



La commune et ses voies de communication

Le grand chemin de Paris qui passait au Pont-de-Mont, au Lac et à Saint-Marcel, disparut sous Louis XV. Trudaine, au milieu du XVIII^{ème} siècle, le fit passer plus à l'est et le fit empierrer par corvées (il est devenu l'ex Nationale n° 20). Cette route devint « la route d'Espagne », elle était la seule route empierrée du département en 1790.

En 1817, pour aller d'Argenton à Paris en diligence, en patache¹, ou en hirondelle², il fallait environ trois jours.

Les ponts de la commune

Le pont du Pont-Chrétien



Cartes postales éditées par E.C. & C.G. Châteauroux vers 1900

L'édification du pont sur la Bouzanne au Pont-Chrétien, date de 1831. Ce pont permit l'achèvement de la route d'Argenton à Poitiers dont le tracé est calqué sur d'anciens chemins romains. Cette route constitue la rue principale du village.

Le pont du Moulin de Chabenet

Construit au pied du château de Chabenet, le pont du moulin de Chabenet fut bâti en 1900 par la Comtesse de Boisé, il est partie intégrante du moulin et a toujours été un édifice privé.



¹ Une **patache** était une voiture hippomobile lourde et au piètre confort.

² Sorte de diligence.



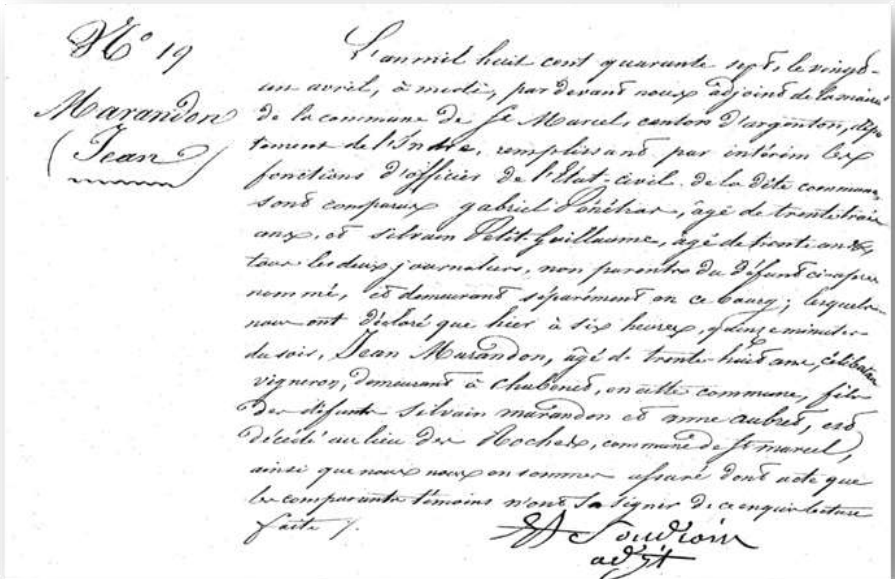


Le pont de bois couvert³

Unique en France, le pont de bois dont la date de construction remonte au milieu du XIX^{ème} siècle, a fait l'objet de controverses quant à la date à laquelle il aurait été édifié. La mémoire collective a certainement confondu plusieurs ponts.

L'un d'eux aurait été bâti pendant la construction du viaduc de la ligne Paris-Toulouse, suite à un accident qui s'est produit le 20 avril 1847 à 18 h 15, au lieu dit des Petites Roches, où 9 ouvriers d'Argenton et des environs se noyèrent alors qu'ils tentaient de traverser la Bouzanne en crue à bord d'une barque qui sombra sous leur nombre.

Deux d'entre eux étaient maçons, trois autres vigneron, les quatre derniers étaient journaliers.



Extrait des archives municipales de Saint Marcel, l'acte de décès de Jean Marandon

Parmi les morts, un seul était originaire de la commune, un dénommé Jean Marandon, vigneron célibataire qui habitait à Chabenet.

³ Ayant servi de référence pour la rédaction de ce sous-chapitre, l'Article de Daniel Dufour paru dans le bulletin No 18 du Cercle d'Histoire d'Argenton.

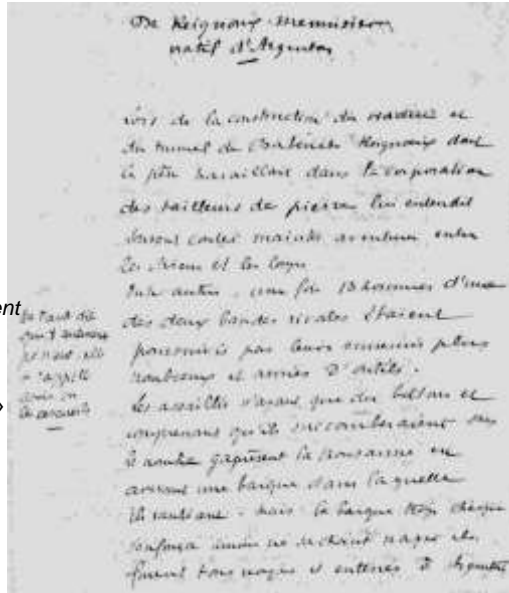




1903 : 19 février

Lettre de la Baronne du Roy de Chaumaret à Raymond Rollinat

À propos de la noyade des ouvriers pendant la construction du viaduc.⁴



« Ma tante dit que 8 seulement périrent elle se rappelle avoir vu les cercueils⁵ »

« De Reignoux menuisier natif d'Argenton

Lors de la construction du viaduc et du tunnel de Chabenet, Reignoux dont le père travaillait dans la corporation des tailleurs de pierre lui entendit souvent conter maintes aventures entre les chiens et les loups.

Entre autres, une fois 13 hommes d'une des deux bandes rivales étaient poursuivis par leurs ennemis plus nombreux et armés d'outils.

Les assaillis n'ayant que des bâtons et comprenant qu'ils succomberaient sous le nombre gagnèrent la Bouzanne en avisant une barque dans laquelle ils sautèrent. Mais la barque trop chargée s'enfonça aucun ne sachant nager ils furent tous noyés et enterrés Argenton. »

L'abbé Lagarde dans un ouvrage édité en 1938, « Argenton, documents inédits » cite ce passage de l'abbé Bordinat pour l'année 1847 : « C'est cette année qu'on a commencé dans le canton, le chemin de fer... un accident bien funeste est arrivé. Les ouvriers étant obligés de passer la Bouzanne dans un bateau... ».

⁴ Cercle d'Histoire d'Argenton-sur-Creuse

⁵ Il semblerait que 9 ouvriers se noyèrent : le 20 avril à 18h15 : 2 maçons, 3 vigneron (dont 1 de Chabenet, Jean Marandon) et 4 journaliers. (réf. Bulletin No 18 du Cercle d'Histoire d'Argenton)





L'existence de ce pont est accréditée par Sylvain Déglantine, romancier qui dans son livre « Combat pour l'amour » paru en 1926, le fait traverser par son héros, Pierre Dambach dans une scène qui se déroule en 1847 : « ... il traversa la Bouzanne sur le pont que l'on voit encore aujourd'hui, protégé des intempéries par un toit d'ardoises sur deux cloisons en planches... ».

Ce témoignage est on ne peut plus fantaisiste, car les documents conservés aux archives départementales, permettent de distinguer le pont de bois actuel des précédents.

En effet par l'arrêté du 7 février 1851, le préfet de l'Indre autorise : « la construction d'un pont en charpente près du moulin, en remplacement d'un vieux pont ». Quelques années plus tard, alors que la ligne de chemin de fer est inaugurée depuis le 2 mai 1854, le préfet par un autre arrêté daté du 17 novembre 1855 autorise le comte de Poix à construire « un pont de bois pour réunir divers héritages dont il est propriétaire ».

Le texte déposé par le comte le 12 juillet 1854, décrit très précisément la structure de l'ouvrage : trois travées de 6,67 mètres, largeur de 4 mètres « de dehors en dehors », levée à établir sur le côté gauche de la vallée sur toute la longueur de la prairie, avec une pente de 0,05 mètre par mètre.

Les parcelles de terre décrites dans ce même document permettent sans aucun doute de confirmer que le pont en question est le pont actuel.



Le Pont de Bois avant restauration

(photo A. Gautier)



Le Pont de Bois tel qu'il apparaît en 2011 (photo A. Gautier)





En 1975, il est donné à la commune par quatre propriétaires. Dans les années qui suivirent plusieurs procédures de classement échouèrent car le pont était considéré comme trop récent.

Classé comme monument historique le 20 juillet 1992, le pont a été entièrement restauré en 2001. Le montant des travaux de restauration qui ont duré plus de huit mois s'est élevé à 1,4 MF en 2001, soit environ 212 000 € en 2012.

Les maçonneries constituant les bases ont été entièrement reprises, la charpente consolidée par injection de résine et remplacement des pièces défectueuses, le toit d'ardoises totalement refait.



Le Pont de Bois en 2001 pendant les travaux de restauration (photos A. Gautier)
Le viaduc et la ligne Paris-Limoges⁶



⁶ Utilisés pour références dans la rédaction de ce paragraphe, les articles de Nicole Rogier, Michel Gorant et Jean Mannequin parus dans les Bulletins du Cercle d'Histoire d'Argenton no 18 et no 23.





La ligne Paris-Toulouse fut entreprise dès 1840. La nature et l'importance des travaux que représentait la réalisation du passage de la voie ferrée sur le territoire de notre commune nécessitèrent l'emploi d'une main-d'œuvre importante et spécialisée que les ressources locales ne pouvaient fournir. Pendant la durée des travaux, de 1847 à 1854, l'arrivée de ces nombreux ouvriers, d'horizons et de cultures différents, entraîna un bouleversement social, économique et culturel, sans précédent pour notre communauté majoritairement agricole.

Utilisant les documents d'archives trouvés dans les communes de Saint-Marcel, Tendu et Chasseneuil, les attendus du tribunal de Châteauroux, les documents relatifs aux événements de la période considérée, les comptes rendus de presse relatant les faits divers, Jean Mannequin, historien local, a recensé 304 personnes ayant participé à l'élaboration de ces ouvrages. Dans ce décompte ne figurent pas les rouliers, charretiers, voituriers et journaliers qui se louaient à la journée, suivant les besoins.

Les ouvriers logeaient dans des baraquements situés au lieu-dit « les Arrentements des Roches » sur la commune de Chasseneuil. Alors que le chantier dans son ensemble était un chantier à « risques », il n'y eut qu'un seul mort par accident du travail, à l'exception des neuf noyés précédemment cités pendant les 7 années que durèrent les travaux. Le Journal « Le Représentant de l'Indre » relate : « *Par la suite d'un accident occasionné par les wagons de service du chemin de fer en construction à St Marcel⁷ on a été dans la nécessité d'amputer la jambe gauche du sieur Pinson, ouvrier charpentier vigneron, malgré les soins apportés par les hommes de l'art, dans cette opération la mort s'en est suivie ; il était marié et âgé de 57 ans* ».

La maîtrise dont a fait preuve le chef de chantier, l'ingénieur Jules Carvallo dans la direction des travaux, a certainement contribué à la sécurité des employés.

Le 24 janvier 1847, le tracé de la ligne n'était pas encore établi, car le Comte de Lancôme, au nom des propriétaires de la région, intervient auprès du Conseil Général des Ponts et Chaussées pour que la ligne passe par Velles et Mosnay afin de permettre l'exploitation de la forêt de Châteauroux. Mme la Comtesse de Montaigu abandonnait gratuitement 6 km de terrains nécessaires à la traversée de la ligne. Le comte ne manquait pas de critiquer le passage par Chabenet qui nécessitait la réalisation d'importants travaux (remblais, tranchée, tunnel et viaduc). Sa proposition ne fut pas retenue⁸.



Esquisses Pittoresques sur le département de l'Indre – dessin Isidore Meyer 1882

⁷ La commune du Pont-Chrétien-Chabenet n'existait pas encore.

⁸ Il faut sans doute penser que l'influence du Comte de Poix, important actionnaire des « Chemins de Fer d'Orléans » n'est pas étrangère à cette décision.





Le 20 avril 1847, intervient l'accident relaté au chapitre précédent, qui entraîne la mort par noyade des 9 ouvriers tentant de traverser la Bouzanne en crue.

Le 21 septembre 1847, le « Journal de l'Indre » publie l'avis d'adjudication pour la construction du viaduc de la Bouzanne, pour lequel est prévue une somme de 2 millions de francs plus un montant de 239 000 francs pour les dépenses imprévues.

Le 13 octobre 1847, c'est à l'entrepreneur Ruiz de Nevers que le marché est accordé. Il prévoit la réalisation d'un viaduc à dix-neuf arches en plein cintre de 16 m d'ouverture.

Le 25 octobre 1847, l'ingénieur Carvallo auquel est confiée la réalisation du chantier et l'ingénieur en chef Borrel, proposent de substituer les six arches basses de l'extrémité du viaduc, par une butte constituée des pierres extraites du percement du tunnel et de l'aménagement des tranchées. La nature de ces roches a permis l'édification d'un remblai de plus de 20 m de haut.

Le 22 novembre 1847, le Ministère des Travaux Publics accuse réception et modifie le montant alloué qui passe à 1,4 million de francs y compris 191 000 francs pour imprévus.

Le 1^{er} mars 1848, l'ingénieur Carvallo signale que les ouvriers de M.Baratto entrepreneur d'une partie des travaux souterrains, n'étant plus payés depuis décembre, se sont mis en grève et menacent la tranquillité publique.



Le 13 mars 1848, l'ingénieur en chef Borrel suggère de mettre sous séquestre les engins et chevaux du sieur Baratto et d'utiliser les sommes dues par l'administration pour « payer ce qui est dû aux ouvriers. Considérant qu'il est opportun de recourir à cette mesure dans l'intérêt du repos public et des ouvriers indignement trompés par le dit Baratto »

Le 1^{er} avril 1848, faisant suite à certains désordres, des demandes d'expulsions de mineurs piémontais et de mineurs originaires de la Loire sont formulées. Le maire de Chasseneuil M. Bourgeois écrit à l'ingénieur Carvallo, « *Je pense qu'il y a, au tunnel des Roches, assez de travail pour Français et Piémontais* »

Le 14 avril 1848, un arrêté du « Citoyen Commissaire du Gouvernement », prévoit la reprise sur le champ des travaux du souterrain et précise que l'ingénieur Carvallo veillera attentivement à ce que les mineurs français soient employés concurremment avec les mineurs piémontais.

Le 11 août 1848, des querelles de rivalité entre deux confréries compagnonniques de tailleurs de pierres⁹, les ouvriers « Étrangers » dits aussi « Loups » et les ouvriers « Passants » ou « Chiens », la cantine du sieur Jacquin aux Grandes Roches est détruite.

⁹ Les Compagnons tailleurs de pierre, étaient divisés en deux rites hostiles : celui des Compagnons « Passants » du Devoir et celui des Compagnons « Étrangers ». Les premiers semblaient s'être spécialisés dans le travail des pierres dures, tandis que les seconds ne travaillaient que les pierres tendres. Par ailleurs, les Étrangers étaient plutôt implantés dans les zones à dominante protestante,





Dans un article paru dans le bulletin no 18 du Cercle d'Histoire d'Argenton, Nicole Rogier décrit l'incident en ces termes : *« Les ouvriers Loups se mirent en mouvement pour aller livrer une sorte de combat aux Chiens. Il leur fallait passer le pont de service sur la Bouzanne. Mais là, ils trouvèrent Monsieur Carvallo, ingénieur du chantier, prévenu de leurs intentions hostiles et assisté de quelques personnes, qui parvint par son courage et son sang-froid à empêcher les ouvriers Loups de passer le pont. Au lieu de retourner à leurs travaux, les Loups se dirigèrent vers la cantine du Sieur Jacquin que fréquentaient les ouvriers Chiens. Les uns prenaient leur repas, d'autres, malades, étaient couchés dans une chambre à l'étage. Le bâtiment de construction légère fut pratiquement ravagé, les ouvriers qui s'y trouvaient en furent arrachés de force, horriblement maltraités à coups de pierres et de bâtons. Un des malades fut jeté par la fenêtre, roué de coups, poursuivi jusqu'à ce qu'il se soit affaissé dans les bras de l'Ingénieur Carvallo venu à son secours. Un autre malade faillit être écrasé par la chute de la toiture de la cantine qui heureusement ne s'écroula pas complètement ».*

Cette rixe, qui sans le courage de l'ingénieur Carvallo aurait entraîné mort d'homme, eut des suites judiciaires.

Les ouvriers loups comparurent en cour d'assises. Nicole Rogier, dans l'article cité précédemment, nous en conte le déroulement :

« Les ouvriers Loups comparurent les 21 et 22 décembre 1848 devant la Cour d'Assises pour destruction d'édifice et en janvier 1849 devant le Tribunal correctionnel pour coups et blessures. Les peines prononcées allèrent de deux mois à un an de prison. Quatre prévenus furent acquittés. Tous furent condamnés aux dépens. Le Sieur Jacquin intenta contre la commune de Saint-Marcel une action en réparation du dommage qui lui avait été causé, en s'appuyant sur les dispositions de la loi de Vendémiaire an IV qui rend les communes responsables des délits commis à main armée sur leur territoire. La commune de Saint-Marcel appela en garantie la commune d'Argenton, car certains des ouvriers ayant commis cette dévastation habitaient cette dernière commune. Une longue procédure s'engagea et ce n'est que le 7 mars 1851 que les deux communes furent conjointement condamnées à payer. Le jugement fut confirmé le 15 décembre 1851 par la Cour d'Appel. Les deux communes durent payer 1735 F en dédommagement, somme à laquelle s'ajoutaient les intérêts et les frais de procédure. Quant à l'ingénieur Carvallo, il reçut du Ministère des Travaux Publics les éloges mérités pour sa conduite dans cette affaire ».

Le 21 octobre 1848, l'ingénieur en chef Borrel communique au Préfet de l'Indre une lettre de l'Ingénieur Carvallo, pour l'informer qu'ils ont pris la décision de ne pas donner suite aux instructions ministérielles du 1^{er} septembre, concernant les maçonneries de remplissage.

Le 22 novembre 1848, Le Secrétaire Général du Ministère répond, après l'examen au plus haut niveau du Conseil Général des Ponts et Chaussées, que les travaux étaient maintenant trop avancés pour qu'il fût convenable de modifier le mode d'exécution et qu'il y avait lieu, par conséquent de laisser les ingénieurs continuer sous leur responsabilité.

Le 28 mai 1849, entre 19 et 21 heures les ouvriers Loups attaquent une nouvelle fois les ouvriers Chiens



Inscription figurant sur la canne d'un Compagnon Passant

alors même qu'ils étaient le plus souvent catholiques. (Centre d'études et recherches du Compagnonnage).





en quatre lieux différents : au Pont-Chrétien, au chantier du viaduc, au pont de St-Étienne dans la cantine de Perdriau et aux Roches où la femme Jacquin est à nouveau menacée de voir sa cantine détruite. C'est encore l'ingénieur Carvallo qui réussit à arrêter les bagarres et qui obtient des deux chefs de clan qu'ils fassent tout pour éloigner les fauteurs de troubles. Ces troubles n'entraîneront aucune suite judiciaire.

Le 15 mai 1850, l'ingénieur en chef Borrel attire l'attention du Ministère des Travaux Publics sur les effets des gelées sur les pierres et moellons de parement du viaduc de la Bouzanne. Il invoque l'idée de l'ingénieur Carvallo de remplacer tous les parements non abrités, par du granit et précise qu'il est d'avis de poursuivre avec les mêmes matériaux.

Le 25 mai 1850, une pétition signée par près de 500 habitants et ouvriers du canton d'Argenton est adressée au Préfet pour demander que le million voté par l'Assemblée législative soit utilisé pour achever les travaux jusqu'à Argenton.

Le 24 juin 1850, en référence au gel des parements, le secrétaire du Ministère des Travaux Publics, après un examen par le Conseil Général des Ponts et Chaussées informe le Préfet de l'Indre de la décision de continuer les travaux en se bornant à remplacer les matériaux attaqués par la gelée et engage au respect des périodes d'extraction des matériaux des carrières de la Bouzanne ainsi qu'au temps voulu pour leur exposition sur le chantier.

Le 11 mai 1852, l'ingénieur Carvallo demande au Préfet de l'Indre l'autorisation de travailler tous les dimanches jusqu'à l'achèvement des travaux du souterrain des Roches et du viaduc afin de terminer à la fin de l'année 1850, la section Châteauroux Argenton, date prévue de mise à la disposition de cette tranche d'ouvrages à la Compagnie des Chemins de Fer d'Orléans.

Le 29 avril 1854, au nom du ministre le conseiller d'État, Directeur des Chemins de fer, informe le Préfet de l'Indre qu'il autorise la Compagnie à commencer l'exploitation de la ligne jusqu'à Argenton.

Le 1^{er} mai 1854, commence le service de voyageurs et de marchandises sur la section Châteauroux Argenton-sur-Creuse.

Le 8 mars 1855 eut lieu la réception définitive de cette section.

Le train de voyageurs partait de la gare d'Orsay à Paris à 9 h 35 pour arriver à Argenton-sur-Creuse huit heures et demie plus tard. Il s'arrêtait dans toutes les gares y compris celle de Chabenet, où un wagon spécialement aménagé, appartenant au comte de Poix, était stationné en permanence prêt à l'emploi.

Il en coûtait 32,95 F en première classe et 24,70 F en seconde classe¹⁰

Les terrains que traversait la ligne de chemin de fer sur le territoire de la commune appartenaient au Comte de Poix ainsi que les carrières ouvertes pour la construction des ouvrages d'art. Si le Comte a probablement joué de son influence pour définir le tracé à suivre, il pensait sans doute et avant tout à ses intérêts.

Il contesta les arrêtés préfectoraux qui fixaient les montants des indemnités accordées et, faute d'accord amiable, c'est finalement un décret signé par l'Empereur le **8 décembre 1859** qui mit un terme à toutes contestations en lui accordant une indemnité de 5 986,84 F.

¹⁰ Michel Gorand article paru dans le bulletin no 23 du cercle d'histoire d'Argenton.





La maison de l'entrepreneur Papon

Le comte ne fut pas le seul à bénéficier de cet important chantier, Monsieur Papon, entrepreneur des travaux, se maria avec une demoiselle Dixmerat du Pont-d'en-Haut, il acquit une fortune considérable et fit bâtir une grande maison sur la droite de la route de Saint-Gaultier, à la sortie du village.

Le pont des Roches et la route touristique

La route touristique

C'est le 27 juillet 1960 que la réalisation des travaux d'aménagement du chemin des carrières est adjugée à l'entreprise Papillon.

Après avoir réalisé les terrassements, la pose des buses, le blocage et le cylindrage, cette dernière, à la suite de difficultés personnelles, se trouve dans l'impossibilité de finir les travaux.

En octobre 1962, c'est à la société Berthias et Touzet de Saint-Gaultier que le conseil municipal confie la tâche de reprendre une partie des ouvrages de terrassement endommagés par les pluies exceptionnelles de l'hiver 1961 et de terminer les travaux. Le montant total du chantier s'élèvera à 35 000 F¹¹.

Le Pont des Roches

Le pont en béton précontraint est le plus récent des ponts construits sur le territoire de la commune et probablement, avec celui de l'autoroute A 20, l'un des derniers construits sur la Bouzanne.



Approuvé le 3 juillet 1963, le marché, d'un montant de 105 000 F¹², fut attribué à l'entreprise Baudin-Châteauneuf de Châteauneuf-sur-Loire. Il est réceptionné en novembre 1965 mettant un terme à une série de travaux ayant eu pour but de désenclaver les fermes installées sur le plateau des Roches (Les Roches, La Reverderie et Les Lutons).

Le pont des Roches (photo A. Gautier)

¹¹ INSEE environ 27 000 € en 2012.

¹² INSEE environ 80 000 € en 2012.





Le journal « La Nouvelle République » novembre 1965

La gare de Chabenet

La gare, à l'architecture particulière avec son toit à quatre pans, tenait son importance du fret en provenance ou en direction de la région du Blanc. La station se composait d'une gare de voyageurs, d'une gare de marchandises, d'un logement de cheminots qui ne manquait pas de charme et que l'on aperçoit sur une photo prise par Raymond Rollinat vers 1920. En 1889, la mise en circulation de la ligne Argenton-Poitiers réduisit son activité.



Le tunnel, le viaduc et la maison des cheminots (photo R. Rollinat)

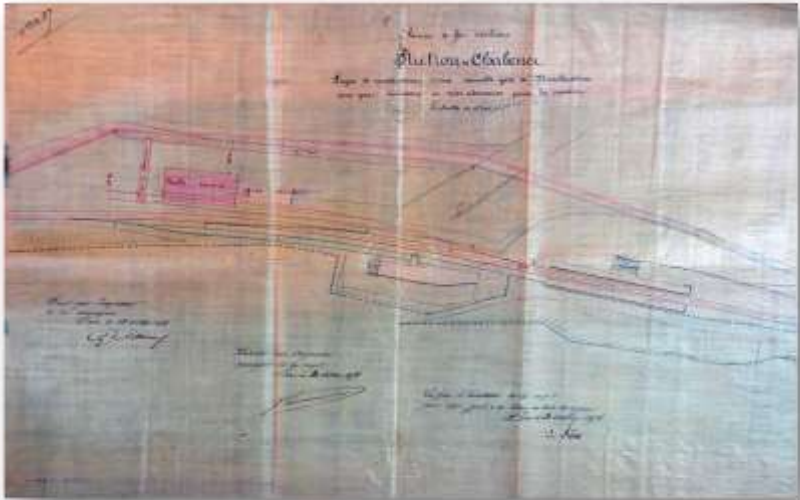


La gare de Chabenet avant démolition (photo A. Gautier)





La gare de marchandises fut construite en 1856 ; le plan ci-dessous, retrouvé aux archives de l'Indre, daté du 20 octobre 1856, en établit l'organisation.



Elle fut détruite vers 1950 par un incendie qui se déclara dans un stock de farine appartenant à M. Lamort et qui attendait d'être expédié.

L'habitation qui apparaît sur la photo de R. Rollinat fut volontairement détruite vers 1990. La gare subsista jusqu'en novembre 2009 date à laquelle elle fut démolie.

Jules Carvalho¹³

Personnalité exceptionnelle, il a, pendant toute la durée des travaux de la voie ferrée Paris-Limoges, habité et marqué la vie de notre commune.



Jules Carvalho

Né à Talence en 1820, après de brillantes études il est diplômé parmi les meilleurs de l'école Polytechnique et sort major de l'école des Ponts et Chaussées. Il a 27 ans lorsqu'il arrive à Chabenet. C'est son deuxième chantier, car il vient de participer au chantier du canal de la Marne au Rhin. Jules Carvalho connut par la suite un destin assez exceptionnel. En France, il réalise les liaisons ferroviaires entre Tech et Rivesaltes puis entre Rivesaltes et Perpignan.

En Espagne, il mène à bien un chantier considérable, l'aménagement du delta de l'Ebre permettant la mise en culture d'énormes surfaces auparavant improductives.

En Italie, il dirige l'aménagement des chemins de fer romains. Revenant en Espagne on lui confie la construction de la ligne Pampelune-Saragosse, puis il termine sa carrière comme Chef ingénieur de la Compagnie des Eaux Espagnole.

¹³ Les chemins de l'Espérance – Léandre Boizeau.





Auteur de nombreuses publications, dont un ouvrage paru en 1853 intitulé « Étude sur la stabilité des voûtes » dans lequel il partage sans doute l'expérience acquise à Chabenet, il crée dès 1851 une « société mondiale pour la défense des droits des juifs ». En 1860, il préside le comité provisoire. Saint-simonien¹⁴, il est l'un des six fondateurs de l'Alliance israélite universelle dont il a été le premier président. Il est aussi le créateur du journal « L'Opinion nationale » Il meurt en 1915 à l'âge de 95 ans.

Pendant les huit années que durèrent les travaux, Jules Carvallo habitait notre village. La légende dit qu'il aurait eu une liaison particulière avec la jeune nièce du Comte de Poix, future héritière du château et de ses biens, la Demoiselle de Boisé.

Les moyens de communication & l'arrivée de l'automobile

La première ligne d'autocar date de 1920. Elle desservait Châteauroux, Saint-Maur, Luant, La Pérouille, Chasseneuil, Le Pont-Chrétien, Saint-Marcel et Argenton. Maintenant, une ligne d'autocar va d'Argenton au Blanc, en passant par Pont-Chrétien.

La première voiture automobile achetée dans la commune fut celle de Louis Boureaud, boucher-charcutier, en 1924. Ce véhicule était une camionnette Ford. En 1962 le nombre de voitures automobiles en circulation était de 20 véhicules utilitaires et de 78 véhicules de tourisme.

Le conseil municipal ne s'est pas désintéressé du problème de la circulation automobile dans la commune. Dans la session du 11 mars 1914, on retrouve :

« *Considérant que la traversée du bourg par les automobiles est particulièrement dangereuse à cause de l'étroitesse du pont de la Bouzanne et des tournants brusques qui se trouvent de chaque côté demande que la vitesse des voitures automobiles soit réglementée et ne dépasse pas 8 kilomètres à l'heure* ». Puis un arrêté municipal fut pris, remplacé en 1920, puis en 1939.

Arrêtés municipaux du 30-6-1914.

ARTICLE PREMIER. — Les voitures automobiles ne doivent pas dépasser la vitesse de 8 kilomètres à l'heure dans la traversée du bourg de Pont-Chrétien et dans celle du village de Chabenet.

Arrêtés municipaux du 21-7-1920 :

ARTICLE PREMIER. — Les conducteurs de voitures automobiles, motocycles, en général de tous véhicules à moteur mécanique, ne devront pas dépasser 12 kilomètres à l'heure, pendant la traversée des bourgs de Pont-Chrétien et de Chabenet.

Arrêtés municipaux du 28-7-1939 :

ARTICLE PREMIER. — Les conducteurs de voitures automobiles, motocycles, en général de tous véhicules à moteur mécanique, ne devront pas dépasser 30 kilomètres à l'heure, pendant la traversée des bourgs de Pont-Chrétien et de Chabenet.

¹⁴ Le **saint-simonisme** est une doctrine socio-économique et politique, dont l'influence fut déterminante au XIX^{ème} siècle. Elle tient son nom de Claude Henri de Rouvroy, comte de Saint-Simon (1760-1825). Le disciple ou partisan est qualifié de : « Saint-Simonien ». Elle est parfois considérée comme la pensée fondatrice de la société industrielle française.





Le passage à niveau

(Photo R. Rollinat)

La voie ferrée coupait la route entre le Pont-Chrézien et Argenton. La sécurité était assurée par un passage à niveau gardé dont les derniers gardes-barrière furent Maurice Gaultier et M. Montmarchais¹⁵. Ce passage à niveau fut supprimé en 1975 et c'est la société des Carrières de Clion (SCC) qui effectua les travaux, lesquels furent réceptionnés le 23 décembre 1976.

Postes et Télécommunications

En 1907, la gérance d'une cabine téléphonique fut donnée, à Pont-Chrézien, à Sylvain Baronnet ; puis, en 1915, à René Bridoux.

Une agence postale fut instituée le 1er juin 1922 à Chabenet, près du pont du chemin de fer, tenue par Marcel Segaud, puis, en 1925, chez Mme Tissier Thérèse, enfin le 1^{er} janvier 1927 jusqu'en janvier 1940, chez M. Pernin Alphonse.

De 1940 à 1943, la poste était à Saint-Marcel. En 1943, elle fut aménagée au Pont-Chrézien dans les locaux de l'ancienne mairie. Un receveur-distributeur qui fut nommé le 16 mai 1960, M. Moreau Fernand, assura la distribution du courrier avec trois facteurs.

Le premier abonnement téléphonique fut pris par Léon Lamort, minotier, le 16 mai 1923. En 1962, il y avait trente-quatre abonnements dans la commune.

En 1962, un téléphone a été installé par la commune aux Grandes Roches, pour desservir les fermes avoisinantes.

¹⁵ M. Montmarchais habitait la maison photographiée par R. Rollinat évoquée au chapitre précédent.





Les anciennes postes de Chabenet et du Pont-Chrétien

(photos A. Gautier)

Le bureau de poste du Pont-Chrétien a été fermé en 2009 et un relais poste créé à l'épicerie tenue par Martine Dichant sur la place de Verdun.

