

blot, ancien député à la Constituante, propageait en France l'introduction de la filature du coton, et créait, à Laferté-sur-Grosne, une importante manufacture. Néanmoins, il voulut suivre une autre voie que celle du commerce; sa vocation était d'être ingénieur. A ce moment, son éminent oncle, M. de Noël, depuis retraité avec le titre d'inspecteur général honoraire des ponts et chaussées, était chargé par l'État de creuser le canal des Ardennes, qui ouvrait au commerce une nouvelle et grande voie fluviale. Il appela son neveu auprès de lui et l'admit à ses travaux. Plus tard, M. Locard fut attaché au service de l'architecture de la ville de Mézières, en même temps qu'il était appelé aux fonctions de professeur des cours industriels de Mézières et de Charleville. Toutefois, son séjour ne fut pas long dans les Ardennes; bientôt nous le trouverons à Lyon. Quelques années avant 1830, l'exportation des houilles et des produits manufacturés des bassins de Saint-Étienne et de la Loire, était encore des plus lentes et plus des difficiles. Une grande compagnie de capitalistes s'était formée pour remédier à ce regrettable état de choses, relier Saint-Étienne à Lyon, par un chemin de fer et activer ainsi les exportations. Mais l'art de la construction des railways était alors bien dans l'enfance; de grands esprits même leur étaient contraires, Thiers et Lamartine les repoussaient comme des entreprises chimériques. Du reste, la construction d'une voie ferrée entre Saint-Étienne et Lyon était une œuvre lourde et hérissée des plus grandes difficultés; on avait dû poser cette voie dans des vallées sinueuses et accidentées, ravagées souvent par des torrents et creuser des tunnels dans des terrains sablonneux et mouvants. C'est à peine si on avait osé s'y risquer avec des locomotives, même d'un faible poids, et dans maints endroits, la traction avait dû se faire à l'aide de chevaux et de bœufs, alors que de simples freins retenaient les trains à la descente. Le chemin n'était même, dans le principe, réservé qu'aux marchandises. Ce n'avait été que sur les pressantes demandes des principaux exportateurs qu'un unique wagon avait été mis à leur disposition, et à la longue seulement, le service postal et quelques voyageurs avaient été admis à faire usage de ce nouveau et bien primitif mode de locomotion.

C'est dans cet état que se trouvait, en 1833, le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, le premier construit en France, lorsque le