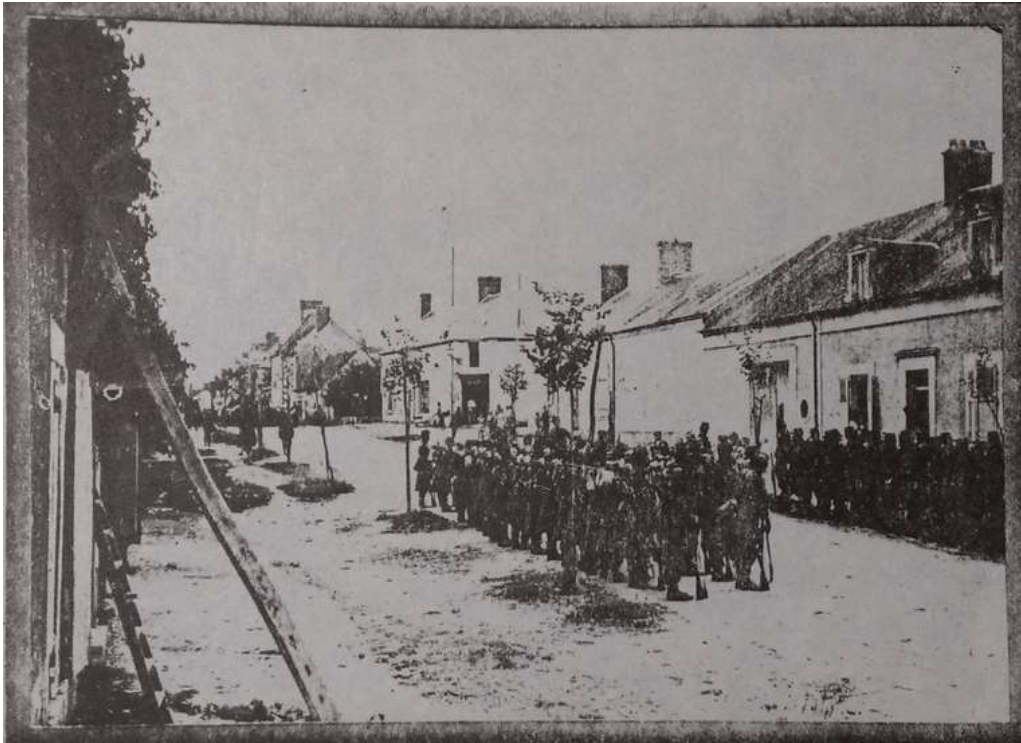


La vie à Charost sous la IIIe République



Charost d'hier et d'aujourd'hui

Marie-Thérèse CHABIN

n° 8 - 1980

Cette nouvelle brochure prolonge celle qui relatait la vie à Charost sous la Seconde République et le Second Empire. Le Second Empire prit fin en 1870 et la Troisième République s'installe pour sept décennies, s'étendant sur la fin du XIXe siècle et plus d'un tiers du XXe, jusqu'en 1940. La vie quotidienne va lentement changer et s'améliorer, comme vous allez le lire dans les pages qui suivent.

Marie-Thérèse CHABIN

Photo de couverture : *Grandes manœuvres à Charost, 1908*

LA VIE RURALE – L'AGRICULTURE

Voici trois statistiques faites sur la commune de Charost sous la IIIe République qui montrent l'évolution de l'agriculture : en 1885, 1925 et 1937.

En **1885**, les **principales productions agricoles** se répartissent comme suit :

	Superficies cultivées en hectares	Production totale en quintaux	Production moyenne par ha, en grains, en quintaux	Production en paille en quintaux
froment	260	3003	14,05	21
seigle	12	166,32	14,82	21
orge	71	766,80	12,5	17
avoine	216	1944	6,08	18

Pour les autres productions, en surface cultivée, production totale et valeur moyenne du quintal :

betteraves fourragères	8 ha	2400 qx	2 F
trèfle	80 ha	2560 qx	6 F
luzerne	42 ha	2352 qx	6 F
sainfoin	8 ha	3840 qx	6 F
prés naturels	96 ha	2880 qx	10 F

Pour les vignes de 4 ans et au-dessus, la commune possède une superficie de 130 ha, avec 10 000 pieds par ha ; la production totale en vin est de 1560 hl (avec 12 hl en moyenne par ha) et 30 F de valeur moyenne pour 1 hl.

En culture fruitière, les noyers donnent une production annuelle de 60 quintaux, estimés en valeur moyenne à 65 F le quintal.

Les animaux de ferme sont toujours nombreux : pour la race chevaline, 125 adultes et jeunes, 1 mulassière ; 90 pour la race asine ; 125 vaches pour la race bovine ; 275 pour la race ovine (120 brebis de plus de deux ans, 80 agneaux, 75 au-dessous d'un an), 30 pour la race porcine et 32 pour la race caprine.

La production laitière totale est de 2687,5 hl au prix moyen de 10 F l'hectolitre.

40 ruches d'abeilles sont en activité et donnent annuellement 320 kg de miel au prix moyen de 2 F le kg et 120 kg de cire au prix moyen de 3 F le kg.

*
**

40 ans passent et voici une statistique agricole pour l'année 1925.

La superficie totale de la commune est de 1034,31 ha. En superficies cultivées, on trouve 96,50 ha de prés naturels fauchés, 80 ha de vignes productives à raisin de table et raisin à cuve, 3 ha de cultures diverses, 6 ha de bois, forêts et parcs, 5 ha de landes ou friches, 10 ha de territoires non agricoles, ce qui donne un total de 200,50 ha ; il reste donc pour la superficie des terres labourables 833,81 ha. Sur ces terres se répartissent les productions suivantes (avec superficie cultivée et rendement à l'hectare) :

blé, froment	220 ha	21 qx
orge	230 ha	18 qx
avoine	75 ha	12 qx
pomme de terre	35 ha	45 qx
betterave fourragère	57,81 ha	230 qx
luzerne, sainfoin, trèfle	206 ha	17,5 qx

Le seigle a disparu ; les autres céréales, avoine et orge, ont augmenté leur superficie cultivée, celle du blé a légèrement diminué ; les rendements moyens à l'hectare sont en forte hausse, ainsi que pour la pomme de terre et la betterave fourragère.

Il faut ajouter à cela 34 ha de fourrages verts naturels, 4 ha de pacages et 4 ha de jachères.

Après les dégâts causés par le phylloxera, la superficie de la vigne a presque diminué de moitié et le rendement des deux tiers.

Les **animaux** de ferme sont ainsi répartis :

Race bovine	2 taureaux, 64 vaches laitières et 18 non-laitières, 22 veaux
Race chevaline	95 chevaux de plus de 3 ans, 14 de moins de 3 ans, 6 mulets, 30 ânes
Race ovine	3 béliers et 360 brebis de plus d'un an, 35 moutons de plus d'un an, 150 agneaux de moins d'un an
Race porcine	ni truies ni verrats, 35 porcs à l'engrais de plus de 6 mois, 25 porcs jeunes
Race caprine	15 chèvres.

Le nombre des propriétaires de vaches diminue, bien que le nombre de vaches reste stationnaire ; la production du lait tend à s'industrialiser.

Les **industries** de transformation de produits agricoles apparaissent : on trouve à Charost en 1925 :

- une minoterie à cylindre pouvant écraser 80 qx en 24 heures de travail continu,
- 2 industries laitières (fabrication de camemberts et de beurre),
- 2 batteuses à vapeur dont le rendement par journée de travail de 10 heures est de 80 hl de blé.

*
**

Douze ans plus tard, en **1937**, une nouvelle statistique nous montre l'évolution.

La superficie totale de la commune est de 1065 ha, ainsi répartie : 92,41 ha de prés naturels fauchés, 45,86 ha de vignes (raisin de table et à cuve), 14,60 ha de cultures diverses, 0,94 ha de bois, forêts et parcs, 11,37 ha de landes ou friches, 91,46 ha de territoire non agricole (propriétés bâties, routes, chemins, cours d'eau, fossés, étangs), soit 256,60 ha.

Il reste 808,31 ha de terres labourables, sur lesquels sont réparties les cultures suivantes (superficie et rendement à l'ha) :

blé, froment	260 ha	16 qx
avoine d'hiver	50 ha	20 qx

avoine printemps	90 ha	16 qx
orge	190 ha	20 qx
luzerne (2 coupes)	10 ha	35 qx
sainfoin	80 ha	35 qx
trèfle	20 ha	30 qx
vieilles prairies non fauchées mais pacagées	30 ha	
prairies naturelles fauchées (foin sec)	8 ha	30 qx
prairies temporaires (foin sec)	5 ha	30 qx

En rendement à l'hectare en 1937, les pommes de terre donnent 12 qx, les betteraves fourragères 500 qx, le trèfle incarnat 35 qx.

La production de miel est de 50 kg, celle de cire de 5 kg (en nette baisse).

La vigne a produit 560 hl de vin, soit environ 1/3 de la production de 1885, mais de bonne qualité.

Le nombre des **animaux** de ferme a tendance à s'amenuiser :

Race bovine 4 taureaux, 90 vaches, 10 veaux, pas de bœufs d'élevage au travail

Race chevaline 80 chevaux de plus de 3 ans, 8 de moins de 3 ans, 1 mulet, 7 ânes

Race ovine 4 béliers et 300 brebis de plus d'un an, 30 moutons de plus d'un an, 275 agneaux de moins d'un an

Race porcine 7 animaux reproducteurs (truies, 2 verrats), 80 porcs à l'engrais de plus de 6 mois, 40 porcs de moins de 6 mois.

Race caprine 20 chèvres.

Pour les **industries agricoles**, il y a toujours le moulin, une huilerie, une fromagerie (en 1937, la quantité de lait achetée était de 725 000 litres dont 1000 litres étaient vendus en nature, 300 000 litres transformés en beurre et 424 000 litres transformés en fromage).

En 1937 existaient également le Syndicat agricole de Charost et la Coopérative agricole de Charost qui s'installait dans les bâtiments de la Tour Lamy.

COMMERCE ET ARTISANAT

Il n'était pas question, à l'avènement de la IIIe République, de prendre sa voiture pour aller faire ses courses au supermarché et remplir son congélateur. Pour tout moyen de déplacement, il n'y avait que la voiture à âne ou à cheval, et chaque ménage n'en possédait pas. Il n'y avait pas, d'autre part, de moyen de conservation des aliments. La variété des produits dans l'alimentation, l'habillement ou tout autre domaine était bien moins grande qu'aujourd'hui. De toute façon, la majorité des gens avaient déjà bien du mal à se procurer le nécessaire, il n'était pas question, bien souvent, de superflu.

Mais il existait à Charost un grand nombre de commerçants et d'artisans qui proposaient à la population une grande variété d'articles d'usage courant.

Outre les produits d'alimentation traditionnels, les épiciers exposaient sur leurs rayons toute une gamme d'objets ainsi qu'en témoigne l'en-tête commerciale de la maison Hardy-Hémeray (1886) : épicerie, mercerie, quincaillerie, rouennerie et bonneterie, chaussures, articles de Paris, poterie, verrerie. Dans la maison Aimé, épicerie fondée à Charost en 1866, on trouvait, en plus des nouveautés, de la chapellerie, des corsets en tous genres. À l'épicerie-mercerie Charles Nérand fils, d'après une facture de 1878, on pouvait déjà acheter quelques friandises : café, thé, chocolat, des sels et des savons, de l'huile et du vinaigre, des chandelles et des bougies, du gruyère, de sucre cassé à la mécanique, de la confiserie, des pralins et des dragées pour baptêmes, du sirop de gomme fabriqué « maison », un assortiment de laines et cotons filés, de la laine grasse, des velours et des rubans. Quelles senteurs mêlées !

Les boulangers, souvent aussi pâtisseries, offraient des pains d'épices, des gâteaux ; à la maison Aubert, on trouvait, en plus des croquets, des massepains glacés et des petits fours.

Pour la boisson, « le vignoble de Charost » de Madame Veuve Artigaud-Lamy proposait au début du siècle des vins rouges, gris et blancs, nouveaux et vieux, des eaux-de-vie de vin, du marc et, à partir du mois de septembre, des raisins frais de cuve et de table.

Pour se vêtir, les habitants de Charost pouvaient s'adresser à la maison Lebouc-Lacroix, dès la fin du siècle dernier. Ce marchand-tailleur pouvait vous habiller sur mesure, mais proposait aussi de la confection pour hommes et enfants ; dans sa boutique, on trouvait aussi de la rouennerie, des nouveautés, de la bonneterie en tous genres, de la mercerie, de la lingerie, des chaussures cousues et clouées, des sabots en cuir ou en bois, des parapluies et des ombrelles, et dans un curieux raccourci de la vie, des couronnes pour mariées et des couronnes mortuaires !

*
**

Pour ce qui concerne le bâtiment, une entreprise de maçonnerie et taille de pierre, Lorcery-Périchost, vous propose ses monuments funéraires.

À la fin du XIXe siècle, la maison Perrot « chaudronnerie-ferblanterie-plomberie-zinguerie » est installée à Charost et vend des pompes en tous genres, des bûches, des articles de ménage, de ornements en zinc, des girouettes. Un serrurier d'art et de bâtiment, Arthur Audille, était aussi spécialiste de grilles et réparait des armes en tous genres.

Théophile Lambert, entrepreneur de menuiserie, avait pour spécialités l'imitation noyer sur bois fruitier et la ferronnerie ; il vendait aussi des meubles en tous genres et des sommiers élastiques.

Au début du siècle, Charles Soux, horloger-bijoutier-coutelier, possédait un atelier spécial de réparations d'horlogerie et bijouterie ; il vendait des montres en or et en argent, et des pendules en tous genres.

En 1876, le bureau de tabac était installé « en ville » et, de ce fait, les habitants du faubourg étaient défavorisés par l'éloignement. Ils furent même complètement isolés, cette même année, par les grandes crues de l'Arnon ; les communications étaient coupées entre les deux parties de Charost. Les habitants du faubourg firent part au maire des revendications suivantes :

« La commune de Dame-Sainte, 186 habitants, est réunie à Charost pour le culte et l'instruction et, depuis qu'elle a fait construire un pont sur la rivière Arnon, ses habitants, en suivant le chemin n°18 ont des rapports très faciles avec le faubourg qui compte deux

hôtels, deux cafés, quatre épiciers, trois boulangers, qui a plusieurs foires aux porcs chaque année [*le champ de foire aux porcs était situé au bas de la Tour Lamy, à l'embranchement de la route de Civray*].

« Une foule de voyageurs de commerce et autres passent au faubourg. Souvent, ils se privent de tabac ainsi que les habitants, à cause de l'éloignement du bureau situé à la ville, ce qui cause une certaine perte au Trésor, ou bien ils en prennent ailleurs. »

Deux ans plus tard, même demande, sur le même thème, en faisant valoir les avantages que pourraient tirer de l'installation d'un bureau de tabac au faubourg les villages des Moreaux, de la Grande, du Carroir du Gué ; mais ce fut sans succès.

□ □ □

□

FOIRES ET MARCHÉS

Le tarif général des droits à percevoir pour la location des places aux foires, marchés et assemblées, établi en 1878, donne une idée de l'importance des transactions à cette époque ;

1. Pour l'emplacement du terrain occupé par chaque cheval, jument, mulet ou mule, chaque bœuf, vache, taureau ou taure	0,25 F
2. Pour chaque bête asine	0,15 F
3. Pour chaque porc gras	0,20 F
4. Pour chaque pourceau, mâle ou femelle	0,10 F
5. Pour chaque bouc, chèvre, chevreau	0,05 F
6. Pour chaque mouton, brebis, vassiveau, vassive et agneau	0,04 F

Comestibles, denrées et marchandises

7. Pour tous comestibles, gibier et denrées quelconques, haricots secs, graines, fruits, marchandises et ouvrages en tous genres exposés en vente aux jours de foires, marchés et assemblées sur place ou voie publique, par étalage, par terre ou en ambulance, sur banc, table ou de toute autre manière, soit au charroi, soit à la charge, soit au nombre, soit à la pièce, soit à la mesure, soit au poids, il sera payé pour chaque jour et pour chaque mètre carré et au-dessous, du terrain occupé par chaque exposition :

1 centime les jours de marché,

2 centimes les jours de foire.

Le droit à percevoir pour tout objet soumis au droit exposé en ambulance, soit au bras, soit à la main, soit de toute autre manière, sera déterminé à raison du terrain qu'occuperait l'objet exposé par terre.

8. Pour l'emplacement du terrain occupé par chaque sac de froment, marsèche, avoine et autres céréales, estimé à 33 cm : 0,15 F le mètre.
9. Pour l'emplacement du terrain occupé par chaque paire de dindons ou oies : 5 centimes par tête, 10 centimes par paire.

10. Par chaque paire de poulets et de canards : 10 centimes.
11. Pour l'emplacement d'une besace ou d'un panier contenant des denrées quelconques telles que fromages, beurre, œufs, poissons, etc., estimé à 33 cm, à 15 centimes le mètre : 0,05 F.

Objets de curiosité et d'amusement

12. Il est payé par chaque jeu de chevaux de bois ou tout autre jeu autorisé, pour toute exposition sur place ou voie publique de marionnettes ou autres spectacles, pour chaque jour, pour chaque mètre carré et au-dessous, du terrain occupé pour l'exercice desdits jeux et spectacle : 0,10 F.

Articles additionnels

13. Le prix de location d'un gassot [*baquet pour faciliter le mesurage du blé dans les marchés*] est fixé à 25 centimes, observation faite que les boisseaux [*contenance d'environ 13 litres*] seront toujours à la disposition des personnes qui auront loué des gassots et que le fermier n'aura rien à exiger en sus du prix dont il est parlé.
14. Les marchands de sel seront seuls autorisés à se pourvoir de gassots et mesures usuelles et ne paieront que 15 centimes au gassotier, mais quand ce dernier sera obligé de leur en procurer, ils paieront 10 centimes en sus.

Il ne sera perçu aucun droit pour les places de charrettes vides qui ont servi au transport des objets exposés.

Sont considérés comme assemblées les réunions qui ont lieu les dimanches et fêtes, avant et après les offices. Les objets qui y sont exposés sont soumis au droit.

En 1899, une nouvelle clause est apportée à ce règlement : le fermier (celui qui perçoit les droits) sera tenu de mettre à couvert et de loger à ses frais les gassots et mesures, et de les tenir toujours en parfait état de service, de les remplacer par des neufs s'ils venaient à se détériorer ou à se perdre, le tout à ses frais.

Le fermier sera tenu d'avoir des fléaux ou une bascule sur le champ de foire aux porcs afin de permettre la pesée des porcs et autres marchandises exposées, moyennant une rétribution de 45 centimes par kilo.

L'adjudicataire ne sera pas tenu de mettre ses fléaux ou bascules à la disposition du public après 4 heures du soir.

Le fermier sera tenu de nettoyer tous les jours de marché et de foire la place du marché, et ce, le matin avant l'ouverture.

*

Le fermier sera tenu de faire imprimer, à partir de 1909, à ses frais, un certain nombre d'exemplaires du tarif des droits de place.

Les commerçants de la localité seront exemptés des droits pour leurs marchandises exposées à leur porte ou à la devanture de leur magasin. En aucun cas, ces expositions ne devront gêner la libre circulation sur les trottoirs.

*



Le marché de Charost devient moins important juste avant la guerre de 1914. Le Conseil propose que ce marché se tienne le jeudi au lieu du lundi, mais dès 1913 les commerçants demandent que le lundi soit repris comme date de tenue du marché, sur la place du

Château. Le marché reprenant de l'importance, vers 1920, il est proposé qu'il se tienne six mois place du Château (les marchands commencent à déborder sur la nationale), six mois place de la Chaume.

À titre d'essai, en 1938, à la suite d'une pétition des habitants du faubourg, effectivement défavorisés question distance, nouvelle proposition :

du 31 juillet au 1er décembre : place de la Mairie

du 1er décembre à Pâques : place du Château

de Pâques au 31 juillet : place des Ponts,

mais cela n'aura pas de suite à cause des perturbations occasionnées par ces changements trop fréquents.



VOIRIE

Au cours de la IIIe République, la ville va voir ses rues s'agrandir et s'embellir.

Dès 1871, il est question de construire la rue Neuve, partant des maisons de la Garenne et tombant dans la R.N. 151 ; en 1874, on élargit le chemin pour les maisons qui n'ont pas d'autre issue. Les propriétaires riverains offrent de l'argent ou leur terrain pour l'élargissement. Un seul s'obstine, prétendant que ce chemin est inutile, qu'il lui prend son terrain et détruit sa haie !

Cependant ces aménagements procureront du travail aux ouvriers nécessiteux de la commune.

Il est question aussi de construire « une nouvelle voie qui rendrait de grands services à la ville car elle pourrait s'agrandir et s'embellir dans la direction de Saint-Georges ». Presque la moitié des riverains refuse l'expropriation mais la route se fera.

En 1880, les habitants demandent l'ouverture d'une rue qui relierait la rue des Fossés et la rue Brivault et rejoindrait la rue de la Gendrie ; il faudrait une voie ouverte aux voitures car il n'existe qu'un sentier ; Ce sera le prolongement de la rue Surrerie, aboutissant aux bâtiments de l'école, alors en construction.

L'élargissement d'une autre rue, dite « du Moulin » paraît indispensable.

À la fin du siècle, on commence à poser des trottoirs et à faire des rigoles pavées dans les rues principales.

En 1897, on projette d'aménager une avenue entre la gare du chemin de fer et la R.N. 151.

Le goudronnage de la Grande-Rue est à l'étude dès 1924. En 1932 et 1933, les rues principales seront goudronnées ou regoudronnées.

La passerelle sur l'Arnon

Cette passerelle, dite des Planches, était en bois. La fonte des neiges de l'hiver 1879-1880 l'a gravement endommagée. Malgré les réparations, son utilisation reste dangereuse. Aussi le Conseil émet-il le vœu de construire une passerelle en fer sur l'Arnon, ce qui sera réalisé quelques années plus tard.

En 1910, la passerelle métallique des Planches a été emportée par les eaux de la crue de l'Arnon, survenue le 11 juin. Les travaux seront terminés en 1911.



L’AFFAIRE COSTA DE BEAUREGARD

Dès 1895, une querelle oppose le comte Costa de Beauregard, propriétaire du château et de ses dépendances, et la commune. Le désaccord porte sur les clôtures entre le parc du château et le chemin n° 1, dit chemin des Cloires, aujourd’hui rue de l’Industrie.

L’objet du procès qui oppose les deux parties est le suivant : qui possède le talus ? Augustin Lamy était alors maire.

La délimitation a eu lieu en 1885, après la construction du mur de clôture qui a été interrompue au tracé de la ligne de chemin de fer. Monsieur de Guébriant, propriétaire précédent et beau-père de Costa de Beauregard, a établi cette clôture consistant en une palissade de bois à la crête du talus sur tout le reste du pourtour de sa propriété longeant le chemin.

Au cours du procès, en 1896, le maire prétend que M. Costa de Beauregard n’ignore pas ce fait puisqu’il a laissé la clôture en place jusqu’à l’année précédente. Costa prétend que son beau-père aurait eu la faiblesse de se laisser imposer cette limite par M. Sylvain Lamy, père de son interlocuteur, mais que lui ne voulait pas continuer à subir cette exigence. Il a donc établi une nouvelle clôture englobant le talus.

Malgré la destruction de la clôture en question, il en reste encore assez de vestiges pour indiquer avec précision la ligne de démarcation entre les talus du chemin et le parc, de sorte qu’il ne peut y avoir aucun doute sur la limite des propriétés. Le plan parcellaire d’expropriation des terrains nécessaire à la construction du chemin de fer Bourges-Issoudun attribue nettement les talus à la commune de Charost.

Les habitants de Charost et de Saugy sont décidés à porter plainte : l’ancienne largeur du chemin permettait le passage de deux voitures de front, et aujourd’hui, par suite du rétrécissement occasionné par la nouvelle clôture, il y a un endroit où le passage de deux voitures est absolument impossible.

En 1896, le conseil municipal conclut à ce que le conseil de préfecture rejette comme non justifiée et inadmissible l'exception préjudicielle de propriété soulevée ; il ordonne l'enlèvement immédiat des clôtures indûment établies sur le sol du chemin, la restitution immédiate jusqu'au mur et à l'ancienne haie sèche des parcelles, et condamne en outre le sieur Costa de Beauregard à tous les dépens. Mais celui-ci peut cependant demander à racheter le terrain où est construit le mur.

Costa de Beauregard se pourvoit devant le Conseil d'État, auquel le maire s'adresse à son tour en ces termes :

« Monsieur Lamy, propriétaire, demeurant à Charost, Cher, agissant au nom en qualité de maire de la commune de Charost a l'honneur de vous exposer :

que M. Costa de Beauregard ayant usurpé les talus et une partie de la chaussée du chemin vicinal n°1 et dont il se prétend propriétaire, divers procès-verbaux furent dressés contre lui pour ce fait au cours de l'année 1895 devant le tribunal de simple police de Charost pour établissement d'une clôture sans autorisation et pour anticipation. »

Les discussions continuent autour de la largeur du chemin.

L'agent voyer dit : « Il n'existe aucun plan régulier ; en principe les talus et fossés sont des dépendances des chemins mais cette règle souffre quelques exceptions ».

La commune répond : « Le chemin avec sa chaussée empierrée doit avoir une largeur de 6 m, fossés non compris ».

Et la commission départementale : « Le chemin a des largeurs variables ».

Le maire suivra l'affaire devant le Conseil d'État, à l'unanimité moins une voix, sans avoir recours à un avocat dont l'assistance n'est pas obligatoire.

Deux ans plus tard, en 1898, l'affaire traîne toujours. M. Giraudon pense qu'il serait à souhaiter que le Conseil d'État statuât le plus tôt possible sur ce procès. Mais, pour des motifs d'ordre financier, le maire ignore où en est l'affaire et si elle doit recevoir prochainement une solution.

En fin de compte, le propriétaire vend le château et la commune récupère son chemin.

Mais les problèmes ne sont pas résolus pour autant en ce qui concerne l'entretien et l'aménagement de ce chemin.

L'élargissement du chemin est impérieusement commandé par les besoins de la circulation, ce que le Conseil réclame depuis 1886, dans le but d'obvier au danger occasionné par le défaut de largeur, et particulièrement par sa situation entre un talus escarpé et un « précipice à pic » dans sa partie la plus étranglée (c'est-à-dire juste avant d'arriver à la ferme des Cloires en venant de Charost). Ce danger est plus grave que jamais par suite de l'accroissement de la circulation occasionné par le voisinage de la gare qui fait que les habitants de Dame-Sainte, Saugy, Saint-Ambroix, Ségry, Mareuil, passent par ce chemin pour arriver à la gare de marchandises et de voyageurs.

Le préfet répond que « le chemin présente dans les parties les plus étroites une largeur d'environ 5 mètres qui est suffisante pour permettre le croisement de deux voitures et que le dit chemin n'est pas longé par « un précipice à pic ».

Le maire rétorque que « le chemin ne fait que 4,50 m, que le précipice n'est pas un gouffre d'une considérable profondeur, mais qu'il y a sur la gauche du chemin une brusque dépression de terrain d'une profondeur moyenne de 2 mètres et dont la partie touchant le chemin est à peu près verticale ; cela peut être une cause d'accident mortel. Il y a pour garantie d'un accident que les accrues d'ormeaux tout à fait insuffisantes. L'établissement d'une banquette de terre s'impose, ce qui réduit encore d'un mètre la largeur de la chaussée » ; c'est pourquoi le Conseil demande l'élargissement.

Après maintes réclamations, ce chemin petit à petit s'améliore. Néanmoins, en 1909, il y a un nouveau projet d'aménagement car la partie située entre R.N. 151 et la barrière est en très mauvais état par suite du manque d'écoulement des eaux et du nombre de voitures qui passent pour se rendre à la gare de marchandises. Il serait urgent d'établir des caniveaux avec cordon de trottoir.



Que de problèmes ce chemin a-t-il soulevés ! C'est aujourd'hui une route agréable, longeant le parc, et au bord des fossés et talus, on peut y cueillir violettes et pâquerettes au printemps et y ramasser glands et châtaignes à l'automne.

SALUBRITÉ PUBLIQUE

Bien peu de progrès par rapport au même thème étudié sous le Second Empire. Rappelons que les maisons n'avaient pas l'eau courante mais l'eau au puits, que les rues n'étaient pas goudronnées et n'avaient pas toujours de caniveaux et que nombre de maisons n'avaient pas de cabinet d'aisance.

En 1892, le Conseil invite le maire à prendre un arrêté pour interdire à tous les habitants de jeter sur la voie publique des eaux malpropres répandant une mauvaise odeur – mais où les jeter ? – et tout particulièrement des eaux provenant d'abattoirs, ainsi que toutes matières susceptibles de créer, par forte chaleur, des maladies épidémiques, et pour obliger les habitants à balayer et à laver les trottoirs qui se trouvent en face de leur propriété, les mardi, jeudi et samedi avant 8 heures du matin.

Il faudrait de plus interdire à l'intérieur des cours le dépôt d'immondices et de fumiers renfermant des matières végétales ou animales, et ordonner l'enlèvement immédiat de ces immondices dont l'amas constitue un foyer d'infection.

Les dépôts de fumier ne pourront être établis qu'à une distance de 50 mètres des habitations et à 30 mètres au moins de tout chemin public.



En 1913, la situation n'a guère progressé. Le maire trouve la R.N. 151, dans la traversée de la ville, dans un état de malpropreté repoussante. Les caniveaux sont en fort mauvais état, les eaux croupissent, dégageant une odeur nauséabonde : les caniveaux seront refait ; les cantonniers procéderont à l'enlèvement des immondices au moins deux fois par semaine. Il est inadmissible que la principale rue soit moins bien entretenue que les autres !

Les abattoirs

En 1894, vu les inconvénients qu'il y a à laisser subsister des tueries particulières au centre même d'une agglomération de 1500 habitants, M. Lamy propose d'aviser de suite au moyen d'aboutir à une prompt solution.

Les bouchers sont d'accord d'établir à leurs frais un abattoir en dehors de la ville, sur un emplacement fourni par la commune, si l'emplacement est convenable et d'un accès facile. Le maire entrera en pourparlers avec les propriétaires des terrains de la Gendrie, pour l'acquisition d'une parcelle, mais le problème ne sera pas résolu tout de suite !

Les tueries particulières seront supprimées à partir du 1er juillet 1905. Chaque boucher avait la sienne. Mais en 1904, devant les frais que nécessitera la construction d'un abattoir, le Conseil décide de surseoir.

Le problème de l'eau

Certains puits sont peu à peu remplacés par des pompes. En 1927, un projet d'adduction d'eau potable est à l'étude, mais il faut attendre un moment plus favorable.

En 1936 : étude du projet de captation de la fontaine Rougeline. Le projet se concrétise. Malgré la guerre de 1939, les travaux vont commencer pour les habitations soient alimentées en eau potable.

*

CHEMIN DE FER

En 1872, il est question de relier la ligne de chemin de fer Bourges-Montluçon à Issoudun, donc cette ligne nouvelle passerait par Charost, reliant Saint-Florent à Issoudun, comme la R.N. 151.

Le conseil municipal pense que l'établissement d'une gare serait bénéfique pour le transport du grain, du minerai de fer, du vin, du bois des forêts de Castelnau et Fontmoreau. Le nombre de voyageurs du canton augmenterait aussi par cette nouvelle voie car les communications entre Cher et Indre devenant plus faciles, plus promptes et moins coûteuses, le commerce prendrait nécessairement de l'extension. Demande est faite au préfet d'adopter le tracé par Charost.

L'année suivante, un seul projet avait été fait : Lunery-Mareuil-Issoudun. Ce chemin, tout d'intérêt particulier, avait été demandé par M. de Mortemart et l'étude ordonnée par le Conseil général.

Charost demande une ligne nouvelle : Le Subdray-Morthomiers-Saint-Florent-Charost.

« Ce chemin aurait pour point de départ une gare établie à Bourges près du bassin du Canal pour desservir les usines de Bourges et de Mazières, les établissements militaires. La ligne traverserait les bois de Castelnau, arriverait à la ferme de la Bruère, entre Brouillamnon et Entrevins ; il y aurait une station à Plou et à Civray ; de là, la ligne franchirait l'Arnon en aval de Charost, du côté de Poisieux et se raccorderait près de Saint-Georges avec le chemin de fer projeté par le département de l'Indre.

Cet avant-projet, soumis à l'appréciation de Messieurs les Commissaires-enquêteurs, a été établi sur les excellentes cartes de Bourdaloue et ils reconnaîtront par les cotes de nivellement la régularité, l'économie du tracé et le peu d'importance des terrassements.

Le conseil municipal, loin de s'associer à l'impatience manifestée par les quelques journalistes, trouve au contraire que l'on ne saurait trop multiplier les recherches, compléter les études et donner à tous les intérêts les soins et le temps de se produire. »

La ligne de chemin de fer Bourges-Saint-Florent-Charost est classée en 1879 dans le réseau d'intérêt général. La demande est faite au Conseil général d'activer la construction de cette ligne nouvelle Saint-Florent-Civray-Charost, avec l'établissement d'une gare à Charost.

Où construire la gare ?

Deux pétitions sont établies en 1882 : l'une par les habitants de Charost-ville demandant l'établissement de la gare en ville ; l'autre par les habitants de Charost-faubourg demandant la construction de la gare à proximité de la route Vierzon-Lignières.

Les années passent, la discussion continue. Il faudrait pourtant accélérer cette construction qui procurerait du travail aux ouvriers de la localité et éviterait la misère des familles !

Le conseil municipal prie M. le ministre des Travaux publics en 1844 de bien vouloir intervenir auprès de la Compagnie d'Orléans pour obtenir la construction immédiate de cette ligne projetée depuis longtemps et classée par la loi dans la première catégorie des lignes à construire.

En 1887, le Conseil demande à nouveau de mettre à exécution la construction de cette ligne à double voie, tracé donnant satisfaction à la fois aux intérêts commerciaux de la région et aux nécessités militaires.

Enfin la gare sera construite, mais pour l'emplacement choisi, la ville sera favorisée ! Vers 1890, les trains passent à Charost !

Le Conseil émet le vœu en 1894 que, dans l'intérêt des voyageurs et des populations desservies par les lignes Bourges-Montluçon et Paris-Toulouse (arrêt à Issoudun), soit établi :

- un train partant de Saint-Florent à 5 heures du soir qui amènerait les dépêches à Charost (dans l'état actuel, les dépêches arrivent à Charost à 7h35 du soir et ne sont distribuées que le lendemain ; elles le seraient le soir-même) ;
- un train partant d'Issoudun vers 6 heures du soir (le train actuel part trop tard d'Issoudun : 8h15 du soir).

Dès 1905, le Conseil demande à la Compagnie d'Orléans la construction d'une marquise (auvent pour abriter les voyageurs de la pluie) et l'installation de deux bancs pour les voyageurs sur les trottoirs de la voie ; en 1906, l'agrandissement de la gare de marchandises. Mais cela ne sera réalisé que quelques années plus tard.

En 1933, il est question de la suppression de la ligne de chemin de fer Saint-Florent-Issoudun. Le Conseil proteste énergiquement ; des services de cars se mettent en place pour les voyageurs, d'un accès plus facile, avec arrêts au faubourg. En 1933, le trafic voyageurs sera supprimé mais toutefois rétabli pendant la guerre.



Que reste-t-il de cette réalisation aujourd'hui ? La gare n'est plus qu'une bâtisse délabrée, les trois « maisonnettes » des gardes-barrières sont encore debout mais les barrières rouges et blanches que l'on ouvrait et fermait à la main ont disparu, route d'Issoudun, route de Mareuil et route de Saugy. La voie ferrée est en partie dépourvue de ses rails et devenue sur une portion goudronnée une agréable promenade. Plus de coups de sifflet et de jets de vapeur de la locomotive ! Une page est tournée !



L'ÉCLAIRAGE PUBLIC

En 1857, un premier essai d'éclairage public avait été fait à Charost avec l'installation de 12 réverbères. Une entreprise d'éclairage des villes à l'aide de lampes à huiles minérales va fournir à la ville de Charost le matériel suivant en 1885 :

- une échelle de 4 mètres, 1 perche d'allumeur, 1 série de mesures, 1 goupillon, 1 entonnoir, 20 godets, 1 panier de fer-blanc, 1 paire de ciseaux, 1 lanterne de conduite, 103 verres de lampes, 1/2 kilo de mèche, 166 litres de pétrole, 5 lanternes, 5 lampes, 5 consoles à fixer au mur ou à monter sur un candélabre. Voilà le matériel livré par l'entrepreneur ; les conditions d'utilisation sont les suivantes :
- l'entrepreneur fournit les appareils et les fait mettre en place, prêts à fonctionner, à ses frais ; ensuite ils deviennent propriété de la ville. Chaque matériel se compose d'une console en fonte et fer forgé de 1,23 m, d'une lanterne en tôle plombée et cuivre rouge, d'une lampe à régulateur ; la mèche devra avoir 57 mm, mesurée à plat.

L'allumeur sera payé par l'entrepreneur à raison de 10 centimes par bec et par jour ; il sera choisi par le maire.

À ces conditions, l'éclairage coûte 8 centimes par bec et par heure. L'éclairage devra durer 6 mois, 20 jours par mois et 5 heures par jour en moyenne. Il commencera le 15 octobre et finira le 15 mars suivant ; il aura lieu depuis le 3e jour de la pleine lune jusques et non compris le premier jour du premier quartier.

L'allumage devra se faire une demi-heure au moins avant le coucher du soleil. Les récipients devront être garnis d'huile de façon à s'éteindre après 10 heures ; les dimanches et les jours de fête, les lampes resteront allumées jusqu'à minuit. Les avaries ou dommages causés par la malveillance sont à la charge de la ville.

La ville fournira gratuitement à l'entreprise un local spécial suffisant pour y remiser les appareils. Lorsque les appareils seront démontés, si l'autorité municipale voulait allumer

pendant une ou plusieurs soirées, l'entrepreneur est tenu de s'y conformer ; dans ce cas, les heures d'éclairage seront payées double. Des retenues seront faites si les réverbères s'éteignent avant l'heure indiquée ; seront exempts de retenue les réverbères éteints par l'ouragan.

Des progrès se font dans le domaine de l'éclairage et en 1910, l'éclairage au gaz acétylène par incandescence se répand pour l'usage des communes et des particuliers.

Le Conseil est favorable et des renseignements sont pris.

L'acétylène se distribue sous forme de gaz par canalisation souterraine ; au moyen de la canalisation qui dessert les rues, les maisons sont également éclairées grâce à des compteurs et par abonnement.

Le secrétaire de mairie fera mensuellement le relevé des compteurs. Comme rémunération de ce travail, il sera éclairé gratuitement par la commune.



En 1911, le Conseil approuve le marché passé de gré à gré entre le maire et M. Clément Perrot, ferblantier à Charost pour la fourniture de carbure de calcium nécessaire à la fabrication du gaz acétylène. Mais avec la guerre, le carbure est réquisitionné et la commune doit essayer d'en trouver par petites quantités. C'est la pénurie dans ce domaine comme dans bien d'autres. À la fin de la guerre, toute l'installation d'éclairage est en mauvais état.



En 1919, la société Centre électrique doit commencer sous peu l'exécution du premier tronçon du réseau Berry-Issoudun ; elle est disposée à donner l'énergie à la commune de Charost. Cette idée fait son chemin ; la distribution d'énergie électrique pour la ville est approuvée par le Conseil. Cet éclairage est nécessaire car en 1925 les rues de la ville n'étaient plus éclairées. Une installation électrique serait utile à plus d'un titre : elle favoriserait l'installation d'industries à Charost ; les cours du soir d'adultes (suspendus depuis plusieurs années par manque de lumière) pourraient reprendre dans les écoles ;

l'énergie serait précieuse pour les cultivateurs de l'agglomération (battage, puisage), en attendant qu'elle soit mise à la portée des fermes isolées ; les utilisateurs du train voudraient voir plus clair pour aller ou venir de la gare, surtout en hiver après 4 heures du soir.

En 1926, la commune vend le vieux matériel d'éclairage à acétylène et commence la construction du réseau électrique.

○○○○○

○○○

LA POSTE

La receveuse des Postes change de logement en 1873 et va installer son bureau dans l'actuelle rue de Béthune-Charost, qui était appelée autrefois rue de l'Ancienne-Poste, ou de la Vieille-Poste. Cette position du bureau de poste tout à fait à l'extrémité de la ville oblige les habitants du faubourg, très peuplé et commerçant à faire presque deux kilomètres pour effectuer un envoi ; d'où la demande d'établir une boîte à lettres supplémentaire au faubourg.

Un projet de construction d'une ligne télégraphique Charost-Bourges voit le jour en 1877, mais la commune n'a pas de fonds libres pour y participer. Les projets se succèdent : création d'un bureau télégraphique (1883), installation d'une boîte à lettres à la gare (1893), création d'un réseau téléphonique départemental (1899) pour lequel le Conseil décide de relier Charost à Bourges par Saint-Florent.

En 1902 est créé un nouvel emploi de facteur des Postes. Il y a deux distributions par jour – à pied – pour une population de 1530 habitants. La seconde distribution devient trop tardive et ainsi en sont privées la fabrique de balais de sorgho et la gare. La seconde distribution postale sera supprimée en 1923, malgré les protestations du Conseil, en raison de l'heure tardive de l'arrivée du courrier.

En 1922, l'administration des Postes envisage la création d'un groupe de deux nouveaux circuits téléphoniques reliant Bourges et Paris directement ; la commune est sollicitée pour y participer mais les commerçants de Charost, pressentis, n'ont pas exprimé le désir de voir ce circuit établi. La commune supporte déjà une lourde charge (qui ne lui incombe pas) du fait du port des télégrammes. Le Conseil à l'unanimité refuse de participer à la dépense.

Le conseil municipal demande en 1930 l'établissement d'un circuit rural de poste automobile, ce qui est accepté par l'administration. L'année suivante, il décide l'installation d'un poste téléphonique public à encaissement automatique et prend l'engagement de supporter les frais d'éclairage du poste et de la lanterne de signalisation.

QUELQUES ASPECTS DE LA VIE QUOTIDIENNE

La Croix Cazi (ou Casi) – actuellement décharge publique – était au siècle dernier une carrière de pierre ; la vente des pierres extraites de cette carrière était un revenu pour la commune et l'extraction remédiait de temps en temps à la crise du chômage.

En 1933, le Conseil décide d'arrêter l'extraction, cette pierre revenant trop cher pour les services qu'elle peut rendre sur la chaussée.

L'hôtel de ville : sa construction a commencé vers 1840. En 1882, le Conseil propose de faire inscrire sur sa façade « République française » ainsi que la devise républicaine « Liberté, Egalité, Fraternité » et « Hôtel de ville ».

En 1883, la commune commande une horloge à M. Paul Odobey, horloger-mécanicien à Morez (Jura). L'horloge est livrée en novembre 1883 et sera installée par Paul Odobey en janvier 1884.

Le lavoir public : dès 1873 est envisagée la construction du « lavoir de Pâlu ». Dans les années suivantes, le bâtiment sera élevé au bord d'un canal dont l'eau ne tarit jamais. Le lavoir aura 20,9 mètres de long et 2,70 m de large ; le sol sera constitué par un palier de niveau avec le sol extérieur. Il y aura neuf travées de 2,30 m de large (deux laveuses par travée) avec un chevalet en bois de chêne de 1,30 m de longueur de traverse pour recevoir le linge à égoutter. Une cloison extérieure en planches fermera cette construction sur trois faces de façon à garantir les laveuses contre les coups de vent. À côté, un communal servira d'étendoir.

Ce lavoir, à l'extrémité de la place du Pont, existe encore, bien que n'étant plus utilisé depuis longtemps pour la lessive.

La chasse à l'alouette : c'était une coutume bien établie dans les campagnes, pendant l'hiver, afin d'améliorer l'ordinaire ou se faire un peu d'argent en vendant le produit de la chasse.

Mais il est question en haut lieu d'interdire cette chasse, ce qui amène le conseil municipal à prendre position en 1895 :

« Considérant que la chasse à l'alouette au moyen de sionnées¹ à collet simple a été autorisée de temps immémorial sous tous les régimes qui se sont succédés sans exception,

que cette chasse ne porte aucun préjudice à l'agriculture puisque l'alouette ne peut être considérée comme un oiseau utile mais comme un gibier, que nombre d'habitants privés de toute ressource et de tout travail pendant la mauvaise saison trouvent dans la capture des alouettes un moyen de subsistance pour eux et leur famille,

que jamais les propriétaires ni les chasseurs ne se sont plaints de cette pratique, l'interdiction de cette chasse a causé parmi la population une très vive émotion et des protestations unanimes, et le Conseil prie Monsieur le Préfet de bien vouloir rapporter dans le plus bref délai l'arrêté interdisant la chasse à l'alouette au moyen de sionnées à collet simple ».

M. Giraudon renchérit trois ans plus tard :

« Depuis plusieurs années, l'administration semble avoir pris à tâche de faire détester le gouvernement de la République par les populations agricoles en interdisant la capture de l'alouette au moyen de lacets ou collets simples. Il faut maintenant un permis de chasse,

or ce ne sont que les ouvriers nécessiteux qui se livrent à cette chasse pour lesquels la capture des alouettes constitue un gain qu'ils ne pourraient se procurer d'aucune autre manière aux époques où cette chasse a lieu, par temps de neige. Usage absolument inoffensif, existant de temps immémorial et que la tolérance des gouvernements précédents, et même de l'Ancien Régime, ont fait considérer presque comme un droit par les populations rurales. »

À travers ce fait divers on voit une fois de plus la difficulté de vivre de certaines catégories de population.

¹ Sillonées : Longues ficelles dotées de lacets que l'on tend le long des sillons.

La vente du château de Charost : Maître Boyard, notaire à Charost, invite la commune en 1901 à acheter le château et ses dépendances à M. Costa de Beauregard. Le prix en est fixé à 60 000 francs mais, pour la commune, il serait abaissé à 50 000 francs.

Le notaire considère que l'achat du château par la commune contribuerait puissamment à l'embellissement de la ville, par les promenades qui existent dans le parc ; les foires et les marchés pourraient s'y tenir et peut-être retrouver l'importance qu'elles avaient au temps où elles se tenaient dans les dépendances du château.

Le Conseil décide qu'il y a lieu de faire cet achat. Mais le notaire était, paraît-il, en pourparlers avec d'autres acquéreurs : l'achat n'a pas eu lieu, au grand mécontentement du conseil municipal.

Projet de création d'une brigade de gendarmerie : C'est en 1905 que le Conseil se penche sur ce problème, avec les arguments suivants : « Charost possède une usine de balais de sorgho qui occupe environ 80 ouvriers et une gare de chemin de fer. Il serait utile, dans l'intérêt de la sécurité publique, qu'un planton allât, à l'arrivée et au départ des trains, afin d'y surveiller la circulation des malfaiteurs. Le nombre des « roulants » augmente journellement et constitue un danger permanent pour les habitants des campagnes. Saint-Florent, avec ses grèves à l'état permanent, retient trop souvent sur place les hommes de la brigade. »

C'est pourquoi le Conseil demande la création d'une brigade à Charost, mais la commune étant dans l'impossibilité absolue de fournir gratuitement des logements, cela restera en projet.



LA GUERRE DE 1914-1918

La guerre va jeter sur les routes les réfugiés venant des départements du Nord, des régions frontalières, de l'Alsace-Lorraine reprise par l'Allemagne après la guerre de 1870.

Cet afflux de population, dont l'aspect et la façon de parler sont peu familiers pour les habitants de Charost, va provoquer de curieuses réactions.

Dès 1915, on s'inquiète de ces « nomades circulant sur les routes, munis de carnets anthropométriques d'identité, qui deviennent de plus en plus nombreux ; s'ils ont été plus rares pendant l'hiver, on en voit tous les jours de nouveaux depuis le printemps ; on en a compté 60 en un seul jour de mai, y compris les enfants. »

Le conseil municipal s'en émeut et déclare en 1916 :

« La plupart de ces individus jettent l'effroi dans les communes et les hameaux ; ils exercent des professions qui n'ont aucune raison d'exister, surtout en temps de guerre, comme acrobates, musiciens et chanteurs ambulants, montreurs d'ours, rempailleurs de chaises. Leur travail principal consiste à aller de porte en porte pour mendier. Un certain nombre d'entre eux ne sont pas Français car en examinant leurs carnets qu'ils apportent à signer, on trouve des Belges, des Luxembourgeois, des Suisses, voire même des femmes allemandes et beaucoup de noms à consonance allemande. »

Le Conseil prend une sévère décision :

« La circulation et le séjour des nomades sur les routes de France dans les communes et hameaux devient inquiétante surtout en temps de guerre ; attendu que l'existence de ces individus est un problème car ils ne peuvent retirer aucun gain ou presque de leurs professions qui n'ont aucune raison d'être, qu'ils ne rendent aucun service à la société et que, de plus, ils n'ont aucune charge d'impôt,

le Conseil émet le vœu :

que les carnets qui leur ont été délivrés leur soient retirés,

que ceux d'entre eux qui ne seraient pas Français soient renvoyés dans leur nation et les Français dans leur commune d'origine. »

Sans doute les conseillers n'avaient-ils qu'une bien faible idée de ce qu'étaient les régions dévastées par la guerre ! Les réfugiés venaient de Malines, Anvers, Bruges, Hénin-Liétard, Amiens, Bruay et même d'Allemagne.

La carte de pain fut établie au début de 1918 ; la base d'une part équivalait à 100 grammes de pain par jour.

- un cultivateur avait droit à 6 parts,
- un homme ou une femme, 4 parts,
- les jeunes à partir de 7 ans, 4 parts,
- les moins de 7 ans, 2 parts,
- les plus de 60 ans, 2 parts.

Peu de temps après, une carte d'alimentation doit entrer en vigueur dans toute la France.

Cependant, les personnes de plus de 60 ans qui remplacent les jeunes hommes mobilisés, travaillent dur dans les champs pour assurer la production et se plaignent des maigres rations alimentaires qui leur sont attribuées.

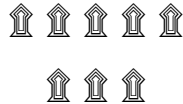
Le monument aux morts

Dès 1915, le Conseil étudie un projet de monument à élever au cimetière « pour honorer nos vaillants soldats morts pour la France ». On pense l'installer adossé à l'église, dans le cimetière, avec un emplacement devant que les familles orneraient par des couronnes et des fleurs ; sur des plaques de marbre seraient gravés les noms des morts au combat. On y comprendrait ceux de la guerre de 1870-1871.

La mairie se met en rapport avec M. Patrigeon, sculpteur ornemaniste à Bourges qui fournit un devis avec 30 plaques gravées (on pense à Charost, et l'avenir le confirmera, qu'il faudrait en prévoir 50 !). En plus, il faudra en bas un entourage de six obus reliés par de grosses chaînes avec des plantes vertes de façon à donner « le plus d'aspect de sévérité possible ».

Le Conseil décide de commencer la construction dès que la guerre sera finie. La commune de Saugy donnera 250 francs.

Ce monument restera en place dans le cimetière, adossé au mur de l'église jusque dans les années 1980.



LES FÊTES

Les assemblées étaient des fêtes très populaires avec tir, manèges de chevaux de bois, loteries, bal-parquet ; la ville de Charost avait les siennes. Le faubourg demanda en 1884 la création d'une assemblée : ce sera l'assemblée du Pont. La date du 2e dimanche de septembre fut retenue car aucune fête ne se tenait dans les communes avoisinantes à cette date ; après 1913, l'assemblée n'eut pas lieu en raison de la guerre ; elle reprit le 14 septembre 1919.

L'assemblée de la Gare fut en projet en 1909 et elle eut lieu le dernier dimanche de juin tant que la gare fut en activité.

Le centenaire de la Révolution fut célébré à Charost le 5 mai 1889. La fête se déroula ainsi :

à 10 heures – distribution extraordinaire de secours aux indigents

2 heures de l'après-midi – réunion du conseil municipal et des sapeurs-pompiers
à la mairie

2 h 30 – revue de la compagnie des sapeurs-pompiers

9 h – retraite aux flambeaux et illumination des édifices municipaux.

La célébration du 14 Juillet a toujours été très spectaculaire. Voici le programme de l'année 1880 (la loi fixe la date de la fête nationale chaque année au 14 juillet) :

Le mardi 13, à 8 heures du soir, salve de trois coups de canon annonçant la fête.

Le 14, à 4 heures du matin, une nouvelle salve de trois coups,

à 8 h du matin, distribution extraordinaire de secours à toutes les familles secourues par le bureau de bienfaisance,

à 10 h, revue de la compagnie des sapeurs-pompiers,

dans la journée, des jeux : mât horizontal sur l'Arnon et course aux canards,

à 6 h, concert sur la place de la Garenne,

à 9 h, retraite aux flambeaux et bal public gratuit.

Mais la fête de cette année 1880 se termina tragiquement si l'on en croit un article de la *Dépêche du Berry* du 19 août 1938. Cette même année, un accident avait endeuillé la ville de Léré où l'éclatement d'un canon, le jour du 14 juillet, avait fait un tué et des blessés. Des accidents semblables se produisaient de temps à autre et le journaliste rappela l'accident de 1880 dans ces termes :

« À Charost, le 14 juillet 1880, il y avait une grande fête avec tir au canon. Un jeune homme de Saint-Florent dit à ses parents :

"Je m'en vais à Charost pour voir le tir au canon".

« C'était le garde-champêtre qui opérait et déjà 20 coups avaient été tirés ; il n'en restait plus qu'un pour compléter la série réglementaire des 21 coups. Le garde dit aux spectateurs :

"Les gars, abritez-vous derrière les peupliers car cette fois, j'ai forcé la dose de poudre et bourré fortement le canon avec du foin mouillé".

« Il tira, la charge fit éclater le canon et le garde-champêtre fut tué. Le jeune Saint-Florentais, en philosophe, se dit : « La nouvelle va courir... À Entrevins, il y aura déjà deux tués et des blessés... et à Saint-Florent, plusieurs tués et de nombreux blessés. Mes parents seront dans l'angoisse, il faut les rassurer tout de suite. »

« Il se rendit aussitôt au bureau de Poste et fit envoyer à l'adresse de ses parents ce télégramme désormais historique :

"Canon surchargé, bourré foin mouillé, éclaté hasard, pas tué ni blessé – Onésime".



Le 14 juillet 1939, anniversaire du cent cinquantième de la Révolution, les enfants des écoles défilèrent dans l'après-midi, les garçons portant des drapeaux tricolores et les filles des rubans.



La première fête du **11 novembre** fut célébrée en 1920. Une gerbe de fleurs fut déposée au monument aux morts pour la Patrie, par la municipalité accompagnée des Poilus, des vétérans, des pompiers.

Une somme de 50 F fut allouée à la Société de gymnastique, et 100 F furent partagés entre le bal Sallé et le bal Orvelin pour des danses gratuites.

Les enfants des écoles eurent droit à une distribution de gâteaux à la sortie du cimetière.

CHEVAUX ET VOITURES

Le cheval est resté le principal moyen de locomotion sous la IIIe République. Si la guerre de 1914-1918 avait fait disparaître bien des chevaux réquisitionnés, il en reste encore une soixantaine dans l'immédiat après-guerre.

En 1925, leur nombre est remonté à 105. Les cultivateurs en possèdent la majorité ; les autres servent au travail des artisans et commerçants, pour les tournées et les livraisons : boulangers, bouchers, charcutiers, épiciers, marchands de vin, couvreurs, charpentiers, menuisiers, maçons, industriels, marchands de tissus, représentants de commerce.

Bientôt, les voitures automobiles font leur apparition : on en compte 11 à Charost en 1920, surtout à usage commercial et professionnel. En 1925, on dénombre 18 voitures ; voici leurs propriétaires (ils sont aujourd'hui disparus, et souvent à Charost la profession qu'ils y exerçaient, mais leur nom évoquera pour bien des gens du pays une silhouette familière) :

Messieurs

Germain BARBIER, maréchal

Louis BASLEZ, docteur

Rémi BERTHIER, courtier en grains

Roland de la CELLE, industriel laitier

Robert CHABIN, commerçant chapelier

CHAUVEAU-MAYET, châtelain-propriétaire

Auguste DAROUX, cinéma ambulancier

GEOFFROY, courrier

Eugène LEBOUC, tailleur

Léon MAUBERT et Paul MÉRY, bourreliers

Julien NÉRAND, industriel confiseur

Raymond PIAT, charron

Raoul PÉRIER, industriel fabricant de balais

Auguste VRINAT, minotier

Etienne BESSE, charcutier

Clément PÉNICHAUT et Georges GÉRARD, employés.

Les marques de leurs voitures étaient : De Dion, Citroën, Ford, Torpédo, Delahaye, Léon Bollée, Ariès, La Licorne.

*Après ce dernier aperçu de la réalité quotidienne de cette époque
les lecteurs pourront se replonger
dans la lecture de la première brochure éditée par l'Association
« La vie à Charost dans les années 30 »*