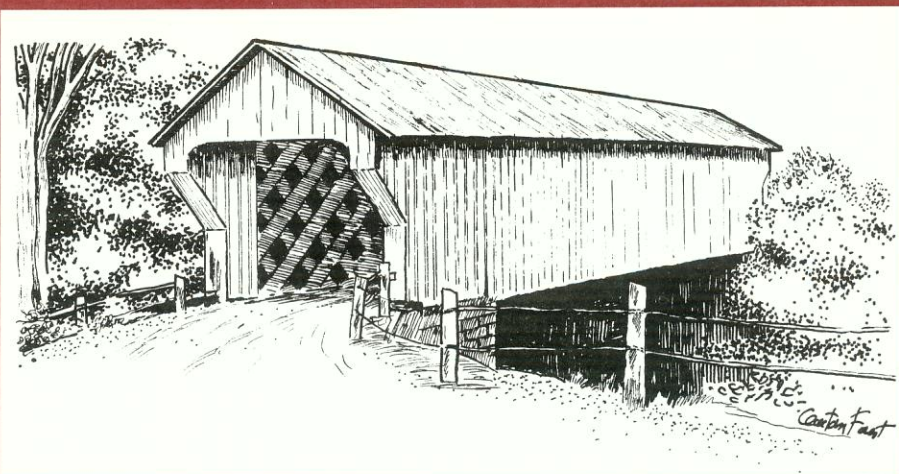


# Le Pont'âge



VOLUME XV

NUMÉRO 3

PRINTEMPS 1996

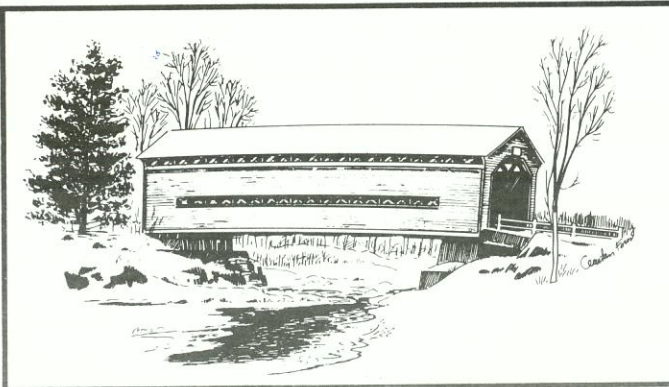


Le coup d'eau du printemps de 1928 aura finalement causé peu de dégâts au pont de Saint-Méthode (61-60-05). La structure sera encore en service plus de 35 après l'incident.

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: 2e 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

## D'UN PONT À L'AUTRE

### CAMPAGNE POUR EUSTIS

Des informations récentes en provenance de la municipalité de Compton Station indiquent que l'avenir du pont d'Eustis (61-18-02) passe par le secteur récréotouristique. Un promoteur local a entrepris de mettre en valeur les sites d'Eustis et de Capelton. Il a manifesté un certain intérêt pour le pont couvert d'Eustis. Le ministère des Transports n'a aucune intention d'investir pour la réouverture du pont. La proposition faite à la Municipalité consisterait à lui remettre le montant d'argent prévu pour la démolition ainsi que la signature d'un protocole libérant le dit Ministère de ses obligations envers ce pont couvert. C'est bien peu. La Municipalité nous confirme qu'elle a reçu un nombre important de cartes postales envoyées par les membres.

### EN VRAC

L'édition 1996 de la carte routière de Transports Québec inclura TOUS les ponts couverts PUBLICS. Un nouveau symbole, plus visible, devrait également être utilisé pour situer ces ponts sur la carte.

Un responsable de la MRC d'Abitibi a contacté la SQPC afin de réviser les données pour les ponts couverts sur son territoire. Des informations plus précises seront inscrites sur les cartes et autres publications de cet organisme.

Le vandalisme au pont du Panache (61-01-21) sévit toujours. Les panneaux toponymiques installés sur ce pont ont été détruits. Si vous ne l'avez déjà fait, il est toujours d'actualité d'écrire à la ville d'Amos et aux autorités policières afin de les sensibiliser à la situation qui prévaut à cet endroit.

Le pont Champagne (61-01-29) était illuminé pour la première fois durant la période des Fêtes. Il semble que cette initiative du Conseil ait suscité de vifs débats au sein de la communauté mais l'effet obtenu était fort joli. Un exemple à suivre.

C'est au mois d'août 96 que certaines activités se tiendront dans le cadre du 50e anniversaire du pont de l'île (61-02-23). Si vous planifiez des vacances en Abitibi à cette date, informez-vous auprès de la municipalité de Clerval pour obtenir l'horaire des activités.

Les ponts de Saint-Edgar (61-10-05) et Ruisseau-Meech (61-25-12) sont en vedettes dans des calendriers 1996.

Avec un peu de retard sur l'échéancier prévu, les travaux sont en cours au pont François-Gagnon (61-42-06). Le mot «charcutage» peut être utilisé dans le présent cas. La structure est littéralement découpée et reposera dorénavant sur des poutres d'acier.

Les nouvelles sont plus intéressantes du côté du pont Louis-Gravel (61-62-01). Un montant de 235,000\$ sera investi pour la rénovation de cette structure. Lorsque les travailleurs quitteront, il s'agira toujours d'une

	<b>96</b>	
<b>MENACÉ</b>		Eustis
<b>DÉLABRÉ</b>		du Panache
<b>SURSIS</b>		Beauséjour



structure auto portante, sans ajout de poutres. La Municipalité souhaite conserver la couleur grise pour ce pont. Le toit sera rouge.

Le 26 février dernier, le président de la SQPC recevait un appel d'une station de radio de Rimouski au sujet du pont Beauséjour (61-58-07). Selon le journaliste, la démolition du pont était imminente. Informations prises, il semble que ce soit le statu quo à Sainte-Odile et que cette nouvelle résulte d'un malentendu. Tout de même, le retour dans l'actualité de ce pont couvert a permis de faire le point dans ce dossier avec la presse écrite et parlée, 6 ans après l'intervention de la SQPC.

La municipalité de Brébeuf souhaite voir rétablie la couleur rouge sur le pont Prud'homme (61-72-01). Des témoins confirment que cette structure était peinte en rouge dans les années 50.

Au moment d'écrire ces lignes, la vraie débâcle printanière n'avait pas encore eu lieu et il était impossible de prévoir si des ponts seraient menacés. Par contre, dans un autre texte de cette édition, vous pourrez lire un compte rendu de la situation qui prévalait à certains ponts en janvier.

La Pennsylvanie a eu moins de chance car déjà, le bilan est lourd. Le pont New Baltimore (38-56-09) a été détruit. Le pont Packsaddle (38-56-02) a été sévèrement endommagé. Il sera réparé. Le pont Sach's (38-01-01), déjà désaffecté, a été interdit aux piétons. Il menace de s'effondrer. Des chutes de neige anormalement abondantes, suivies de journées chaudes et pluvieuses, ont forcé les autorités à déclarer cet État zone sinistrée. Il reste à souhaiter que la situation ne s'aggrave lors de la fonte de toute cette neige.

### LE 3E SALON DE LA CARTE POSTALE

Plusieurs membres collectionnent les cartes anciennes de ponts couverts. La quinzaine de marchands qui participeront à ce Salon sont sensibilisés à ce thème et il est possible de dénicher des pièces très intéressantes pour enrichir les collections.

Le salon se tiendra le samedi 1er juin 1996, de 10 à 16 hres, à l'hôtel Maritime, 1155 rue Guy (angle René-Lévesque) à Montréal. L'admission est de 3\$.

Dans la même veine, nous invitons les membres qui possèdent une ou des cartes postales anciennes à en faire parvenir une photocopie (recto/verso) à la SQPC. Le but de cela est de faire l'inventaire le plus complet de ces cartes et de recueillir le maximum d'informations sur ces ponts afin de les inscrire dans le répertoire des ponts couverts du Québec. Il y a tout lieu de croire que de nouveaux ponts pourraient être ajoutés à la liste après une telle opération.

De plus, depuis un certain temps, nous envisageons la possibilité d'avoir une chronique régulière sur les cartes anciennes de ponts couverts. Quelques membres avaient manifesté le souhait de se charger de la rédaction de cette chronique. Nous les invitons à réaliser ce projet.

### LA FÉDÉRATION DES SOCIÉTÉS D'HISTOIRE

En tant que membre de la Fédération des sociétés d'histoire (FSHQ), la SQPC répond à l'appel lancé par cet organisme en vue d'intéresser les membres aux publications de la FSHQ. Vous trouverez un coupon inclus dans ce numéro pour plus de détails.

## LE REDOUX

PIERRE DUFF.

Les ponts couverts de la Montérégie ont eu des sueurs froides lors du redoux de la mi-janvier. En effet, à cause des pluies que nous avons connues, les 3 ponts de la région de Cowansville ont vu les glaces de la rivière Yamaska venir s'appuyer sur leurs flancs le 19 janvier dernier.

Au pont Balthazar (61-11-01) de Brigham, l'eau n'a pas atteint le pont, mais elle est passée par-dessus la route, du côté sud, endommageant le petit stationnement. Au pont Decelles (61-11-02), de Brigham, secteur Adamsville, la route longeant la rivière du côté sud a été complètement obstruée par les glaces. Le dimanche, elle était toujours fermée. Une permission spéciale m'a été accordée pour que je puisse me rendre au pont. Ce dernier n'a pas été endommagé, mais le niveau atteint par la glace était toujours visible, à 30 cm au-dessus des planches du lambris, dans le bas du pont. Cette structure étant construite à quelques mètres à peine au-dessus du niveau de la rivière, il s'en est fallu de peu pour qu'il soit emporté.

Là où les dégâts ont été les plus importants, c'est au pont Freeport (61-45-02) de Cowansville. Bien que des blocs de glace aient menacé le pont, ce dernier a été épargné. Par contre, une portion de la route menant au pont a été complètement détruite, laissant un trou béant à une extrémité. Des morceaux d'asphalte de 10 mètres carrés ont été soulevés et déplacés vers le champ.

Heureusement, il y eut plus de peur que de mal... pour cette fois.



Le 19 janvier 1996, le pont Freeport (61-45-02) était inaccessible à cause des fortes pluies qui ont détruit la route.  
Pierre Duff ©.



## PONTS DE BOIS POUR CHEMINS DE FER (3)

GAETAN FOREST.

### PROGRAMME DE REMPLACEMENTS

Manifestement, les ponts doivent être complétés avant la construction des remblais et la pose des rails. La firme Peto distribuait des contrats à des entrepreneurs locaux pour la construction de remblais, de ponts en bois et de ponceaux. Ce travail n'exigeait pas de compétences particulières ni d'équipements spécialisés, sinon certaines machines à vapeur pour le dragage des rivières ou pour l'enfoncement des piles. Bien que n'ayant pas l'expérience des firmes d'Angleterre dans la construction ferroviaire, certains entrepreneurs canadiens avaient déjà des compétences en matière de construction de canaux ou d'autres ouvrages publics. Ils surent adapter les nouvelles techniques avec habileté et débrouillardise<sup>23</sup>.



Le pont Wolfe (61-67-09) (pour automobiles) de Sherbrooke était une structure de type inférieur. Les côtés étaient recouverts et le tablier faisait office de toit. S.H. des Cantons de l'Est.

En 1857-58, toujours dans le programme de réfection entrepris par le Grand Tronc, 5 nouvelles charpentes Howe remplacent les anciennes soit sur la canal Lachine, les rivières Yamaska, Noire, Blanche et Moe (Salmon). De ces ponts, seul celui de la rivière Moe, près de Lennoxville, est du type conventionnel (through

= les véhicules roulent à l'intérieur du pont), les autres sont de type inférieur («deck»= c'est-à-dire que les véhicules roulent en fait sur la structure). Le pont de Saint-Hyacinthe est à 3 travées<sup>24</sup>.

De plus, entre 1857 et 1859, 10 structures McCallum sont construites. Le pont sur la rivière Saint-François, près de Richmond, est une charpente inférieure McCallum à 2 travées de 45,7m (150') chacune, ce qui en fait le plus long pont McCallum sur toute la ligne du Grand Tronc. On trouve également des charpentes inférieures sur les rivières Huron et Coaticook. Par contre, en d'autres endroits comme sur le Steel's Creek, le Willow Brook, les rivières Watopeka et Massawippi, ce sont des superstructures McCallum à travées uniques variant de 22,8 m (75') à 36,6 m (120'). Le pont sur la rivière Magog à Sherbrooke, construit en 1859, est un pont couvert (61-67-05) McCallum à 2 travées long de 73,1 m (240'). Il sera démolé en 1880. Avec ses 15,2 m (50'), le pont McCallum construit sur la rivière Huron, près de Beloeil, sera le plus court du réseau. Le pont sur la rivière Watopeka (61-57-05) à Windsor est également couvert. Il a été érigé en 1858. Le pont à 2 travées, de type inférieur, de la rivière Noire à Upton est, pour un temps, une construction hybride comportant une travée du modèle Howe de 45,7 m (150') et une travée McCallum de 22,8 m(75')<sup>24</sup>.

Un pont ayant des cordes supérieures formées d'un arc inflexible de type McCallum est déjà en soi inusité dans le paysage québécois. On peut s'étonner davantage lorsque l'on voit ce modèle utilisé comme une charpente inférieure. Il faut alors échafauder au-dessus de l'arc pour supporter une voie rectiligne et horizontale. Cela en faisait certainement des ponts très solides. Dans tous les cas, ces ponts avaient le «dessus couvert en tôle»<sup>24</sup>.

À l'instar du pont Victoria et du pont Beloeil, en 1859 une travée tubulaire en fer de 33,5 m (110') ainsi qu'une petite travée faite de poutrelles, en fer également («girder») de 18,3 m (60') remplacent le pont de bois près de Bromptonville sur la rivière Saint-François. Ce pont est construit sur le site du pont actuel du Canadien National<sup>24</sup>.

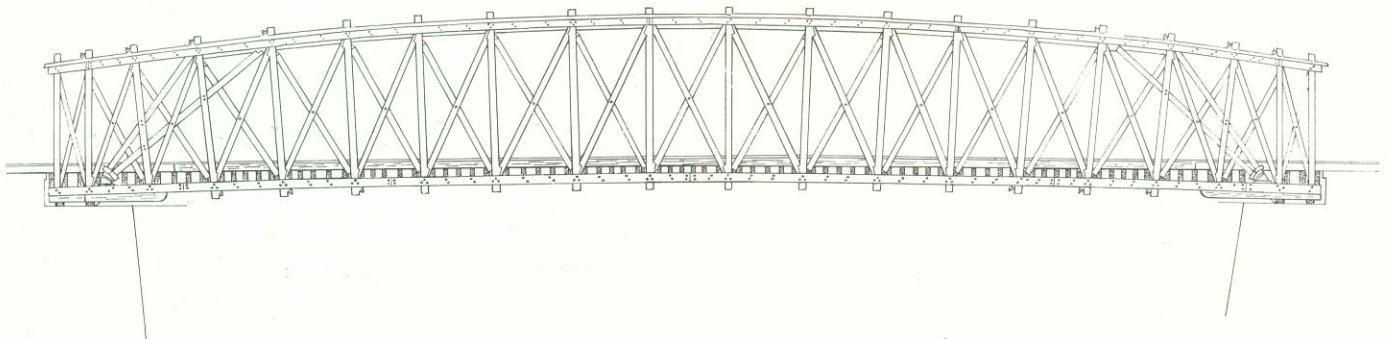


Illustration d'une travée de type McCallum. Dessin de Gaétan Forest.©





Vue à vol d'oiseau de Saint-Hyacinthe, 1881. Le pont de chemin de fer est en arrière plan, à l'extrême droite.

Au début des années 1870, un nouveau programme de remplacement des ponts est entrepris par le Grand Tronc. On réduit l'écartement des rails. Des structures en fer forgé («wrought iron») font leur apparition mais s'avèrent fort coûteuses<sup>25</sup>. Parfois, de nouvelles structures de bois Howe ou Town sont reconstruites. Budgets obligeant. C'est le cas des ponts sur le Steel's Creek, Willow Brook et de la rivière Massawippi vers 1878-79<sup>26</sup>. Des structures en fer forgé vieilles de près de 30 ans sont remplacées par des ponts en acier lors d'un nouveau programme de réfection entrepris entre 1899 et 1901<sup>27</sup> alors que certaines structures en bois survivront jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle.



#### SOURCES:

23 - *The Grand Trunk Railway of Canada*, A.W. Currie.

24 - Photo Alexander Henderson, «GTR Bridge, Sherbrooke, 1862.»

Wood Engraving by Eugene Haberer, from *The Dominion Guide*, 1873, Windsor Paper Mills, P.Q. *Bird's Eye View of St-Hyacinthe*, P.Q. 1881.

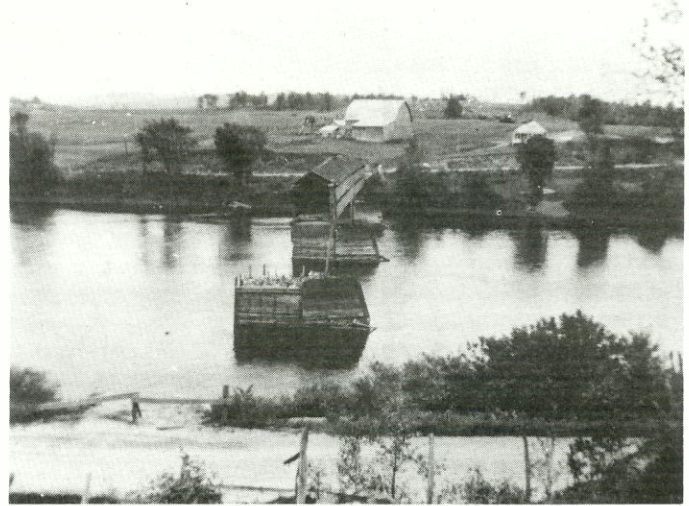
25 - 27 Notes de Wayne Perry.

26 - NAC #C44506, Large Howe Truss Bridge, 4 miles from Richmond, GTR 1878.  
NAC # C44495, Near Windsor, GTR 1878.  
*Bird's Eye View of Lennoxville*, 1881.

## DES RIVIÈRES FRANCHIES MAIS INDOMPTÉES

GERALD ARBOUR.

Les inondations, la glace, les glissements de terrain, voilà autant de causes naturelles susceptibles de menacer les structures construites par l'homme pour franchir les cours d'eau. Certains ponts sont récupérés après de tels désastres. D'autres, inutilisables, sont voués à la démolition. Plusieurs de nos ponts couverts, parmi les plus imposants, ont été victimes des éléments.



Le pont Devlin (61-33-22) amputé de 2 travées.  
Photo: Richard Sanders Allen.©



Le premier pont Doucet (61-60-36) terrassé par les glaces de la rivière Ticouapé.  
Photo: Doucet.©



Le pont Locust Creek (25-58-01), au Missouri, ensablé lorsque la rivière a dévié de son cours.  
Photo: Gérald Arbour.©



## LE PONT AMYOT

DANIEL BERUBE.

Un peu de lumière sur un petit pont de la Montérégie qui défie les chercheurs. Ce pont était situé à Saint-Charles-sur-Richelieu, sur le ruisseau Amyot<sup>1</sup> (61-63-07).

Son histoire remonterait au début du 19<sup>e</sup> siècle car, en 1856, dans un procès-verbal daté du 9 décembre, on en parle comme du vieux pont de la rivière Amyot dont on prévoit la démolition. Près de 50 ans plus tard, découlant du consentement du Conseil municipal, on peut lire, dans le compte rendu de l'assemblée en date du 24 février 1903, que le pont sera reconstruit. Fait à noter, il est spécifié qu'il sera couvert.

Le petit pont coule une vie paisible mais courte car en 1933 on signale déjà un danger résultant de l'augmentation du nombre d'usagers de ce pont. 2 ans plus tard, donc en 1935, la Municipalité donne avis qu'elle se libère de ses responsabilités pour tout accident qui se produirait sur le dit pont. En 1937 on solidifie le pont mais probablement trop peu trop tard.

En décembre 1939, on reparle du pont comme quoi celui-ci devient dangereux et est une source constante de préoccupations pour le Conseil. En 1946, le Gouvernement et les municipalités de Saint-Charles et Saint-Denis-sur-Richelieu investissent 6000\$ pour sa reconstruction. Il n'est pas spécifié si le pont couvert est démoli à ce moment-là ou 10 ans plus tard lorsque le nouveau pont a été l'objet d'importants travaux.

Cette question demeure toujours sans réponse. Un pont existe encore à l'emplacement du pont Amyot, sur le chemin des Patriotes. Les dates de 1946 ou 1956 demeurent plausibles pour la démolition du pont couvert.

Bien que cette structure ait été remplacée à une époque pas très lointaine, il a été impossible de retracer une photographie de cette structure pour illustrer ce texte.

Le livre souvenir du 300<sup>e</sup> de Saint-Charles-sur-Richelieu, à la page 132, reproduit une photographie du pont prise dans les années 1900 (peu de temps après sa construction). Un pont d'une travée, avec une structure mi-hauteur, non déterminée, enjambait le ruisseau Amyot. Le lambris était vertical et le toit en bardeaux.

*1- Amyot: au fil des ans, l'orthographe du mot Amyot a varié. On le rencontre sous la forme d' Amiot ou Amiote.*

Sources:  
300<sup>e</sup> de Saint-Charles-sur-Richelieu,  
1695-1995, Louis Bilodeau

## PONT COUVERT

CLAUDE FALARDEAU.

Pont couvert! Pour d'aucuns tu sembles toujours de trop  
On te met le feu, on te détruit, quel fiasco  
Néanmoins, on lutte pour ta préservation  
Tu mérites bien mieux à titre de vieux pont

Ce qu'il te faut, c'est un entretien sans accroC  
Où ta beauté sortira de l'incognito  
Un vent de sympathie se lève depuis peu  
Vent que nous devons écrire avec un grand V  
Espère car bientôt tu seras honoré  
Retour des choses partout on ira chanter  
Ton toit sur la rivière du mieux que l'on peut



Le pont Louis-Gravel (61-62-01) est un de ceux qui «espèrent» recevoir toute l'attention nécessaire dans un proche avenir.  
Photo:Gérald Arbour, 1985. ©

## JE ME NOMME...

GERALD ARBOUR.

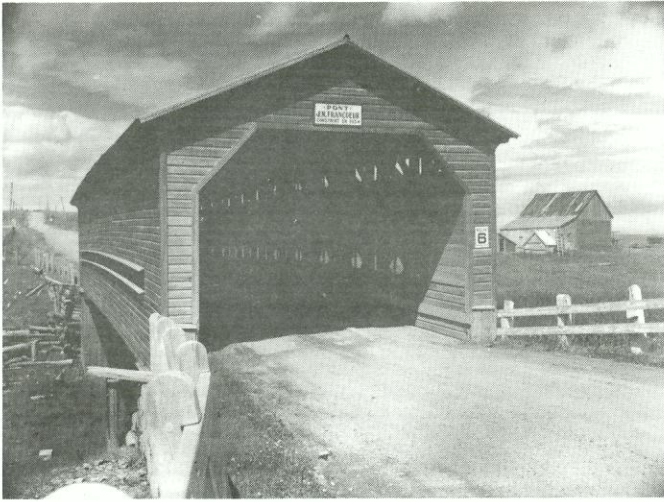
Lorsque la SQPC a élaboré son projet de panneau toponymique pour identifier nos ponts couverts, cette démarche n'était, finalement, que le prolongement d'une pratique très courante il y a une cinquantaine d'années.

En effet, lorsque l'on consulte les archives photographiques, on y remarque un très grand nombre de ponts couverts arborant un panneau de bois au-dessus des portiques sur lequel on peut lire le nom du pont et son année de construction. La plupart de ces constructions sont aujourd'hui disparues et les panneaux qui auraient été installés sur nos ponts existants n'ont pas été renouvelés lors des périodes d'entretien. Cette tradition était donc en voie d'être perdue.

La liste des ponts couverts (version 7) répertorie un certain nombre de ponts couverts qui ont été nommés en l'honneur de politiciens qui siégeaient à l'époque de l'âge d'or de la construction des ponts couverts chez nous. Cette coutume a été très utilisée sous le règne



de Louis-Alexandre Taschereau (1892-1935). Il s'agissait d'un outil de promotion efficace pour rappeler aux électeurs le bon travail effectué par leur député. Évidemment, il était exclu que les députés de l'Opposition puissent jouir d'un tel privilège.



Le pont Francoeur (61-24-03) de l'Anse-aux-Griffons.  
Litwin/archives SQPC. ©

Le fait de retrouver le nom d'un député sur plusieurs ponts de différents comtés est un indice de l'importance du rôle que ce dernier jouait au sein du gouvernement. Un ministre de la Voirie, par exemple, aura plus de visibilité qu'un député d'arrière-banc qui sera honoré dans sa circonscription seulement.

Les noms relevés dans la liste réfèrent à une page intéressante de notre régime politique. En effet, la longévité des parlementaires, leur lieu d'origine par rapport à la circonscription qu'ils représentent, sont autant de sujets qui pourraient être développés. La liste sommaire ci-contre est composée de députés libéraux, à l'exception du député Ducharme, de l'Union-Nationale. Cette exception soulève aussi des interrogations. Pourquoi un Unioniste a-t-il été honoré alors que le régime Taschereau était à son apogée? Cette nomination est-elle survenue alors que Maurice Duplessis aura mis fin à plusieurs décennies de domination libérale?

*Authier, Hector*, comté<sup>1</sup> d'Abitibi, 1923-1940.

*Bugeaud, Joseph-Fabien*, comté de Bonaventure, 1914-1923.

*Devlin, Charles-Ramsey*, comté de Nicolet 1891-1912.

*Ducharme, Charles-Romulus*, comté de Laviolette, 1921-1962.

*Francoeur, Joseph-Napoléon*, comté de Lotbinière, 1904-1937.

*Gendron, Ferdinand-Alexandre*, comté d'Ottawa, 1904-1916.

*Kelly, John-Hall*, comté de Bonaventure, 1904-1914.

*Perreault, Joseph-Édouard*, comté d'Arthabaska, 1910-1935.

*Perron, Joseph-Léonide*, a représenté 4 circonscriptions différentes, 1910-1929. La route de ceinture de la Gaspésie (# 6, aujourd'hui la route 132) a porté le nom de boulevard Perron.

*Taschereau, Louis-Alexandre*, comté de Montmorency, 1892-1935.

Parfois, le nom du député était suivi des lettres MPP, Membre du Parlement Provincial, sur le panneau. Cette inscription ne laissait aucun doute sur son emploi du temps. Le MPP d'alors a évolué, au point de devenir l'Honorable ministre des Transports, par exemple.

*1- indique le comté représenté le plus longtemps par le député. Un même député a pu être élu dans différents comtés au cours de sa carrière.*

Sources:

*Répertoire du personnel politique québécois, 1867-1982. Bibliothèque et Documentation 11. Bibliothèque de l'Assemblée nationale, 1983.*



## 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
8	1	1	61-57-02	de Melbourne
8	3	6	45-14-12	Taftsville, VT
8	4	1	61-33-06	Meilleur, Val-Barette
9	2	2	61-72-03	Saint-Jovite
9	2	7	61-69-03	Narrows, Fitch Bay
9	2	11	61-02-26	du Rang 2, Launay
9	4	1	61-58-07	Beauséjour
10	1	7	61-67-02	de Capelton

À suivre...

### VOUS VOUS PRÉPAREZ À VISITER NOS PONTS?

Sur place, n'oubliez pas de faire connaître le but de votre séjour aux commerçants, aux kiosques touristiques, aux restaurateurs etc...



## L'AUTOROUTE INFORMATIQUE, C'EST QUOI?

JEAN-MARIE BEAUJEAN.

Un peu d'histoire. Les débuts d'Internet remontent à 1969 avec un projet de la Défense américaine afin de réunir sur un même réseau informatique les chercheurs et scientifiques basés en différents endroits. Un groupe de 4 ordinateurs fut relié sous le nom de ARPANET (Defence Advanced Research Project Agency). Après plusieurs additions et un changement de nom (ARPANET), en 1972, le système comptait 37 ordinateurs. À la même époque, un moyen de communication important se développait; le E-mail. Pas exactement celui que l'on connaît de nos jours mais assez puissant tout de même pour avoir une adresse personnelle.

En 1983, ARPANET avait tellement grossi que les militaires décidèrent d'évacuer ce réseau et créèrent MILNET, pour leur usage exclusif. C'est en 1984 que la National Science Foundation, une autre agence gouvernementale américaine créa le NSFNET. C'était la solution préconisée afin de relier 5 grands réseaux qui devaient servir à échanger entre eux des informations en tous genres. En 1987, il y avait tellement de personnes qui utilisaient le réseau NSFNET qu'il fallut refaire les infrastructures. C'est à cette époque que les académies de recherches, les employés du gouvernement et d'autres institutions internationales de recherches adhèrent au réseau. C'est en 1990 que le réseau Internet se définit tel que nous le connaissons aujourd'hui. Des 5000 usagers du début, le réseau, en 10 ans, est passé à 30 millions de personnes.

Je vous fais grâce des trucs techniques que sont les IP, TCP, SLP/PPP et autres machins.

Pour vous brancher à cette fameuse autoroute électronique, il vous faudra:

- Un ordinateur 386 ou plus, équipé de Windows 3.1, 3.11 ou Windows 95.
- Un MODEM (Modulateur/Démodulateur) de 14, 400 ou 28, 800 bauds (vitesse de transmission des données).
- Une ligne téléphonique ordinaire.
- Un serveur ( de 25\$ à 35\$ par mois, en moyenne ). Il est le lien entre vous et le réseau.
- Un logiciel de communication (Winsock) et un logiciel pour se déplacer sur le réseau (Netscape), généralement fournis gratuitement par le serveur.

Avec toute cette quincaillerie, vous pourrez naviguer à travers le monde et passer des heures agréables en vous informant sur tous les sujets possibles et imaginables.

Il faut distinguer au départ différentes possibilités de voir et recevoir les informations d'Internet. Les plus anciens sont FTP, GOPHER, etc. La plus récente, et aussi la plus intéressante; WWW. Pour les utilisateurs

moins familiers avec la terminologie, mentionnons que FTP serait l'équivalent de DOS. GOPHER équivaldrait à SHELLDOS et World Wide Web (WWW) serait la version Windows. Ce mode de transmission est le plus facile à utiliser car il est très visuel et fonctionne en mode graphique.

Je vous donne ici quelques adresses WWW traitant des ponts couverts. **IMPORTANT: ne rien changer dans l'orthographe des adresses.**

### SQPC

<http://www.gouv.qc.ca/francais/minorg/mccq/dpm/organis/sqpc/sqpc.htm>

Tel que mentionné dans une précédente édition du Pont'âge, ce site est mis à la disposition de la SQPC par le gouvernement du Québec, via le ministère de la Culture et des Communications.

*USA, par États:*

<http://william-king.www.drexel.edu/top/bridge/cb1.html>

*Maine:*

<http://www.state.me.us/decd/tour/bridges.html>

*Architecture:*

<http://www.yahoo.com/text/Arts/Architecture/Bridges/>

Si des membres utilisent déjà Internet, contactez-moi. J'aimerais le savoir afin d'en faire la compilation. Voici mes adresses:

*E-mail:* beaujean@odyssee.net

*Page WEB:* <http://www.odyssee.net/~beaujean/>

Internauts et futurs Internauts, je vous salue.



## 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 3 ½ ). 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. Cassettes 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.