

À propos d'un drôle de pont

Un pont de bois couvert enjambe la Bouzanne sur la commune du Pont-Chrétien Chabenet. Un édifice hors du commun dont la construction remonte au milieu du XIX^e siècle et qui fut utilisé jusqu'en novembre 1965.

En 1840, le comte de Poix possédait probablement près des trois quarts de ce qui allait devenir la commune de Pont-Chrétien Chabenet. Le passage de la ligne de chemin de fer Paris Toulouse devait profondément modifier la géographie du bourg de Chabenet et en particulier de cette partie du territoire.



Plans cadastraux 1840 et 2025

L'édification de la voie ferrée a changé le tracé du chemin d'accès aux Grandes Roches. Peut-être que le comte de Poix avait l'intention de bâtir cette commanderie lorsqu'il entreprit les démarches qui devaient aboutir à la construction de ce pont de bois.

La mémoire collective ayant certainement interprété et confondu plusieurs événements, le pont a fait l'objet de quelques controverses quant à la date et les raisons pour lesquelles il a été érigé.



Le romancier Sylvain Déglantine accréditant l'existence d'un pont sur la Bouzanne, dans son livre « Combat pour l'amour » paru en 1926. Il le fait traverser par son héros, Pierre Dambach dans une scène qui se déroule en 1847 alors que le pont n'était pas encore construit :

« ... 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... ».

Entretien la confusion, une plaque était apposée Rive gauche à l'intérieur du pont, sur laquelle on pouvait lire qu'il avait été construit en 1847 à la suite d'un accidentⁱⁱ, au lieu-dit des Petites Roches. Pendant la construction de la ligne de chemin de fer Paris Limoges, neuf ouvriers des environs se noyèrent en traversant la Bouzanne en crue, alors qu'ils tentaient de fuir une rixe entre compagnons tailleur de pierreⁱⁱⁱ, à bord du bac qui sombra sous leur nombre^{iv}.



Plusieurs articles dans la presse locale, dont ce dernier paru à l'occasion de l'inauguration des travaux de rénovation en 2001, ne font que crédibiliser les fausses raisons de la construction de ce pont ; l'une des variantes trouve une utilité à sa couverture : un abri pour les ouvriers alors qu'ils étaient plus de 300 et que leur cantine était au-dessus du tunnel près de la ferme des Grandes Roches'.

Une fausse légende, qui, le temps passant, s'avère très difficile à combattre, car de nombreuses publications locales, donnant dans la facilité, la reprenne, la dernière en date du 6 juin 2025 dans le journal « La Nouvelle République ».

Avant toute recherche approfondie, il semblait improbable que l'ingénieur en chef Carvalho, dont l'intelligence avec laquelle il a fait preuve dans la direction des travaux (il économisa six arches dans la construction du viaduc en utilisant les débris du tunnel pour élever un remblai), ait pu imaginer construire un pont à plus d'un demi-kilomètre du chantier.

Il y avait une passerelle qui est nettement visible sur une carte postale.

La renaissance du pont couvert de Chabenet

Il était une fois un petit pont de bois. Pas celui chanté par Yves Duteil, mais une construction toute aussi charmante, édifiée en 1850 sur la commune du Pont-Chrétien (Indre), dans un écrin de verdure. L'ouvrage d'art qui enjambe la Bouzanne a vu le jour dans le cadre de l'aménagement de la voie ferrée Paris-Toulouse, pour permettre le passage des deux cents ouvriers employés à la réalisation du viaduc et du tunnel de Chabenet tout proches. Trois ans auparavant, neuf d'entre eux s'étaient noyés en rejoignant leur baraquement des Roches et, après mûres réflexions, l'entreprise avait décidé de ne plus être tributaire des humeurs de la rivière.

Le pont de Chabenet n'est pas un banal édifice jeté sur un cours d'eau. Il s'agit tout d'abord d'une structure en bois aux allures de bâtiment traditionnel. Une couverture en ardoise complète l'originalité du site, qualifié d'unique en France.

Un monument classé

Inscrit à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, puis classé, l'ouvrage avait besoin d'une sérieuse cure de jouvence. La municipalité du Pont-Chrétien – qui entretenait jusqu'ici les abords et remplaçait les planches défectueuses – a frappé à de nombreuses portes pour obtenir les fonds nécessaires à sa restauration. La croisade a été couronnée de succès et l'opération a pu se dérouler ces huit derniers mois sous la conduite d'une société spécialisée dans ce type d'intervention.



Le pont a été entièrement restauré.

(Photo « NR »)

Les travaux, d'un coût de 1,4 MF, financés pour moitié par l'Etat, la Région, le Département, et le Crédit Agricole, ont permis de remettre le bâtiment à neuf sans qu'il perde son caractère. Inutile de préciser que la fin du chantier, officialisée courant septembre par une inauguration en bonne et due forme, a réjoui les élus locaux qui jouent résolument la carte du tourisme avec les attraits de la Vallée de la Bouzanne, le château de Chabenet, et le manoir du Broutet.

Le pont couvert très apprécié des promeneurs, des vétéristes, et des amateurs de clichés typiques, retrouve donc la place qu'il mérite dans un paysage très vert et encore authentique. La rénovation du bâtiment a enfin permis la sauvegarde d'une pièce de patrimoine. Jusqu'en 1960, soit pendant 110 ans, il s'agissait de l'unique accès au domaine des Roches.

Jean-Michel BONNIN.

A-t-elle été construite avant ou après l'accident ? Rien ne l'atteste, mais est-il vraisemblable que les chariots transportant les roches extraites du tunnel pour la fabrication du remblai fassent un détour par un pont aussi éloigné du chantier ?



Les documents retrouvés par Marc Lagonotte aux archives départementales et déjà évoqués par Daniel Dufour dans le bulletin No18 du Cercle d'Histoire d'Argenton permettent de lever toute ambiguïté quant aux origines du pont de bois couvert.



Demande du 4 février 1851

Le 7 février 1851, ce qui pourrait être l'une des sources de confusion : la demande du comte de Poix au préfet de l'Indre, transmise par la mairie de Saint-Marcel, dans laquelle il sollicite l'autorisation pour : « ...la reconstruction d'un pont sur la rivière la Bouzanne en amont du moulin de Chabenet ... ».

Ledit moulin est situé au pied du château à 3 km en aval du viaduc.



Le Pont du moulin de Chabenet reconstruit en béton par Mlle de Boisé

Le 2 mai 1854

La ligne de chemin de fer Paris-Argenton est inaugurée.

Juillet 1855, l'avocat A. Paulier adresse une lettre au préfet qui fait part de : « ...l'intention du comte de Poix de construire un pont sur la Bouzanne pour son usage personnel et la desserte de ses propriétés. Ce pont serait établi d'un côté sur le champ Renaud, No 127 de la section A du cadastre de la commune de St Marcel, et de l'autre côté sur le pré des notes No 168, section A du même plan cadastral, deux héritages appartenant à l'exposant.

Il aurait vingt mètres de débouché, il serait en bois, avec charpente au-dessus du tablier.

L'exposant demande qu'il vous plaise Mr le préfet, lui accorder promptement l'autorisation nécessaire à l'établissement de ce pont ?

Châteauroux les douze juillet. Pour M. le Cte de Poix A. Paulier ».

Le 23 juillet 1855, cette lettre est transmise par l'ingénieur en chef de la préfecture, à M. Sicot (dont les fonctions sont inconnues, mais probablement employé aux Ponts & Chaussées Service hydraulique) pour avoir : « ...quand même son avis ». Suit un extrait du plan de la vallée de la Bouzanne en date du 20 août 1855, annoté : cours d'eau classé « Non navigable ni flottable ».



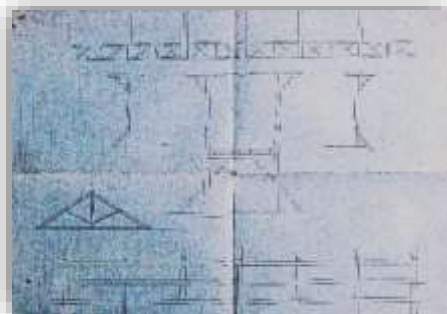
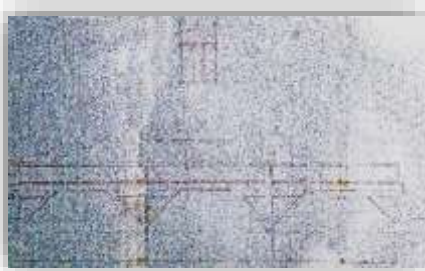
Lettre de juillet 1855



Extrait du plan de la vallée de la Bouzanne

Le 20 août 1855, un projet d'arrêté est établi par l'ingénieur ordinaire des Ponts & Chaussées de Châteauroux, lequel est accepté par l'ingénieur en chef le 22 août 1855. Il comporte les caractéristiques détaillées de l'ouvrage en trois articles. Le pont :

« ...sera formé de trois travées de 6m67 de largeur chacune entre palées. Sa largeur mesurée dehors en dehors des parapets sera de 4m. Le dessus des poutres principales sera placé à 1m50 en contre-haut de la sol moyenne des près de la rive gauche située en face de l'ouvrage. La levée d'abordage à établir sur le côté gauche de la vallée aura, sur toute sa longueur, son couronnement placé sur une hauteur qui ne devra pas dépasser le dessus du plancher du pont ».

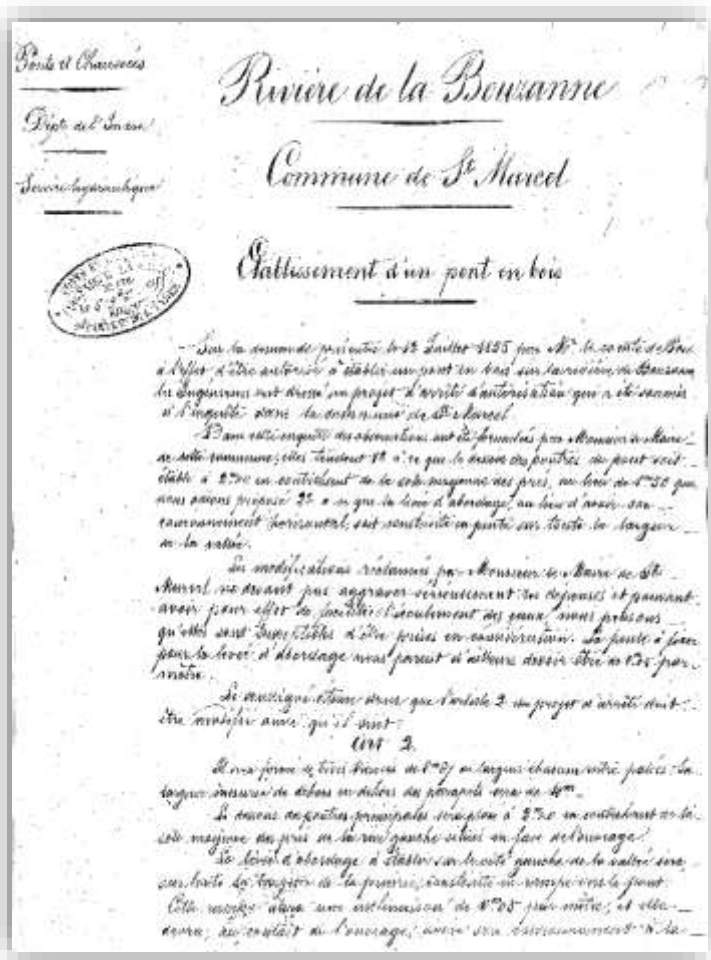


Plans du Pont



Arrêté du 20 août 1855

Le 3 septembre 1855, conformément aux lois du 12-20 août 1790, 6 octobre 1791 et l'arrêté du 19 ventôse an VI, l'instruction ministérielle du 19 thermidor an VI, les circulaires du 16 novembre 1834 et du 25 novembre 1851^{vi} ; le préfet demande au maire de St Marcel de soumettre pendant vingt jours le projet d'arrêté du 20 août à une enquête dans sa commune.



Lettre du 5 novembre 1855

Le 5 novembre 1855 à la réception des résultats de cette enquête, l'ingénieur ordinaire exprime un avis favorable. Les modifications demandées sont mineures : « ... 1- que dessous des poutres du pont soit établi à 2m en contre-haut de la moyenne des près, au lieu de 1m50 que nous avons proposé, 2-Que la levée d'abordage, au lieu d'avoir son environnement horizontal soit construit en pente sur toute la largeur de la vallée. Les modifications demandées ne devant pas aggraver sérieusement les dépenses et pouvant avoir pour effet de faciliter l'écoulement des eaux, nous pensons qu'elles sont susceptibles d'être prises en considération. La pente à fixer pour la levée d'abordage nous paraît d'ailleurs devoir être de 0,05 m par mètre »

Le 17 novembre 1855, le préfet donne son accord pour la construction du pont, laquelle est transmise par le maire de St Marcel au comte de Poix le 23 novembre 1855.

Cette autorisation est accompagnée des conditions dans lesquelles doivent se dérouler le chantier :

«... Les travaux ci-dessus autorisés seront exécutés sous la surveillance de M. l'ingénieur du service hydraulique. Ils devront être terminés dans le délai de six mois à dater de la notification du présent arrêté. Après leur achèvement l'ingénieur chargé de leur surveillance rédigera aux frais du permissionnaire et en présence des deux parties intéressées le procès-verbal de récolement des dits travaux. »

Elle est aussi accompagnée de sanctions en cas de non-respect :

« ... Faute par M. de Poix de se conformer au présent, la suppression ou la fermeture du pont pourrait être prononcées par arrêté du préfet, sans préjudice de l'application des lois pénales relatives aux contraventions en matière de cours d'eau. Il en sera de même dans le cas ou après s'être conformé à ce qui lui est prescrit le permissionnaire viendrait par la suite à former quelques entreprises sur la Bouzanne ou à changer l'état des lieux sans y avoir été autorisé. »



Autorisation de construire du 17 novembre 1856

On peut donc affirmer que le pont de bois couvert de Chabenet a été construit pendant le premier semestre de l'année 1856, deux ans après l'inauguration de la portion de ligne Châteauroux Argenton.

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 jugé comme trop récent.

Il fut classé comme monument historique le 20 juillet 1992,



Le "Pont de Bois" avant la rénovation en 2000

En octobre 1999, le conseil municipal de Pont-Chrétien Chabenet décide de le rénover. Afin de financer les travaux, la municipalité contacte la caisse régionale du Crédit Agricole et lève un emprunt de 140 000 F pour une période initiale de quinze ans au taux de 3,5% révisable tous les trois ans.

Le montant total des travaux s'élèvera en fait à 1 400 000 F financé par moitié par l'état & moitié par le département et la commune.

En 2000, les travaux de restauration sont entrepris. Ils sont confiés à l'entreprise Jacquet de Bourges (spécialisée dans la rénovation des monuments historiques). Les maçonneries constituant les bases sont entièrement reconstruites, la charpente consolidée par injection de résine et remplacement des pièces défectueuses et le toit d'ardoises totalement refait^{vii}.

PONT COUVERT EN BOIS. XIX^e siècle

Restauration générale.



Propriétaire de l'édifice : Commune de Pont-Chrétien – Chabenet

Maîtrise d'ouvrage : Ministère de la Culture et de la Communication

Echéancier : Tranche unique : 8 mois

Montant total des travaux : 1 400 000. 00 FHT

Financement : Etat : 50%
Département et Commune : 50%

Maîtrise d'œuvre : Jean-Jacques SILL
Architecte en Chef des Monuments Historiques
45000 Orléans

M.Y. DUBOIS
Vérificateur des travaux des Monuments Historiques, Saint-Georges-Les-Baillargeaux
86130 Jaunay-Clan

Entreprises : JACQUET
Lot maçonnerie – Pierre de taille
Lot échafaudage
18000 Bourges

ASSELIN
Lot charpente
79102 Thouars

BATTAIS et fils
Lot couverture
59320 Haubourdin

CHARPENET
Lot renforcement de bois
49130 Sainte Gemmes sur Loire

PONT COUVERT EN BOIS. XIX^e siècle
Restauration générale.



Il sera inauguré en septembre 2001 par Michel Sapin ministre et maire d'Argenton-sur-Creuse, Anne Bosquet préfète de l'Indre, Pierre Fomprois maire de Pont-Chrétien Chabenet et Dominique Fleurat représentante du Conseil Régional.

Ce pont de bois couvert est l'une des curiosités de notre belle commune du Pont-Chrétien Chabenet.

Il est aujourd'hui unique en France.

Notes et références :

Pour en savoir un peu plus sur les faits évoqués dans cet article vous pouvez consulter le site internet du Cercle d'Histoire d'Argenton-sur-Creuse (<http://cercledhistoiredargenton.e-monsite.com>) vous pourrez y acquérir les bulletins annuels du Cercle d'Histoire No 10, 18 et 23.

ⁱ La commanderie des Roches était le chenil du comte de Poix. Une vaste cour entourée d'un mur reliant de petites bâtisses disposées à intervalles réguliers et incluant une chapelle.



ⁱⁱ Accident qui s'est produit le 20 avril 1847 à 18 h 15 – État civil de St Marcel – Registre des catholicités curé Bordinat.

ⁱⁱⁱ Lettre du 19 février 1903 de la baronne du Roy de Chaumet à Raymond Rollinat, dans laquelle cette bagarre entre compagnons Loups et compagnons chiens est évoquée.

^{iv} Raymond Rollinat, raconte dans « Histoire anecdotique d'Argenton » les faits menant à la noyade des neuf ouvriers : *« Au bas du viaduc des Roches, on passait la Bouzanne au moyen d'un bac qu'on manœuvrait d'une rive à une autre par des cordages. Un jour, le bac chavira, entraînant dans l'eau de nombreux ouvriers. Neuf furent noyés, et, lorsqu'on les retira, on en trouva trois accrochés les uns aux autres. Un ouvrier habitant le quartier Saint-Etienne, du nom de Prado (en la commune d'Argenton il s'agirait de Jean Patijaud), employé aux travaux et qui était d'une force herculéenne, se jeta à l'eau, au secours des malheureux qui venaient de sombrer ; il en retira un bien vivant mais lorsqu'il s'élança à l'eau une seconde fois, il fut saisi par un autre qui se débattait au fond de la rivière et fut lui aussi noyé ».*

^v Bulletin annuel du Cercle d'Histoire No 23 articles de Michel Gorand et Jean Mannequin- Archives de l'Indre 645 & 646

^{vi} Note du rédacteur : Je me demande si ces lois, décrets et circulaires sont toujours observés...

^{vii} Note de l'auteur : Amusant de constater que le comte de Poix avait l'obligation de construire le pont en 6 mois, alors que les entreprises réalisant les travaux de rénovation en avaient 8...