

Histoire du pont de Villeherviers

La commune de Villeherviers est traversée par la Sauldre. Pour venir au bourg et donc à l'église, les habitants des fermes situées au midi de la rivière n'ont pas toujours eu un pont à leur disposition.

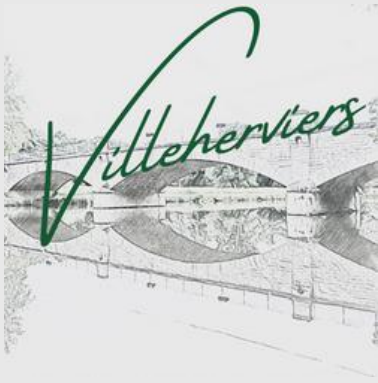
Nous ignorons tout de la construction du premier pont, seul Bernard Edeine mentionne un pont en 1378, sans plus de détail. Le curé Louis Guérif signale qu'en l'an 1658, en janvier, « les grandes glaces ont emmené les ponts ».

Un bateau assure désormais le passage de la rivière. A la sortie de la messe du 1er novembre 1764, à 10 h 30, une cinquantaine d'habitants se précipitent pour prendre la barque ; hélas, elle chavire et douze paroissiens sont noyés. Cette sortie de messe tragique a fortement marqué les esprits. Les registres paroissiaux ont conservé le nom de plusieurs passeurs (on disait alors passager ou pontonnier) : Jacques Dabin en 1765, Michel Berthet en 1773, ils habitent la maison du Pont, lieu-dit qui atteste la présence ancienne d'un pont (la petite maison n'existe plus, les ruines sont enfouies dans les épines noires non loin de la croix Saint-Joseph).

Le dimanche 8 mai 1774, les habitants rassemblés à la sortie de la messe paroissiale, délibèrent sur la nécessité « d'établir un fort trottoir sur la rivière au droit de l'église » pour faciliter la communication entre les deux parties de la paroisse. L'entretien du bateau est fort coûteux, la traversée est peu sûre « soit par la précipitation avec laquelle le peuple s'y jette en foule, soit par les risques qu'augmente l'obscurité de la nuit lorsque le sieur curé est requis pour porter les sacrements ». Les habitants présents à cette assemblée de village offrent de s'employer à faire les levées nécessaires pour asseoir le trottoir et de se cotiser pour payer les frais de construction du pont de bois. L'intendant de la généralité d'Orléans accorde tous les agréments nécessaires. Le curé Jacques Alexandre Normand bénit le pont le 9 avril 1775. Il s'agit d'une passerelle.

Hélas, le lundi avant les Cendres, en février 1784, « la fonte de la neige qui était tombée continuellement pendant cinq semaines et les glaces épaisses de huit à neuf pouces [un peu plus de 20 centimètres] qui ont été poussées rapidement, ont rompu le pont à environ midi, il n'est resté que trois étapes du côté de l'église pour aborder au pré qui appartient à la cure » note le curé Jean-François Léger.

Ajouter des lignes dans le corps du texte



Une nouvelle assemblée des habitants est convoquée le dimanche 21 mars 1784. « Les pieux de bois qui comportent la construction du pont sont en partie rompus et en partie délabrés... Il est absolument nécessaire pour le bien et avantage à tous égards des habitants de faire incessamment rétablir le pont, de faire faire préalablement un devis estimatif tant pour les matériaux nécessaires que pour la main d'œuvre ». A nouveau, les habitants s'engagent à contribuer chacun à leur égard, et conjointement avec les propriétaires, au coût du rétablissement du pont.

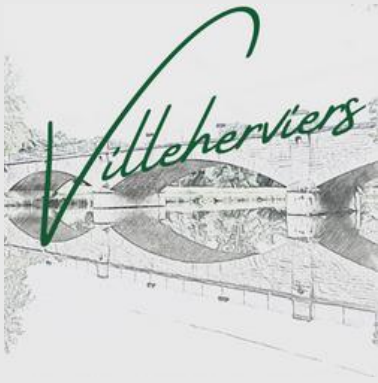
Le 12 avril 1784, a lieu l'adjudication des réparations lors d'une assemblée des habitants. Le cahier de charges rédigé par un notaire est très précis : le pont sera reconstruit avec la même longueur que l'ancien : 94 pieds (un peu plus de 31 mètres), il aura 14 étapes (c'est ainsi qu'on nomme les travées), chaque travée est soutenue par 13 à 14 pieux d'au moins 8 pouces de grosseur (un peu plus de 21 cm de diamètre), le tablier sera recouvert de 30 planches de 6 pieds de longueur (environ 2 m), 3 pouces d'épaisseur et 6 pieds de largeur. Tout est prévu pour renforcer la solidité du pont qui est muni d'un parapet. 9 charpentiers participent à l'adjudication. Finalement, Pierre Gorgeon de Romorantin et Pierre Ravisé de Saint-Genou remportent le marché pour un montant de 700 livres.

La réception des travaux a lieu le dimanche 14 août 1785, toujours lors d'une assemblée de village, « les réparations détaillées au devis sont exactement faites et parfaites ».

En 1818, le conseil municipal décide de faire des travaux urgents au petit pont sur la levée qui conduit au pont sur la Sauldre. C'est Delagueule de Coinces, propriétaire à Romorantin, qui fournit le bois nécessaire à la reconstruction de ce petit pont.

Dès 1831, des réparations urgentes sont à faire au pont. En 1834, l'état dangereux du pont oblige la commune à voter une imposition extraordinaire. En 1839, l'état du pont est toujours aussi inquiétant, la commune fait les réparations urgentes.

Les réparations urgentes sont évoquées régulièrement lors des réunions de conseil municipal. Le 19 juillet 1840, « il y a urgence à remplacer deux vieilles étapes qui menacent de rompre ». Le pont a été fortement endommagé par les glaces de l'hiver 1840 si bien qu'en 1841 il faut réparer les levées du pont qui deviennent pratiquement impraticables pendant l'hiver.



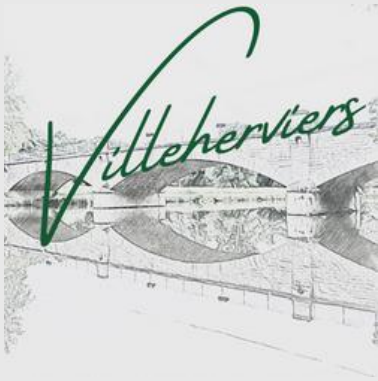
Le 8 décembre 1844, le conseil municipal décide de réparer en urgence car « il faut consolider la partie centrale du pont qui s'ébranle sous les pieds des passants ». L'état du pont continue à se dégrader, il devient dangereux. En 1846, « une des étapes soutenant les travées est rompue, deux autres étapes sont entièrement creuses et pourries. Pour prévenir la chute du pont, il faut remplacer ces trois étapes ». Les travaux doivent être exécutés immédiatement.

Le pont construit en 1785 donne de sérieuses inquiétudes si bien que le 25 mai 1854 le conseil municipal lance une souscription auprès des habitants les plus imposés pour la reconstruction d'un pont afin de passer en voiture, pour remplacer la passerelle. La souscription a rapporté 3 214 F. Parmi les habitants les plus imposés figure René Hippolyte Normant, propriétaire de Moulin Neuf.

Les deux tiers des habitants de la commune ne peuvent rejoindre la route de Romorantin à Salbris en voiture, chemin qui est devenu le plus fréquenté de l'arrondissement depuis la construction de la voie ferrée de Paris à Bourges. La reconstruction du pont « va imposer de gros sacrifices à la commune tant pour la construction du pont que pour l'élargissement et le nivellement des levées conduisant au pont ».

Le 17 décembre 1854, le conseil municipal vote un emprunt de 4 000 F pour la construction du pont. Le gouvernement accorde un secours de 3 000 F. Le 9 décembre 1855, le préfet accorde une subvention de 786 F pour compléter le budget de reconstruction qui prévoit maintenant deux travées supplémentaires aux dix en construction. Le 20 juillet 1856, le conseil municipal vote un emprunt de 680 F. Un nouvel emprunt est voté le 25 mars 1860 pour solder les dépenses faites depuis trois ans.

La construction d'un véritable pont de bois permettant le passage des voitures lourdement chargées a fortement endetté la commune. Mais ce pont est fragile, les deux grands hivers de 1878/1879 et 1879/1880 ont sans doute eu des conséquences catastrophiques lors de la fonte des glaces (il faudrait consulter les journaux de l'époque).



Ceci expliquerait pourquoi le conseil municipal du 14 mai 1882 vote la reconstruction d'un pont en pierre. Au départ, on pense le reconstruire à l'emplacement de l'ancien. Très judicieusement, le maire Benjamin Normant suggère de construire le nouveau pont de pierre à côté de l'ancien, plus en aval. Cela permettrait d'avoir une ligne droite partant du bourg jusqu'au carrefour de la route de Theillay. Ce souci d'embellissement se conjugue avec un souci de commodité car cette voie serait en prolongement d'une éventuelle rue de la gare (en décembre 1879, le conseil municipal avait voté une motion pour demander l'établissement d'une station à Villeherviers sur la future ligne du Blanc à Argent).

Le pont de pierre existe toujours, il a résisté à la crue de 2016 ! Lorsque les eaux de la Sauldre sont très basses, on peut voir les piliers en bois de l'ancien pont. La route qui conduit à Langon n'est pas dans l'axe du pont actuel mais semblerait approximativement en prolongement des piliers de bois.

Au fil des siècles, les habitants de Villeherviers ont eu beaucoup de soucis avec les autres ponts de la commune : Pont Gitton sur la Beauce, pont sur la Rère route de Theillay, pont sur le riau Mabon route de Theillay. Les grands propriétaires ont à plusieurs reprises financé les travaux mais ceci est une autre histoire... C'est aussi l'histoire des catastrophes météorologiques.

Hélène Leclert,

présidente de la SAHAS (société d'art, d'histoire et d'archéologie de la Sologne).