

célèbre baron Thénard, président de la Compagnie et ami de M. Locard père, appela son fils à participer à la réfection de cette voie ferrée encore si imparfaite. Sa première mission fut la reconstruction totale du matériel destiné au transport des voyageurs ; cette mission fut des plus difficiles, le matériel des chemins de fer était aussi, à cette époque, dans l'état le plus rudimentaire ; on n'avait aucun modèle pour s'inspirer, aucune expérience pour s'éclairer. Néanmoins, M. Locard ne s'effraya pas de cette lourde tâche, il créa différents types nouveaux parmi les modes de locomotion alors employés. Il fut notamment le premier à adopter le système des voitures à huit roues. Tout en construisant ce matériel considérable, il fut investi des fonctions d'ingénieur en chef et eut alors à pourvoir à la réfection de la voie qu'on avait établie, à l'origine, avec une trop sévère économie. Il la modifia successivement pour satisfaire à tous les nouveaux besoins ; ainsi il éleva de nombreux ponts entre Lyon et Rive-de-Gier. En 1839, il construisit à Perrache le premier pont fait en France d'après le système adopté en Amérique, et, en 1848, il acheva, dans la même localité, un des premiers ponts tubulaires bâtis en France. Ce fut aussi à son habile direction qu'on dut la construction des grands ateliers circulaires encore aujourd'hui en pleine activité, dans la presque île de Perrache et d'une surprenante solidité quoique édifiés sur un terrain mouvant et vaseux. En même temps, il élevait les anciennes gares de Perrache, de Givors, de Rive-de-Gier et de plusieurs stations intermédiaires. Il refaisait aussi en entier le tunnel de la Mulatière, travail d'une extrême difficulté par la nature du terrain qu'il traverse.

Mais son œuvre la plus importante fut celle qu'il exécuta en 1840, à la Mulatière, à l'ancien confluent de nos rivières. Une terrible inondation venait d'y renverser le grand pont du chemin de fer. Pendant cette catastrophe, M. Locard remplissait en Angleterre une mission scientifique et industrielle. Rappelé en toute hâte à Lyon, il y trouva un pont provisoire jeté sur la Saône par M. l'ingénieur Seguin, le lendemain du désastre du 4 novembre. Mais c'était une bien frêle construction, pour ainsi dire improvisée dans un moment de détresse ; on ne pouvait y faire passer que quatre wagons à la fois, les voitures des voyageurs devaient traverser isolé-