Kerr & Co. Ltd. à Preston (Angleterre). Il travaillait sans relâche dans son atelier particulier de Florissant à ses appareils de réglage, comme à ses rapports d'expertise et à la construction de fours à métaux. Ses lettres dénotent le même allant, la même faculté d'observation, le même humour aussi que les premiers messages adressés, trente ans auparavant, par le jeune ouvrier-monteur, de Menlo Park, aux membres de sa famille en Suisse.

C'est ainsi qu'il écrit de Preston à son ami Jean Schmutz, en avril 1911 : « Pour ma part, je suis très heureux ici et travaille gaiement bien plus que mes journées normales, plus pour le plaisir qu'autrement. Il ne me manque que mon mauvais petit brin de femme et ma smala pour que je sois l'homme le plus heureux du monde. Et ceci, grâce surtout aux excellents collègues que j'ai la chance d'avoir ici. Personne ne songe à tirer dans les jambes de son prochain et tout le monde est gai et travaille toujours gaiement, sous les ordres d'un bon vieux directeur, excellent homme aimant bien égayer les repas par de drôles d'histoires. A midi, c'est lui qui découpe la viande et sert chacun. On vit en famille et c'est délicieux. »

Après cette évocation d'une « Old England » en voie de disparition, il écrit malicieusement : « Nous marchons de temps en temps avec la terre comme retour (du courant), mais seulement pour la blague, histoire d'amuser les directeurs. Ça va du reste on ne peut mieux; la perte est insignifiante (109 volts à 100 ampères) et l'on passe du câble à la terre et vice-versa, en plein service, par simple jeu d'un commutateur, sans qu'on constate quoi que ce soit, sinon une petite baisse de voltage de la génératrice. »

\*

Au cours de cette nouvelle étape de sa vie, René Thury construit, à la demande et avec la collaboration de la Société Alsacienne, des *régulateurs de vitesse* qui maintiennent la vitesse des groupes à haute fréquence à  $\pm 1$  pour 1.000; il envisageait même de les porter à  $\pm 1$  pour 10.000. Il convient de signaler également la construction des alternateurs dits à fer tournant, dans lesquels aucun bobinage, ni inducteur, ni induit n'était mobile; en outre, les alternateurs dits à haute fréquence jusqu'à 1.000 kW à 40.000 périodes par seconde, construits et installés par la Société Alsacienne à la grande station de Ste-Assise près Paris; par ailleurs, l'application du four

à haute fréquence pour la fusion de métaux précieux, de même que les études relatives à la fusion du fer électrolytique dans le vide, etc. En présence d'une pareille activité au sein de la retraite, on serait tenté de dire: «Il y a un grain de génie chez René Thury. On n'en fera jamais le tour!»

Les années passent, au même rythme de travail intense et de création continue. Au soir de la vie de Thury, les lumières et les ombres s'allongent. Au mois de juin 1927, sa femme est victime d'un terrible accident d'automobile, dont elle faillit mourir. Le mari donne son sang pour une transfusion urgente. Leur fils unique, seul garçon après cinq filles, meurt quelques mois plus tard des suites indirectes de cet accident. Jamais les Thury n'ont laissé échapper un seul mot de plainte ou d'amertume à l'égard de l'automobiliste responsable, un neveu du meilleur ami de l'inventeur. Au contraire, les liens entre les deux familles se sont encore resserrés. Lorsque le juge reprocha à l'automobiliste son excès de vitesse, René Thury lui fit remarquer que si le jeune homme avait roulé plus vite les deux voitures ne seraient pas entrées en collision! A ce trait, on reconnaît la bienveillance innée de l'homme uniquement préoccupé d'alléger la peine infligée à l'automobiliste.

Trois ans plus tard, alors qu'il était occupé à tailler ses rosiers, il avait, pour atteindre le centre de la plante, rabattu et maintenu sous son pied un des gros jets extérieurs hérissé d'épines; quelqu'un se présente au portail du jardin. Thury se porte à sa rencontre. Aussitôt la branche se redresse comme un ressort et vient lui percer le cristallin et la rétine de l'œil droit. Après avoir tenté de conserver cet œil au prix de terribles souffrances, que Thury a supportées stoïquement, il fallut se résoudre à en faire l'ablation et le remplacer par un œil en verre. Lorsque sa femme mourut du tétanos, en 1934, les siens craignirent que leur père ne put survivre à sa compagne bien-aimée. Mais l'apaisement se fit peu à peu et il puise dans le travail un nouveau courage.

\*

La fin de ce pionnier fut paisible et sereine, digne en tous points de sa vie intense et rayonnante. Il avait pensé à tout, aussi bien à son groupe de moteurs qui tournait dans le pavillon du jardin qu'à ses enfants et à ses amis. Une paix surnaturelle l'enveloppait. Le 23 avril 1938, il s'éteignit dans le calme et la confiance de son âme religieuse.

Avec le recul des années, on saisit toujours mieux ce que la S.A. des Ateliers de Sécheron et la Suisse doivent à ce saint du travail, toujours à l'avant-garde des recherches et des réalisations scientifiques, qui auraient fait la gloire d'une pléiade d'ingénieurs et d'inventeurs. Par sa qualité de vie et la richesse de son œuvre, il a largement contribué à faire aimer, connaître et estimer notre pays au près et au loin.

