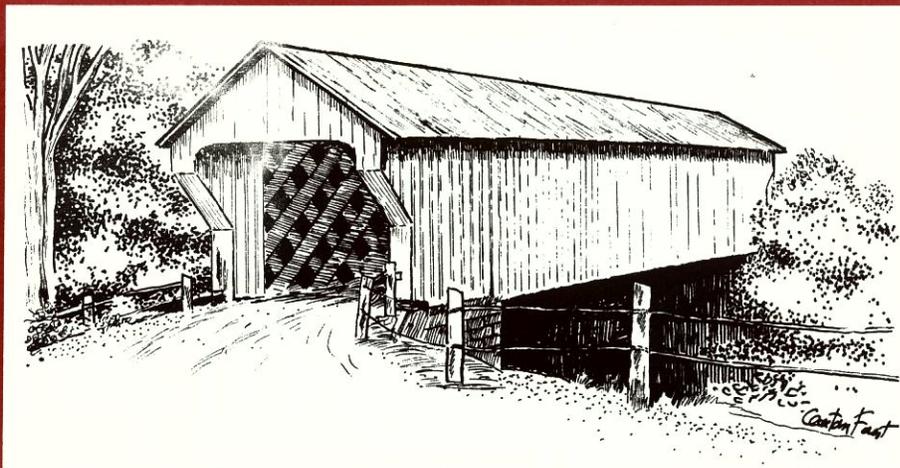


Le Pont'âge



VOLUME XV

NUMÉRO 1

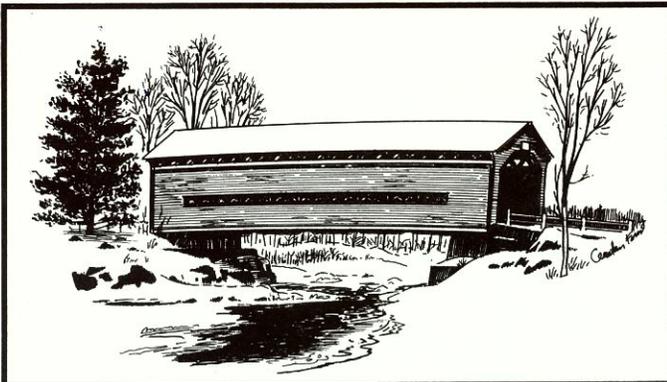
AUTOMNE 1995



Une maison à façade postiche caractéristique des villes champignons et des bateaux. Nous sommes à Crique La Corne (61-01-36) en 1944. La navigation sur les cours d'eau abitibiens est un fait méconnu.

PHOTO: Société historique de Val-d'Or/archives SQPC ©

JE ME SOUVIENS ET JE PRENDS GARDE



Société québécoise des ponts couverts inc. (SQPC)
2126, rue De Lorimier, Longueuil, Qc J4K 3N9

Président:	Gérald Arbour	(514) 651-6443
Vice-président:	Jean-Yves Paquin	(514) 451-4622
Trésorier:	Pierre Duff	(514) 657-1494
Directeur:	André Cloutier	(514) 473-0943
Directeur:	Daniel Bérubé	(514) 929-1129
Directeur:	Jean-Marie Beaujean	(514) 270-5092

Traducteur:	Matthew Farfan	(819) 876-7042
Éditeur:	Jean-Marie Beaujean	(514) 270-5092
Agent U.S. :	Joseph D. Conwill	(207) 864-2287

Le Pont*âge est publié par la SQPC quatre fois par année.
Le tirage est de 250 copies par publication.

La cotisation annuelle est de 10\$ pour les individus, plus 2\$ pour chaque membre-associé demeurant à la même adresse et de 15\$ pour les sociétés.

La cotisation inclut un abonnement au Pont*âge, et se termine le 31 octobre de chaque année.

Le coût de la publicité dans le Pont*âge est de 5\$ par pouce, par colonne.

La SQPC est membre de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec.

L'assemblée générale a lieu le dernier samedi du mois d'août, au Village québécois d'antan de Drummondville.

Dépôt légal: 4ième trimestre 1995
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISSN 0832-7572

Reproduction des textes autorisée, sur avis, avec mention de la source.



Imprimé sur les presses de la Maison Primevère
207 boul. L'Heureux, McMasterville, Qc. J3G 5G2

	94	
MENACÉ		Eustis
DÉLABRÉ		du Panache
SURSIS		Beauséjour

D'UN PONT À L'AUTRE

RAPPELS

Les aventures ou mésaventures se multiplient aux ponts couverts privés. Nous rappelons à nos membres l'importance d'obtenir la permission avant de visiter ces ponts. Nous fournissons les adresses des propriétaires, qui sont accueillants, mais qui tiennent à savoir qui se promène sur leur propriété.

À WARWICK

(61-04-06): M. Clément Desrochers, 28 route Saint-Albert.

À SAINT-RÉMI-DE-TINGWICK

(61-04-07): M. Michel Duhaime, 100 rang 10.

(61-04-09): M. Réal Poisson, 109 rang 11.

À LA BAIE

(61-17-06): M. Juste-Aza Simard, 105 chemin de la Rivière.

À NORTHFIELD

(61-25-02): Mme Lise Grondin, M. André Marois. Pas de numéro de porte. Il s'agit de la maison la plus éloignée du pont, en face des bâtiments de ferme.

À SAINT-MÉTHODE

(61-60-16): M. Alain Boisvert, 1364 rang Nord.

À VALCOURT

(61-66-02): Pont très privé. Prendre des photos à l'extérieur de la propriété. Ne pas entrer sur le terrain si la barrière du pont est ouverte. La police peut être appelée.

Le coupon de renouvellement inclus avec votre bulletin prévoit un espace pour inscrire votre numéro de téléphone. Plusieurs de ces numéros manquent à notre liste de membres. Bien que la poste soit le moyen privilégié pour rejoindre les membres, en situation d'urgence, le téléphone est plus efficace. Notre liste de membres est confidentielle et n'est pas échangée ou vendue à d'autres organismes. Nous vous invitons donc à inscrire votre numéro de téléphone sur votre coupon de renouvellement.

BOWMAN

Au moment d'écrire ces lignes, les Ministres de la justice et des transports ont réagi à l'envoi massif de cartes postales à leur bureau. Au Ministère de la justice, on nous informe que le ministre Ménard a demandé un rapport sur le dossier des ponts couverts à la Sûreté du Québec. Le bureau du Ministre des transports a droit à nos félicitations pour le zèle déployé pour répondre aux cartes. Plusieurs membres qui avaient inscrit une adresse de retour ont reçu une réponse à leur domicile. D'autres lettres ont été reçues au secrétariat de la Société à l'attention des membres.

Il ressort de cette campagne que ces 2 ministres sont maintenant sensibilisés au sort de nos ponts rouges. Il est toujours pertinent d'expédier ces cartes si vous ne l'avez déjà fait.

Sur le même sujet, Madame Hélène Brière a fait un exposé de la situation à Bowman lors de l'assemblée générale. Le Comité formé pour la réouverture du pont s'est transformé en Comité pour la reconstruction du pont Bowman.

Si vous désirez en savoir davantage sur ses activités, contactez madame Brière au 117 chemin du Chevreuil Blanc, Bowman, JOX 3C0.

URGENT

Le pont du Panache (61-01-21) est dans un piètre état, les vandales y sévissant toujours. Afin d'éviter que cette structure ne soit victime d'un pyromane, nous vous invitons à faire pression sur le Ministre de la justice, le maire d'Amos et la Sûreté du Québec pour qu'une surveillance étroite du pont soit effectuée afin de mettre un terme aux actions d'un petit groupe de voyous. Pour chaque lettre envoyée, faites parvenir des copies conformes aux autres personnes concernées.

*M. Serge Ménard, Ministre de la Sécurité publique,
2525 boul. Laurier, tour des Laurentides, 5e étage,
Sainte-Foy, G1V 2L2.*

*M. André Brunet, Maire,
182 1e Rue Est, Amos, J9T 2G1.*

*Sûreté du Québec, le responsable du détachement,
871 3e Rue Ouest, Amos, J9T 2T4.*

EN VRAC

Au cours de l'été, plusieurs chantiers étaient en opération à certains ponts couverts. Les ponts Leclerc (61-02-05) et Ducharme (61-37-02) ont été repeints.

L'accès au pont Grandchamp (61-09-02) est maintenant difficile pour les piétons et les cyclistes, le tablier du pont étant en mauvais état. Une somme d'environ 40,000\$ est prévue pour les réparations les plus urgentes à faire sur cette structure.

Bien que rien ne soit encore décidé, les chances sont bonnes pour que le pont d'Eustis (61-18-02) soit réparé au lieu d'être bêtement démoli.

Le portique du pont McDermott (61-18-06) a été refait.

60,500\$ ont été dépensés au pont de Routhierville (61-43-04) pour réparer les dégâts de la crue de 1994.

Le pont Rouge de La Trinité-des-Monts (61-58-08) a été démoli. L'inspecteur municipal a constaté le tout en mai dernier. Un résident de l'état du Michigan avait manifesté son intérêt pour cette structure qui aurait été reconstruite aux USA.

Enfin, le pont Rouge (61-60-04) de Sainte-Jeanne-d'Arc subit des travaux majeurs au moment d'écrire ces lignes.

Une inspection complète de tous les ponts couverts publics est présentement en cours et sera complétée en juin 1996. À ce jour, un montant supérieur à 2 millions serait nécessaire pour réparer convenablement 56 ponts rouges.

Les feux de forêt qui ont sévi cet été n'ont pas représenté une menace pour nos ponts couverts, bien que l'Abitibi ait connu quelques incendies majeurs. Le seul inconvénient de cette situation est apparu en juillet, pour les photographes, alors que le ciel de la région était assombri par la fumée.

AVIS

Le panneau toponymique installé au pont Grandchamp (61-09-02) de Berthier mentionne 1915 comme année de construction, alors que l'année 1918 serait plus possible. Le matériel nécessaire pour faire la correction a été transmis à la Municipalité mais cette dernière a omis de la faire.

Dans le même ordre d'idée, l'année de construction 1958 pour le pont du Canton Laas (61-01-30) est approximative. Au fil des ans, cette date est devenue officielle alors qu'elle devrait toujours être accompagnée de la mention « aux environs de » 1958.

FÊTE AU PONT

La 3e édition de la fête au pont McVetty-McKerry (61-18-08) a de nouveau été un succès. Une dizaine de membres de la SQPC étaient présents, dont certains au volant de voitures anciennes. D'année en année, les bénévoles s'emploient à rendre cette journée agréable. Une plus grande variété d'exposants marquait l'édition de 1995. Félicitations aux organisateurs et nous espérons que l'événement reviendra l'an prochain.

LE PANNEAU

Au moment d'aller sous presse, plus de 60 ponts couverts arboraient le panneau toponymique fabriqué par la SQPC. À plusieurs endroits l'on attend que la peinture du pont soit refaite avant d'installer le panneau.

Au pont Bélanger (61-42-04) de Les Boules, sitôt installés, les panneaux ont été volés. Nous n'espérons pas ce genre d'intérêt pour ces derniers.

Notre panneau a retenu l'attention des fonctionnaires à l'emploi du ministère des Transports qui sont à la recherche d'un nouveau concept pour identifier le réseau des haltes routières.

LE TIMBRE

Tel qu'annoncé précédemment, la Société canadienne des postes a émis un bloc de 4 timbres de ponts dans le cadre du XXe congrès mondial de la route. Dans ce bloc, le pont couvert de Hartland, NB (55-02-07) figure en bonne place. La SQPC a fait l'acquisition d'un lot de ce bloc de timbres.

L'enveloppe du numéro d'HIVER du Pont'âge sera affranchie avec le timbre de Hartland. Avis aux collectionneurs.

CARTES POSTALES

Sept nouvelles cartes postales sont disponibles au secrétariat. Il s'agit d'une carte du pont Grandchamp (61-09-02) en noir et blanc et deux du pont du Faubourg (61-17-01), soit la même scène, une en été et l'autre en hiver. Une carte du pont Macaza (61-33-10) est disponible. Il s'agit d'une prise de vue faite avant les réparations à cette structure. Deux cartes ont également été publiées pour le pont Jean-Chassé (61-42-01). Finalement le pont Pierre-Carrier (61-42-05) est aussi représenté sur une carte postale.



PONTS DE BOIS POUR CHEMINS DE FER.

GAÉTAN FOREST

DE LA PRAIRIE À SAINT-JEAN:

Au Canada, un train a circulé pour la première fois en 1836 sur la ligne de la Compagnie des Propriétaires du Chemin à lisses de Champlain et du Saint-Laurent. Tracé en 1835 par William R. Casey et Robert R. Livingstone, deux jeunes ingénieurs de New-York, ce chemin reliait La Prairie à Saint-Jean, sur une distance modeste de 26 km (16 milles)¹. Les rails de cette voie rudimentaire étaient en bois recouvert de feuillards de métal, avec un écartement de 2 mètres (6 pieds et 6 pouces).

Les principaux obstacles naturels rencontrés sur cette ligne étaient la rivière Saint-Jacques, près de La Prairie, et la rivière de Montréal (l'Acadie) au lieu dit l'Acadie Station. Le type de pont qui a été construit sur ces deux sites n'est pas connu. Il pouvait s'agir de simples « tracels » puisque les cours d'eau à franchir ne sont pas très profonds. Dans les annales de la construction de cette ligne, figure le nom de l'ingénieur civil William R. Hopkins². Peut-être, à l'instar de ses collègues américains, eut-il à se prononcer sur le choix de la structure à utiliser. Ces ponts devaient être de facture modeste puisque la première locomotive à y circuler ne pesait que 5690 kg (12,544 livres). L'engin, fort limité en puissance, ne pouvait tirer que quelques wagons.

En 1838, le patriote François Bigonnesse dit Beaucaire avait chargé Édouard Gosselin et quelques sympathisants de détruire le chemin de fer La Prairie-Saint-Jean et les ponts qui en dépendaient. Cette action nuirait grandement à l'envoi de renforts aux troupes britanniques cantonnées dans la région du Richelieu. Les rebelles ont effectivement rendu le chemin de fer impraticable dans la nuit du 5 au 6 novembre, sans toutefois détruire les ponts, les jugeant utiles après la prise de Saint-Jean³.

Le premier chemin de fer du Canada sera pris en charge en 1852 par le Champlain & St-Lawrence Railway, puis, par le Grand Tronc en 1863⁴. Ces compagnies ont probablement reconstruit les ponts pour accommoder des charges plus lourdes.

DE MONTRÉAL À PORTLAND, MAINE:

En 1845, la compagnie St-Lawrence & Atlantic Railway (le chemin à lisses du Saint-Laurent et de l'Atlantique) entreprit de relier Montréal à Portland. Le projet connu des déboires dès le départ. Les marchés financiers londoniens demeuraient inaccessibles. Les banquiers et les investisseurs hésitaient à financer de nouvelles entreprises car ils émergeaient à peine d'une grave récession. La construction ferroviaire en Grande-Bretagne avait alors périclité.

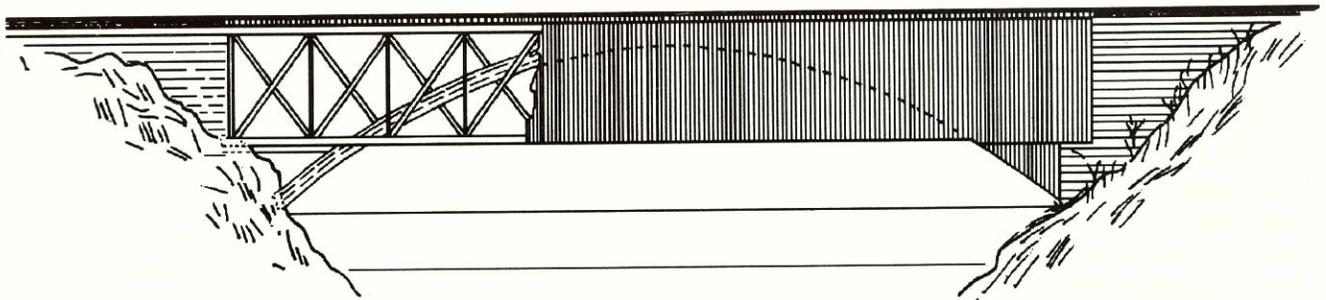
Le promoteur du tronçon canadien du St-Lawrence & Atlantic Railway, Alexander Tilloch Galt, se tourna alors vers les investisseurs locaux des Cantons de l'Est et de la British American Land CO. L'ingénieur britannique Arthur Morton fut alors embauché pour arpenter la ligne de Longueuil à la frontière américaine⁵. Finalement, la firme américaine Black, Wood & CO. s'attaque à la section Longueuil-Saint-Hyacinthe en 1847⁶.

Parmi les ponts importants construits sur ce tronçon long de 50 km (31 milles), figure le pont Beloeil, sur la rivière Richelieu. Les trains roulaient sur le sommet d'une structure Howe à six travées, incluant une travée tournante. Le tout était supporté par des piliers en maçonnerie. Ce pont aurait été couvert ou lambrissé selon la rumeur⁷. À la fin de 1848, la ligne atteignait la rivière Yamaska à Saint-Hyacinthe. Cet obstacle ne sera pas franchi avant 1850.

En 1849, un nouveau manque de fonds chez les promoteurs semble à l'origine du retard à effectuer la jonction avec les chemins de fer américains pour établir une ligne directe Montréal-Portland. Le gouvernement provincial intervient alors avec les deniers publics. La ville de Montréal contribue également pour une somme de 125,000 livres. La firme Black, Wood & CO. obtient de nouveau le contrat. En trois ans, elle devra réaliser la portion Saint-Hyacinthe- frontière USA et même au-delà.

Pour réussir cet exploit, elle sous-contracte avec la compagnie de Portland⁸.

À la fin de 1849, un jeune homme du nom de Casimir Stanislaus Gzowski entre en scène comme chef ingénieur et surintendant des travaux à la St-Lawrence and Atlantic.



La ligne ferroviaire Saint-Laurent & Atlantique franchissait des cours d'eau importants au moyen de ponts comme celui-ci. Construit à Bromptonville, sur la rivière Saint-François. Dessin : Gaéтан Forest. ©

Gzowski est né en 1813 à Saint-Petersburg (Leningrad). Contraint à l'exil en 1833 pour sa participation à une révolte d'officiers, sa brillante carrière en génie militaire prend fin abruptement. On le retrouve aux États-Unis où, en moins de 10 ans, il a acquis une vaste expérience dans la construction de chemins de fer, de ponts et de canaux, en Pennsylvanie, en Ohio et New-York. Avant d'atteindre Montréal, il sera à l'emploi du Bureau des Travaux publics du Haut-Canada de 1841 à 1848. Sa tâche consistera à réaliser des chemins de colonisation et des ponts. Son nouvel emploi au chemin de fer le conduit à Sherbrooke où il peut dès lors veiller à l'achèvement rapide de la ligne du St-Lawrence & Atlantic.

À SUIVRE.

SOURCES:

- 1- Killally, Hamilton Hartley, *Geo Maine, Dictionnaire biographique du Canada* p. 443.
- 2- a- *Saint-Jean-de-Québec*, L. D. Brosseau, *Saint-Jean*, P.Q. 1938 p. 95.
b- *Lévis-Kennebec, grand chemin séculaire*, Honorius Provost, p. 343.
- 3- *La guerre des Patriotes le long du Richelieu*, Réal Fortin, *Saint-Jean-sur-Richelieu*, 1989, pp. 128-168.
- 4- *Idem 2-a*, p. 96.
- 5- *The Tread of Pioneers, Annals of Richmond County and Vicinity*, vol. 2, *Richmond County Historical Society*, Richmond, 1968, pp. 43-48.
- 6- a- *The Grand Trunk Railway of Canada*, A.W. Currie, *University of Toronto Press, Toronto*, 1957, 556 p..
b- *The Railway Builders, A Chronicle of Overland Highways*, Oscar D. Skelton, *Toronto, Glasgow, Brook & CO.*, 1916, 254 p..*Histoire économique du Québec 1851-1896*, Jean Hamelin, Yves Roby, 1971.
- 7- *Covered Bridge Topics*, Richard Sanders Allen, septembre 1947.
- 8- *La Minerve*, 26 juillet 1849.
- 9- *Idem 5*, p. 45.
Idem 6-a.



POUR VOS DOSSIERS

JEAN-MARIE BEAUJEAN

Pour diverses raisons, certaines photos ont été publiées sans que le numéro du pont soit inscrit dans la légende. Voici une autre partie de la liste de ces numéros manquants.

Vol	No	Page	Numéro	Référence
6	1	5	38-15-13	Pont Kennedy ,Pen
6	1	5	45-11-01	Pont Dean , VT
6	1	10	45-14-02	Hartland, Vermont
6	1	11	61-25-12	Farm Point
6	2	7	61-17-01	du Faubourg
6	3	4	61-17-01	du Faubourg
6	3	5	61-17-01	du Faubourg
6	4	5	61-25-15	Savoyard (Mal identifié)
7	4	6	29-10-09	Windsor-Cornish, N.H.

À suivre...

GÉRALD ARBOUR

Il est intéressant de relire un article de journal non signé et vieux de 25 ans. À l'époque, il allait de soi de saluer le « progrès », de reconnaître le « passé » mais la notion de conservation était encore assez abstraite. Dans le présent contexte ou un moratoire sur les démolitions de ponts couverts est imposé mais alors que nous comptabilisons tout de même 2 destructions en moins d'un an, ce texte pourrait n'avoir finalement rien perdu de son actualité.

Québec, Le Soleil, jeudi 18 juin 1970.

LE PASSÉ ET LE FUTUR

Les vieux ponts couverts sont presque complètement disparus et celui du rang Cran-Blanc, à Saint-Urbain, est l'un des derniers à tenir tête au progrès. Après avoir été la fierté des générations disparues et le bonheur des amoureux que le « petit tour de buggy » attardait sous son toit accueillant, le vieux pont couvert reçoit encore bravement les voitures à chevaux-vapeur qui le font vibrer de toutes ses poutres, malgré la crainte qui fait ralentir les ardeurs de ces brayants engins.

C'est avec un air de fierté mais aussi de mélancolie que le vénérable pont voit grandir à quelques pas de lui un jeune à l'air moderne qui répondra mieux aux exigences de l'heure; quand il sera terminé, ce sera aussi la fin du pont couvert de Saint-Urbain, dont il ne restera que des souvenirs. Le nouveau pont dont le ministère de la Voirie a accordé le contrat à L.-T. Bouchard Inc. de Saint-Urbain, coûtera quelque 140.000\$.



Le pont du rang Cran-Blanc (61-14-01) à une époque où il avait encore fière allure.

PHOTO: Office du Film du Québec.©

BRANDON, VERMONT

JOSEPH D. CONWILL

Les ponts de bois couverts de Brandon tendent à confirmer les nostalgiques dans leur impression que le passé était mieux que le présent. Il fut un temps où il y avait 4 ponts couverts sur les chemins de Brandon, tous situés sur le ruisseau Otter (malgré l'appellation de ruisseau, ce cours d'eau est le plus long de l'État.) ainsi que la possibilité qu'un pont couvert pour le chemin de fer ait existé au-dessus de la rivière Neshobé. De tout cela, il n'en reste qu'un, en piètre état.



Pont Sanderson (45-11-02)
PHOTO: Joseph D. Conwill, 1974 ©

Le pont le plus au sud, en amont sur le Otter, desservant un chemin peu fréquenté près de la limite du canton Pittsford, était aussi le plus mystérieux. Il s'agit du pont de la ferme du Syndicat, brûlé en 1928 et reconstruit en acier. Malgré l'abondance de photos de ponts couverts de la Nouvelle-Angleterre, il n'existe aucune photo connue de ce pont.



Pont Dean (45-11-01)
PHOTO: Joseph D. Conwill, 1974 ©

En remontant vers le nord, le pont Dean, sur la rue Clay, construit vers 1840, semble avoir à peine été modifié au fil des ans. Mis à part l'ajout du panneau blanc au portique, les différences entre la photo de

1974 et celles des années 20 sont minimes. Il est possible de repérer les mêmes planches d'une photo à l'autre. Ce pont fut détruit par un incendie à la fin des années 80. Il a été remplacé par un pont non couvert, mais pour ceux qui l'ont vu maintes fois et aimé, il est difficile d'admettre qu'il ne fait plus partie du paysage.

En aval de ces ponts, la rue Pearl était desservie par le pont Sanderson (45-11-02) construit en 1838. Cette structure est maintenant inutilisée et dans un état de délabrement avancé. Les ponts Dean et Sanderson avaient la particularité d'avoir des retours à la base du toit, un peu dans le style des maisons de la Nouvelle-Angleterre. L'un avait un portique droit, l'autre avec les extrémités obliques. Il n'y a pas de preuves photographiques démontrant que ces portiques auraient déjà été de forme arquée.



Pont Conant, photographe inconnu.
Collection Joseph D. Conwill.

Le dernier pont de Brandon était situé à la ferme Conant¹. Il reliait 2 pâturages le long de la route 73, à proximité des limites de Sudbury. Il s'est effondré en 1949. Le portique de ce pont était assez inhabituel. Il s'apparente à celui du pont existant à Grays River (47-35-01), état de Washington. Cette particularité rend l'identification de ce pont très aisée.

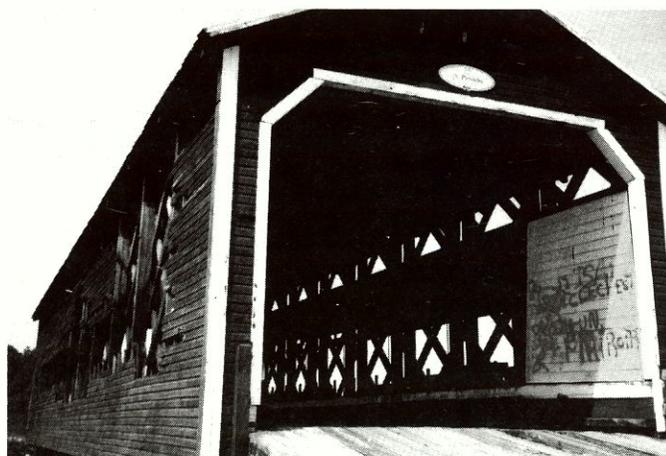
À l'exception du pont du Syndicat, dont la ferme est inconnue, toutes les autres structures de Brandon étaient de type Town. Une photo d'un pont de type Howe et identifiée Brandon réfère au pont Miller², canton de Sudbury, et ne peut être confondue avec le pont de la ferme du Syndicat.

Tous faits en bois, ces ponts avaient quelques coquetteries qui tiraient avantage de la présence de carrières à Brandon, Proctor et Poultney. Ainsi, la toiture du pont Dean était en ardoise alors que certaines culées étaient faites de blocs de marbre.

1-2: ces ponts n'existaient plus lors de l'attribution des numéros des ponts.



GÉRALD ARBOUR



Ces photos du pont du Panache (61-01-21) prises en juillet dernier par Roger Currier prouvent l'urgence de réagir à l'entreprise de démolition menée par certains individus peu respectueux de la propriété publique.

Cette structure isolée est située sur une route difficilement carrossable. Pourtant, les vandales s'y rendent régulièrement. Pourquoi pas la police? Une seule arrestation devrait suffire à décourager ces individus. Les nouvelles voyagent vite dans les villages. Écrivez aux autorités, la SQPC se charge d'expédier des copies de ces photos aux journaux locaux.



PHOTOS: Roger Currier ©

SUR LA ROUTE DE MADISON: LE FILM

JOCELYNE BOUCHER ET PIERRE DUFF

Comme beaucoup d'amateur de ponts couverts, c'est avec beaucoup d'impatience que nous attendions la sortie de ce film. Reflet fidèle du livre de Robert James Waller (voir *Le Pont* à l'âge printemps 1994), le film a été tourné durant l'été 1994, sur les lieux même où l'auteur avait situé son roman. Situé dans le comté de Madison en Iowa, le petit village de Winterset, est plus habitué à vivre de ses ponts couverts à toit plat, que de cinéma.

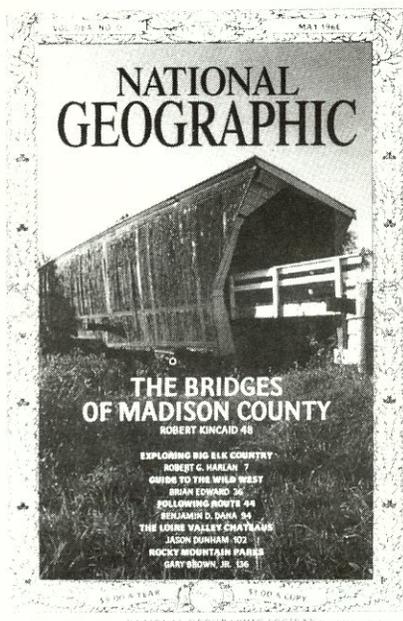
L'action, si on peut parler d'action, se passe en très grande partie dans la cuisine de Francesca, jouée admirablement bien par Meryl Streep et aux alentours du pont Roseman. Bien que plus à l'aise comme aventurier que dans le rôle d'amoureux, Clint Eastwood est quand même crédible dans son rôle de photographe du National Geographic.

L'histoire se passant en 1965, le producteur (Clint Eastwood) a dû faire face à un étrange problème. En effet, contrairement à la tendance générale, lorsqu'on parle de ponts couverts, le pont Roseman a rajeuni au lieu de vieillir depuis ces années. D'une longueur de 107 pieds, ce pont construit en 1883 a été contourné en 1982. En 1992, le comté a dépensé plus de 152,000\$ pour rénover complètement la structure centenaire. Résultat: le pont était trop neuf pour le film. Il a donc fallu le vieillir pour le tournage. Évidemment, les autorités ont insisté pour que le processus ne soit que temporaire. On a donc dû enlever une bonne partie des planches sur un côté pour les remplacer par du vieux bois. La nouvelle peinture rouge étant trop luisante, il a aussi fallu la recouvrir d'un mélange de sirop, de farine et de lait en poudre, le tout travaillé au pinceau pour donner l'effet de la peinture qui décolle! Fait cocasse, il a fallu recouvrir le pont d'une toile, car le mélange était soluble à l'eau... Mais l'effet était réussi.

8 SUR LA ROUTE DE MADISON: LE FILM (SUITE)

La Société National Geographic, qui avait été inondée d'appel à la sortie du livre, a publié dans son édition de juillet 1995 une reproduction de la fausse couverture de son édition de mai 1966. Cet exemplaire contenant le supposé article sur les ponts du comté de Madison écrit par Robert Kincaid, avait été envoyé à Francesca par ce dernier. La société a également contribué en prêtant des sacs pour appareils photos que ses propres photographes utilisaient dans les années 60. En passant, inutile de faire comme des milliers d'américains et d'appeler la société car il n'y a jamais eu d'article sur les ponts couverts en 1966.

Aujourd'hui, un an après le tournage, les habitants du village (qui avaient d'ailleurs tenu plus de 25 rôles parlants dans le film) sont retournés paisiblement à leur routine, comme Francesca l'avait fait il y a trente ans... Ne restent plus que les images, les images de cette belle séquence à la fin du film durant le générique, lorsqu'on survole les ponts Roseman et Cedar.



Fausse page couverture du National Geographic montrant le pont Roseman (15-61-07) en 1965.

NOUVEAU

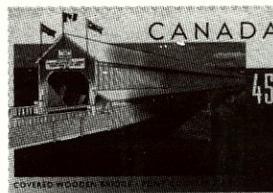
Disponible en quantité limitée (20), le « T-shirt » de la SQPC, version 1995. Gris, logo noir, une taille universelle.

Il s'agit de la seconde fois que la SQPC fait fabriquer un tel article offert aux membres présents à l'assemblée générale. Nous en avons commandé un certain nombre en surplus afin de les proposer à ceux et celles qui n'ont pu se rendre à la réunion. Commandez le votre au secrétariat. 12\$ + 3\$ de poste.



PHILATÉLIE

PIERRE DUFF



CANADA

Émission : 1er septembre 1995.

Numéro : à venir.

Valeur : 45 cents.

Couleur : Multicolore.

Historique : Le timbre représente le pont couvert de Hartland, au Nouveau Brunswick. Ce pont, le plus long au monde avec ses 8 travées totalisant 390 mètres, traverse le fleuve St-Jean. Il est de type Howe et a été construit en 1920. Sa passerelle pour piéton a été rajoutée en 1943. Il est l'un des rares ponts couverts à être éclairé à l'électricité.

Note philatélique : Ce timbre fait partie d'une série de quatre représentant tous des ponts canadiens célèbres. On y retrouve le pont de Québec, de type cantilever, construit en 1917, au-dessus du Saint-Laurent. L'Ouest canadien est représenté par le pont Alex-Fraser, au-dessus d'un bras du Fraser, près de Vancouver. Il date de 1986. Enfin l'échangeur des autoroutes 401-403-410 à Mississauga complète la série. Ces timbres ont été émis à l'occasion du XXe congrès mondial de la route, qui se tenait à Montréal du 3 au 9 septembre dernier.



À VENDRE

Liste informatisée de tous les ponts couverts recensés au Québec. Remise à jour périodiquement. (Version 7)
Imprimée ou sur disquette (5/4 - 3 1/2) Coût 7\$

World Guide To Covered Bridges. (1989)
Recueil publié en anglais, d'utilisation facile.
Indique les ponts connus dans le monde Coût 15\$

Les Ponts Rouges du Québec. (1993) 84 pages,
nombreuses illustrations, une carte routière pour chaque pont.
Bref historique. Coût 10\$

Un Toit sur la Rivière. Cassette vidéo retraçant l'histoire des ponts couverts au Québec. Coût 23\$

Le Pont'âge. Vol. 1 et 2, rééditions: (en bloc) Coût 20\$
Numéros imprimés: 2\$ chacun + frais de poste.
Prix spécial pour la série complète.

Épinglette SQPC : 5\$ Écusson : 3\$ Affiche : 4\$
Épinglette du panneau: 4\$ Médaille de la société: 6\$
Cartes postales (plus de 35 cartes différentes)
0.50\$ + (1.50\$ frais de poste)

Tous ces articles sont disponibles au secrétariat de la SQPC, 2126 rue De Lorimier, Longueuil, Qc J4K 3N9.
Sauf indication contraire, le prix indiqué inclut les frais de poste et de manutention.