

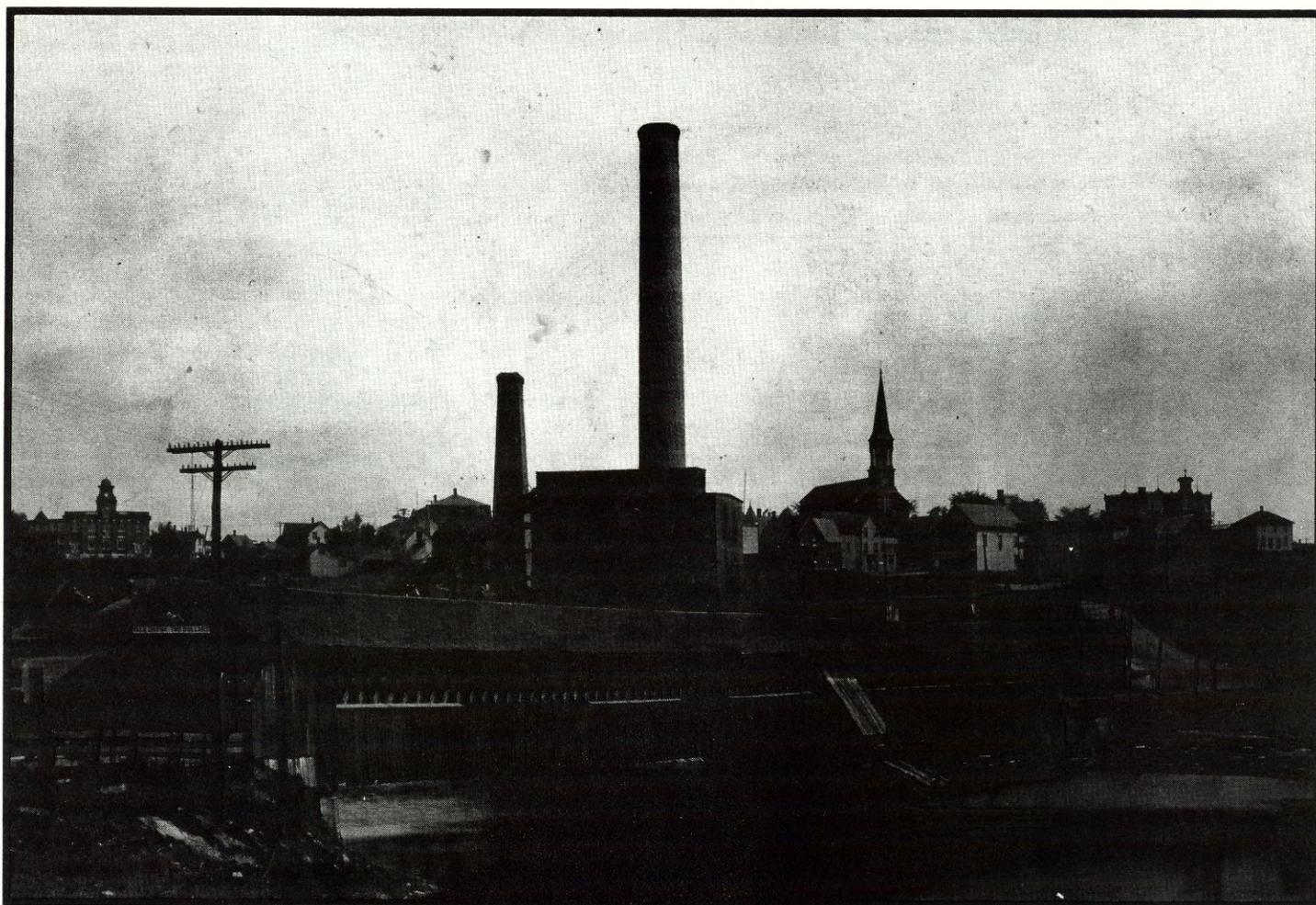
Le Pont'âge



VOLUME XV

NUMÉRO 2

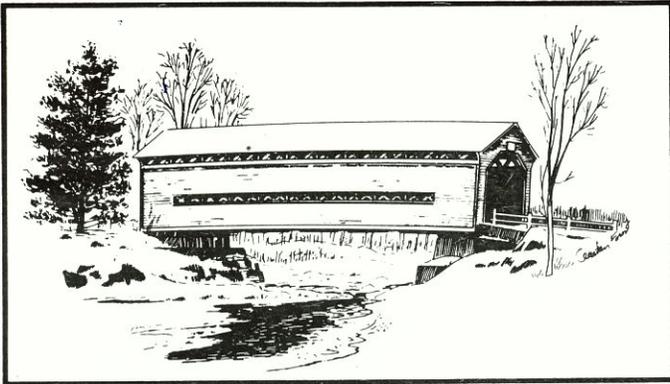
HIVER 1996



Construit au pied des installations de la Brompton Pulp and Paper, à East Angus (canton Westbury à l'époque). Le pont couvert de la Compagnie (61-18-20) a été remplacé en 1922.

Collection Gérald Arbour.

JE ME SOUVIENS ET JE PRENDS GARDE



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

La Société oeuvre pour le maintien des ponts de bois
couverts authentiques sur son territoire.

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

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

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: 1er trimestre 1996
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

CAMPAGNE POUR EUSTIS

Vous trouverez inclus à cette livraison du Pont*âge, 3 cartes postales du pont couvert d'Eustis (61-18-02). Maintenant fermé à la circulation depuis plus de 2 ans, le dossier de ce pont a considérablement évolué. Afin de maintenir la pression sur les autorités pour obtenir la réouverture du pont, nous vous demandons de faire parvenir une carte à la municipalité, maintenant favorable à la réparation du pont, et au nouveau ministre des Transports afin que ce dossier ne demeure pas indéfiniment sur les tablettes.

*Municipalité de Compton Station
ATT. Monsieur Jacques Ferland, maire
C.P. 190
Compton, Qc
JOB ILO*

*Monsieur Jean Campeau, Ministre
Ministère des Transports
700 boul. René-Lévesque Est
Place Haute-Ville, 29e
Québec, Qc
GIR 5H1.*

NOS PONTS DÉMÉNAGENT: EXPLICATION

Parmi les membres qui suivent les activités de la Société depuis longtemps, certains ont noté, par exemple, qu'un pont situé à Saint-Félix-de-Dalquier dans la première édition du guide «*Les Ponts Rouges du Québec*» est maintenant situé à Saint-Dominique-du-Rosaire (61-01-05). Il en va de même pour les noms des ponts qui ont changé. La raison de cela, est, qu'au début de la Société, les informations nécessaires pour fournir toutes les précisions voulues n'existaient pas. Un travail énorme de collection d'informations a été réalisé au fil des ans, la juridiction des ponts a été établie pour la plupart et, l'attitude des municipalités concernées s'est modifiée. Modifiée en ce sens que presque toutes ont pris conscience de l'importance du pont couvert dans le paysage municipal et que depuis, les informations circulent mieux. Une autre raison à cela est la fusion de certaines municipalités au fil des ans. Saint-Maurice-de-Dalquier (61-01-22) qui fusionne avec Amos par exemple. Les dernières publications de la SQPC tiennent compte de ces changements.

Comme il existe tout de même un certain nombre de documents de la SQPC toujours en circulation et qui n'ont pas été remis à jour, la confusion est toujours possible pour certains ponts. Règle générale, le Pont*âge véhicule les données les plus récentes disponibles au sujet de nos ponts couverts et les numéros des ponts tels qu'établis par la National Society for Preservation of Covered Bridges servent de guide

EN VRAC

La municipalité de Chelsea présente un nouveau logo où le pont couvert du Ruisseau-Meech (61-25-12) est très en évidence.

LETTRE À UN AMI

Au cours de l'hiver 96, le pont François-Gagnon (61-42-06) sera réparé. Un pont de glace sera nécessaire afin de minimiser les conséquences d'une telle intervention sur les saumons de la rivière Matane. La lettre, vague à souhait, du directeur Loranger de Transports Québec sur la nature des travaux laisse croire qu'il y a risque que ce pont soit défigurés comme l'a été celui d'Amqui (61-43-05).

Le pont Heppell (61-43-02) sera réparé à temps pour les festivités du centenaire de Causapscal. Le programme «*Investir en Environnement*» d'Hydro-Québec sera mis à contribution.

Le Comité du pont de Routhierville (61-43-04) reste vigilant. Ce comité souhaite avoir son mot à dire lorsque viendra le moment de repeindre le pont et réparer la toiture. Afin de recueillir des fonds, une épinglette du pont est disponible auprès du Comité:

*M. Raymond Beaupré,
route 132 Routhierville,
GOJ 2A0.
(418) 756-3929.*

Une somme d'argent serait disponible pour repeindre le pont de Capelton (61-67-02), mais voilà que les divers intervenants ne s'entendent pas pour le choix de la couleur. À noter que la visite de la mine située à proximité du pont génère un achalandage intéressant au pont couvert. Des projets existent pour la mise en valeur du hameau tout entier.

LA SQPC EMPRUNTE L'INFOROUTE

Dans le cadre d'un projet pilote, le Ministère de la Culture et des Communications du Québec a offert à divers organismes la possibilité de se faire connaître via Internet. Dans un avenir pas très lointain, la possibilité de former un groupe dédié aux ponts couverts pourra fournir un outil d'intervention très efficace dans le dossier des ponts couverts au Québec. Une formidable technologie au service du patrimoine, un dossier à suivre.

NOS MEMBRES

C'est avec regret que nous avons appris le décès de monsieur Juste-Aza Simard, membre # 72, propriétaire du pont des peupliers (61-17-06). Bien que tardivement, nous offrons nos sincères condoléances à sa famille.

Dans un domaine plus réjouissant, madame Thérèse Croteau, membre #558, est la 25e personne à se voir décerner un certificat pour la visite de tous les ponts du Québec.

ERRATUM

La photo qui illustrait le texte «*Nostalgie*», le Pont'âge, vol. XV #1, p. 5, n'est pas celle du pont du Cran Blanc ou Raccourci (61-14-01) mais plutôt celle du pont Saint-Georges (61-14-07) 

PIERRE DUFF

On m'a dit que tu étais blessé.

J'ai accouru en pleine nuit pour te reconforter.

La lune en deuil n'ayant pas osé venir, seules les aurores boréales, déjouant les brumes montantes, m'ont montré tes blessures.

J'ai vu ton corps transpercé, tes assises minées.

Mon ami, que s'est-il passé?

J'imagine l'eau, sournoise, qui t'a envahi, traînant avec elle ses alliés redoutables.

Je vois les souches qui t'ont arraché la peau, les arbres qui t'ont frappé, l'eau que tu as arrêtée.

J'entends encore les craquements que tu leur as opposés, les grondements de tes efforts.

Quel combat cela a dû être!

Puis je devine ta victoire, car l'eau, en furie, a dû battre en retraite, se vengeant au passage sur la forêt environnante.

De ce combat, tu es sorti vainqueur, gravement blessé, mais vainqueur.

Jusqu'à cette nuit où, stupidement, un inconscient a profité de ta faiblesse pour t'asséner le coup fatal en mettant le feu à ton corps tout juste asséché.

Qui avait le droit de m'enlever un ami?

Note:

Le pont Napoléon-Grondin (61-06-06) à Saint-Éphrem a été endommagé par la crue de la rivière Saint-Victor le 4 août 1992 et incendié 3 jours plus tard.



Vue aérienne des lieux avant le drame.
Direction générale du patrimoine, MCCQ.

PONTS DE BOIS POUR CHEMINS DE FER (2)

GAÉTAN FOREST

Au moment où les tergiversations quant à l'avenir de la Compagnie prennent fin, les entrepreneurs T. Depree, Thomas Kyle et Gérard Nagle, tous de Upton, commencent la construction du pont sur la rivière Yamaska. La pierre pour les fondations est extraite à Saint-Dominique. Benjamin Draper était chargé de la fabrication des barres de fer et des boulons inclus dans la charpente¹⁰. Ce pont, vraisemblablement du type Howe, était une structure inférieure (c'est à dire que la structure est située sous le tablier. Voir illustration le Pont'âge, vol. XIV #1, p. 4) à trois travées. Il est inauguré le 12 décembre 1850¹¹.

La voie ferrée continue alors sur sa lancée vers Richmond qu'elle atteint en octobre 1851¹². L'année suivante, le St-Lawrence & Atlantic est déjà aux portes de Sherbrooke. Depuis Saint-Hyacinthe, il a déjà franchi pas moins d'une dizaine de rivières dont la Saint-François à deux reprises. Sur les rives escarpées de celle-ci, près de Bromptonville (idem vol. XIV #1, p.4), on peut encore voir, de nos jours, les vestiges des assises en maçonnerie qui supportaient un pont à charpente inférieure, fort probablement du type Howe, avec deux arcs¹³.

À Sherbrooke, la rivière Magog se jette dans la Saint-François près du centre-ville. La voie ferrée, construite sur la rive ouest de la rivière Saint-François, franchit la Magog au pied des chutes, près de l'embouchure. Un pont couvert (61-67-17) à deux travées, d'un modèle conventionnel et possiblement de type Howe, y a été construit en 1852¹⁴.

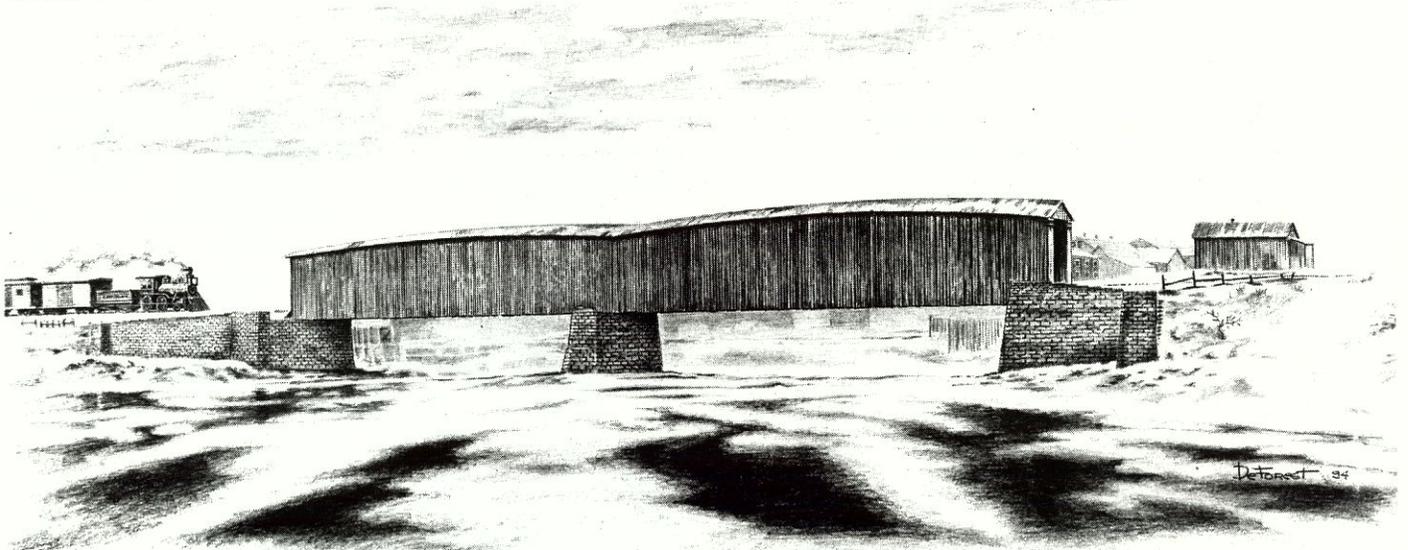
Pendant ce temps, du côté américain, les ouvriers du rail s'affairaient à bâtir la ligne. Ils s'étaient butés à des obstacles de taille. Le relief accidenté des Appalaches

leur imposait des détours considérables dans le New Hampshire et le Vermont. De nombreux ponts avaient été construits. La firme Stone & Harris, de Springfield, Massachusetts, avait obtenu des contrats pour la construction de ces ponts (15). La jonction des deux tronçons eut lieu à Island Pond, Vermont, en février 1853. Le Saint-Laurent et l'Atlantique étaient désormais liés par une voie ferroviaire, un moyen de communication toutes saisons. L'inauguration officielle de ce beau projet de 470 kilomètres eut lieu en grande pompe en juillet 1853¹⁶.

L'ingénieur Gzowski a favorablement impressionné ses patrons de Montréal en complétant rapidement ce chemin de fer à des coûts inférieurs à ceux prévus.

En 1857, le Grand Tronc (GTR) se porte acquéreur de la compagnie St-Lawrence & Atlantic et de toutes ses infrastructures. Pour accommoder ses trains, le GTR entreprend un programme de modernisation des voies. Il refait certaines emprises, régularise des pentes, élargit les rails et remplace un grand nombre de ponts¹⁷. Celui de Beloeil, sur la rivière Richelieu est du nombre. En 1857-58, une structure tubulaire en fer de 6 travées de 45,72m (150') chacune, complétée par une structure tournante à treillis, le tout d'une longueur de 335m (1100') est en place. Le matin du 28 juin 1864, une erreur de signalisation est à l'origine d'un désastre ferroviaire sur le pont Beloeil. La travée tournante n'est pas en place au moment où se présente un train qui plonge dans le vide et s'écrase, suivi de presque tous ses wagons, sur un bateau qui empruntait le passage. L'accident cause la mort de 98 immigrants allemands et fait de nombreux blessés. Ce pont sera démolé en 1897¹⁹.

La firme Peto, Brassey, Jackson and Betts se voit confier la mission d'effectuer les améliorations commencées en 1857 sur cette ligne du Grand Tronc. Cette éminente firme britannique, sous la gouverne de Sir Morton Peto, dessinateur industriel, charpentier-menuisier et maçon, avait réalisé plusieurs projets de chemins de fer en

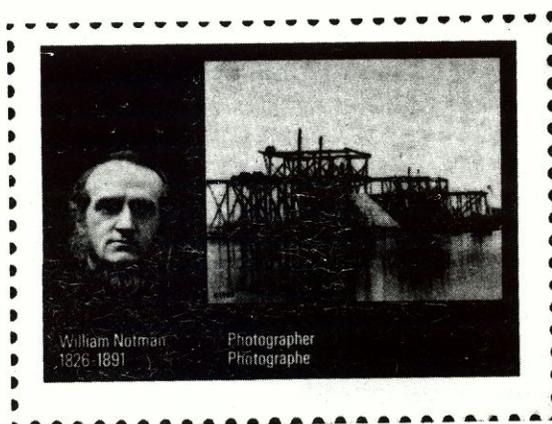


Lors des grands travaux de modernisation de la ligne, le pont sur la rivière Magog a été remplacé en 1859 par la structure McCallum reproduite ici (61-67-05). Dessin Gaétan Forest. ©

Angleterre, en France et, plus tard, en Australie, Inde, Danemark, Allemagne et Russie. Pendant la guerre de Crimée, cette compagnie a construit une ligne de Balaklava jusqu'aux retranchements russes près de Sébastopol. Les associés Thomas Brassey, Edward Ladd Betts et William Jackson étaient également compétents et expérimentés.²⁰

L'ouvrage le plus imposant réalisé par la firme Peto, Brassey, Jackson and Betts est sans contredit le pont Victoria à Montréal. Un pont tubulaire en fer, long de 1988m (6521') (3173m (10410') en incluant les approches en maçonnerie) qui deviendra la première traverse permanente au-dessus du fleuve Saint-Laurent. Le premier caisson est remorqué en position le 24 mai 1854. Plusieurs autres suivront pour supporter ce qui sera le plus long pont du monde à l'époque. À la fin de l'été de 1857, l'assemblage de la superstructure débute. L'ouvrage comprend 25 travées tubulaires de 4,8m (16') de largeur par 5,4m (18') de hauteur. Les côtés du tube étaient formés de plaques en fer rivetées, reliées par le haut au moyen de traverses en bois, et, au bas, par des poutrelles en fer. Le tout était surmonté d'une couverture en tôle qui protégeait les traverses de bois²¹. Cependant, on enlèvera assez rapidement cette couverture car elle emprisonnait à l'intérieur du tube la fumée des locomotives et les voyageurs s'en trouvaient fort incommodés.

Robert Stephenson, fils de l'inventeur de la locomotive à vapeur, était le concepteur de ce type de pont. Il avait œuvré aux côtés d'Alexander Ross, ingénieur en chef du Grand Tronc pour en concevoir les plans. Le responsable des travaux était James Hodge. Le site du pont avait été déterminé par l'ingénieur Samuel Keefer, d'après des relevés réalisés par son demi-frère Thomas Coltrin Keefer. Toutes les pièces du tube furent usinées par la firme Canada Works de Birkenhead, en Angleterre²². À noter que lors de la mise en place des pièces du tube et leur rivetage, des charpentes en bois de type Howe, du même modèle que celles utilisées pour la construction des ponts, servent de supports et d'échafaudage temporaires.



William Notman, photographe, a suivi les différentes étapes de la construction du pont Victoria. Ce timbre, émis à sa mémoire en 1989, montre une photo des échafauds temporaires en bois.

À SUIVRE.

SOURCES:

- 10- *Les ponts de Saint-Hyacinthe dans Monographie par... Chanoine P.A. Saint-Pierre, Archives du Séminaire de Saint-Hyacinthe, pp. 16-17.*
- 11- *La Yamaska, anonyme.*
- 12- *La Minerve, 16 octobre 1851.*
- 13- *Le Pont'âge, Vol. 5 #3 pp. 6-7.*
- 14- *Photo Alexander Henderson, «View from East Sherbrooke, Qué.» (1850's), Archives Notman MP 061/74.*
- 15- *Grand Trunk Railroad Bridge, Connecticut River (Towns of Stratford, NH, and Bloomfield, VT), Richard Sanders Allen, 1989.*
- 16- *Lévis-Kennebec, grand chemin séculaire, Honorius Provost, Québec, p. 364.*
- 17- *The Grand Trunk Railway of Canada, A.W. Currie, University of Toronto Press, Toronto, 1957, 556 pages.*
- 18- *«Grand Trunk Railway. Statement showing number and cost of Bridge renewals on the Montreal and Island Pond, and Portland Districts, from their commencement in 1857»; NAC #C44501, Jonathan M.C. Muir, «Rough plan of Beloeil Bridge», c 1878.*
- 19- *NAC #C38907 Edwin Whitefield, Scene of Beloeil Bridge Disaster, 1864.*
- 20- *The Grand Trunk Railway of Canada, A.W. Currie, idem 17.*
- 21- *History of the Canadian National Railway, G.R. Stevens, 538p.*
- 22- *Le pont Victoria, un roi de 125 ans bien conservé. David Gersovitz, Le Droit, Ottawa, 3 septembre 1985, p. 17.*



LE PAYSAGE DE LA PETITE-NATION

NORMAND TARDY

Entre Montpellier et Chénéville, à partir du lac Viceroy, la route serpente et défie les lois de la gravité. Les courbes prononcées risquent à tout moment de projeter un conducteur non avisé dans le fossé ou, pire, dans la rivière Petite-Nation.

Telle était la situation qui prévalait aux abords du pont Rouge à Chénéville (61-52-29) avant que ce tronçon de route ne soit désaffecté. Construit avec un angle d'environ 65 degrés par rapport au chemin, au pied d'une côte interminable, le décor était en place pour que ce pont devienne un sujet de conversation pour le nombre d'accidents à y survenir. Les chevaux et les automobiles se partagent ce triste record.

Un pareil site n'avait pas que des inconvénients. D'une réelle beauté, l'endroit est un lieu privilégié pour pêcher l'achigan. La pêche, à partir d'un pont couvert, commande une technique particulière. De modèle Town, avec fenêtre dans les côtés, le pont était situé au pied d'une chute. Les pêcheurs, installés dans les ouvertures du lambris, devaient manoeuvrer habilement pour récupérer leurs prises. Pas question de soulever le poisson. Il fallait plutôt l'amener vers la rive, en passant la ligne entre les fermes pour atteindre la dernière ouverture, puis, d'un geste vigoureux, balancer

- 6 le poisson sur la terre ferme ou un ami se chargeait de l'immobiliser. Les appâts nécessaires, vers ou écrevisses, pour capturer des poissons de 2 kg (5 lbs), abondaient sur place.



En septembre 1939, le jeune homme de 16 en camisole ignorait qu'un jour son fils lui réclamerait cette photo pour ses archives.
Photo: Normand Tardy.©

Les nombreux accidents qui sont survenus à cet endroit ne furent pas tous tragiques et certains ont donné lieu à des scènes cocasses. En 1974, un jeune agent de la Sûreté du Québec (Pierre Rouillier pour ne pas le nommer) utilise une chaloupe pour secourir un automobiliste qui a, une fois de plus, fait le saut au pont. Sous-estimant la force du courant, le brave agent tente de rejoindre l'automobile à contre-courant. Après de longs efforts, épuisé, l'agent doit se résoudre à se laisser dériver, non sans avoir salué de la main les nombreux curieux massés sur les rives de la Petite-Nation.

Le pont Rouge aura péri comme il aura vécu. Lors des travaux de construction du nouveau pont, un camion de gravier de la firme Taché Construction, d'Alma, a fait plier la structure au point où celle-ci touchait l'eau. Un automobiliste qui suivait le camion a également été impliqué dans l'accident. Ce sera le dernier incident à survenir à cet endroit.

Si vous vous rendez à Duhamel, village célèbre pour les nombreux chevreuils qui s'y rassemblent en hiver, un détour vers le site du vieux pont vaut la peine d'être fait. À proximité de Chénéville, au camping des Cèdres, les culées du pont sont toujours visibles. Il est difficile d'imaginer qu'un si bel endroit ait réclamé un pareil lot de vies humaines.

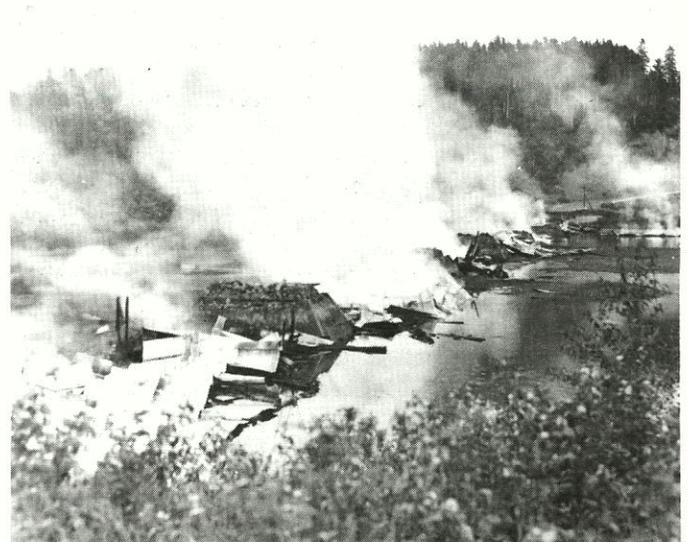


Un endroit redevenu sauvage. Photo: Normand Tardy.©

ENTRE MARIA ET NEW RICHMOND

GÉRALD ARBOUR

En 1953, avec mes 274 m. (900') je pouvais revendiquer le titre de pont couvert le plus long au Québec. Le pont Carbonneau #2 (61-60-23), qui comptait près de 61m (200') de plus que moi, avait été détruit quelques années plus tôt. J'étais donc la dernière superstructure du genre sur la route de ceinture de la péninsule gaspésienne, et de la province. Mes plus proches concurrents étaient de moitié moins longs.



Rien ne sera épargné. Une page d'histoire est tournée.
Photo: Charles E. Bernard ©

Lorsqu'un incendie a été allumé afin de me faire disparaître définitivement, le déclin de ce type de construction était bien amorcé en Gaspésie. Dans les années qui ont suivi, plusieurs autres ponts couverts du comté de Bonaventure ont été remplacés. Malheureusement, l'habitude d'éliminer des ponts couverts par le feu ne s'est pas perdue avec le temps. 50 ans plus tard, le pont Rouge de Port-Daniel (61-10-03) a subi le même sort.

Lorsque la structure jetée au-dessus de la Cascapédia a été détruite, la circulation a été détournée vers Saint-Jules, environ 8,5 km (5m) au nord. À cet endroit, le moyen de franchir la rivière était un pont de chemin de fer sous lequel on a fixé un pont routier. Ce pont hybride a été remplacé il y a quelques années à peine.

Constitué de 7 travées à treillis, le pont de la Cascapédia (61-10-16) était un lieu de rencontre pour les amateurs de pêche de la région.

Poissonneuse à souhait, la rivière aura été perturbée un certain temps par cet incident de 1953.





Poissons et pêcheurs fréquentent les abords du pont couvert (61-10-16).

NOTES SUR ITHIEL TOWN

JOSEPH D. CONWILL

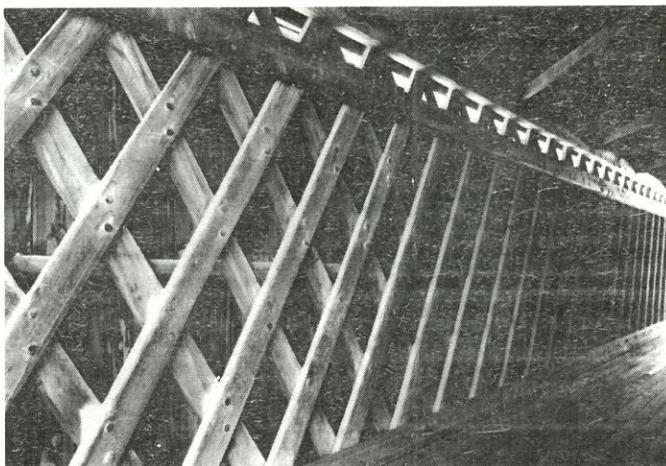
Le nom d'Ithiel Town, architecte, est bien connu des amateurs de ponts couverts du Québec. Inventeur de la ferme à treillis qui porte son nom, elle a été largement utilisée pour la construction des ponts couverts de colonisation, et c'est celle qui subsiste en plus grand nombre sur le territoire aujourd'hui.

Malgré son influence certaine sur les ouvrages de génie, monsieur Town était d'abord architecte. Ses thèses sont étudiées dans les facultés d'architecture au 19e siècle. Associé à Alexandre Jackson Davis, de la firme Town & Davis, ils seront les propagandistes de la renaissance du style grec dans les années 1820. Plusieurs édifices publics tels des églises et des bâtiments législatifs portent la signature d'Ithiel Town.

Né dans l'état du Connecticut, Ithiel Town y a oeuvré un certain temps ainsi qu'à la ville de New York. Par la suite, ses contacts professionnels le conduisent en Caroline-du-Nord, à Fayetteville plus précisément. C'est à cet endroit qu'il érige un pont à péage, le pont Clarendon, les bâtiments de la Législature ainsi qu'une église. Cette église, endommagée par un incendie en 1831, est reconstruite sous la direction de Ithiel Town et existe toujours. Les fermes de toit en forme de treillis est brevetée en 1820.

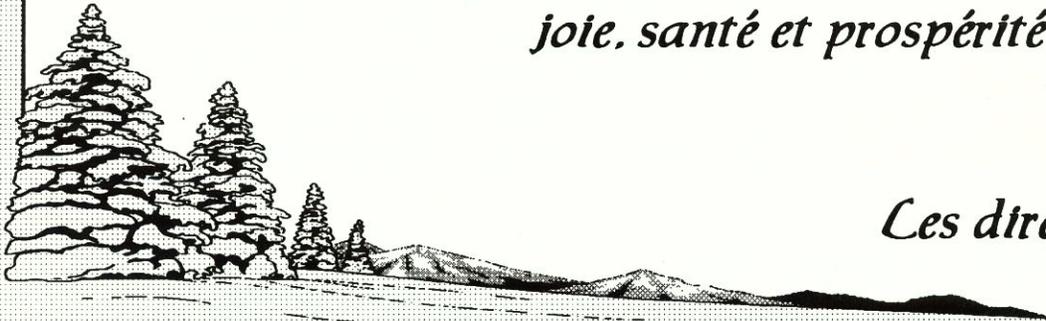
L'histoire des fermes de toit en forme de treillis est méconnue. Il existe d'autres exemples de maisons utilisant cette technique, principalement dans les états du sud américain. Une maison en Alabama

possède de telles fermes qui sont très intéressantes en relation avec l'histoire des ponts de colonisation du Québec. La maison Thomas Bibb, de Huntsville, construite en 1836, a des fermes de toit de modèle Town. Le treillis est assemblé à l'aide de clous au lieu des chevilles de bois et des poteaux verticaux ont été ajoutés sur un côté. Ce sont là deux des principales modifications qui seront apportées aux plans originaux des ponts par le ministère de la Colonisation du Québec près de 50 ans plus tard. Bien qu'il n'y ait aucune évidence d'un lien entre ces diverses constructions, il est intéressant de noter que ces modifications, qui rendent plus facile la construction des fermes, ont été développées naturellement et de façon indépendante en Alabama et au Québec. L'héritage de l'architecte Ithiel Town est toujours valable, plus de 170 ans après sa conception. 



La ferme Town, selon le concept original: chevilles de bois, absence de poteaux verticaux et de tiges de tension. À noter également qu'il n'y avait aucune jambe de force dans le pont Gibson (61-57-02) détruit en 1988. Photo Gérald Arbour ©

*Que 1996 apporte à chacun de nos
membres, à leur famille, à leurs amis,
joie, santé et prospérité.*



Ces directeurs

LE POLYGLOTTE

GÉRALD ARBOUR

En 1989, je me suis retrouvé en Ohio face à un petit pont rouge de 11m (36') connu sous le nom de Indian Camp (35-30-04). Naturellement, lorsque l'on ne fait que passer, il est difficile d'approfondir l'histoire locale, mais des interrogations surgissent; de quelle nation s'agit-il? Ce camp est-il encore utilisé? Existe-t-il des vestiges? Comment appelle-t-on ces ponts en langue amérindienne?

Je n'ai pas de réponses à toutes ces questions pour l'Ohio mais en langue iroquoise, un pont couvert se dit **WAS KWA, HO RON**. Ces mots, pont avec une couverture, décrivent une réalité qui n'existait pas dans le mode de vie traditionnel des Premières nations.



Source: madame Nora Montour, Kahnawake.

Indian Camp, mars 89, Gérald Arbour ©

DERNIÈRE CHANCE

Disponible en quantité limitée (10), 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.

À VENDRE

Liste informatisée de tous les ponts couverts recensés au Québec. Remise à jour périodiquement. (Version 7)
Imprimée ou sur disquette (format IBM 5¼ ou 3½). 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 (diaporama 13 minutes). 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.