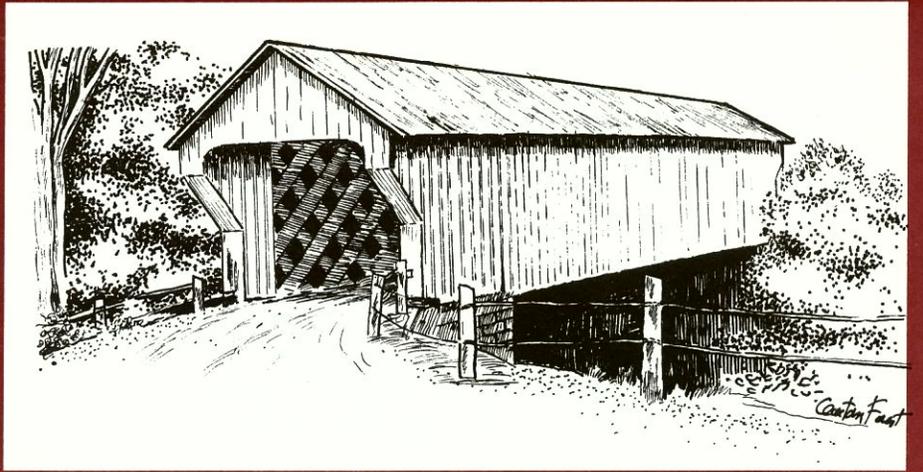


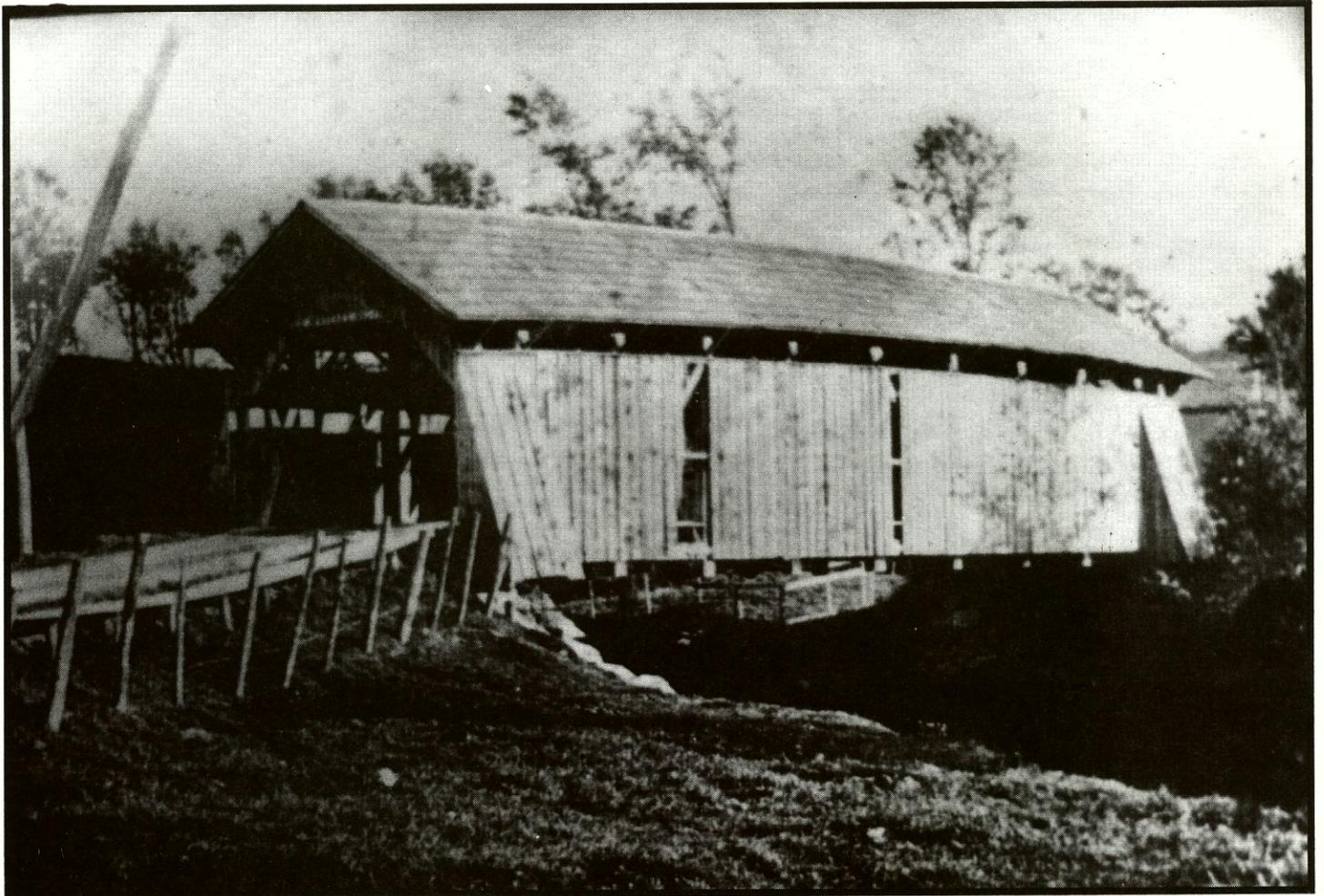
Le Pont'âge



VOLUME XV

NUMÉRO 4

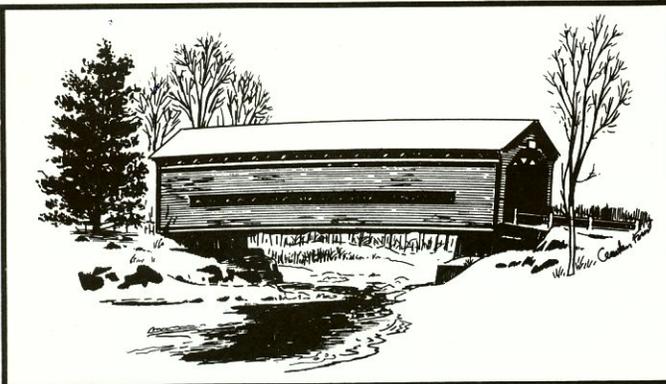
ÉTÉ 1996



Le moulin à laine d'Ulverton, construit en 1850, a été desservi par le pont Blanchette (61-80-03) pendant près de 75 ans.

Collection Matthew F. Farfan

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 historiques 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: 3e 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

EUSTIS

Le 10 avril dernier, une rencontre souhaitée par la municipalité de Compton Station, a permis d'explorer des avenues permettant la réparation et la réouverture du pont d'Eustis (61-18-02). La situation précaire du pont Drouin (61-18-01) a été soulignée. Outre les conseillers municipaux, une représentante du ministère de la Culture et des Communications ainsi que 4 membres de la SQPC ont participé à cette rencontre. Les membres du Conseil ont été favorablement impressionnés par le nombre de cartes postales envoyé par les membres.

EN VRAC

Des informations récentes du ministère des Transports révèlent que le pont du Panache (61-01-21) que toutes les publications situent à Saint-Félix-de-Dalquier depuis de nombreuses années est, en réalité, situé à l'intérieur des anciennes limites du village de Saint-Maurice-de-Dalquier, maintenant un secteur de la ville d'Amos. La même source confirme que le pont de L'Aigle (61-25-11) est en fait un pont inter municipal sous la juridiction des municipalités de Montcerf et d'Egan-Sud.

Le pont Des Chutes (61-01-25) a été fermé à la circulation en mai dernier pour permettre la tenue d'un encan à l'intérieur du pont.

Le pont couvert Grandchamp (61-09-02) a été soulevé en juin dernier. Le but de cet exercice était d'introduire 2 poutres d'acier sous le tablier afin de stabiliser et solidifier la structure. Ce sont là les seuls travaux que la Municipalité prévoit pour le moment. Cependant, une minorité agissante fait pression pour que le pont soit de nouveau ouvert à la circulation automobile.

Monsieur Gilbert Paquette nous confirme que les aménagements prévus aux ponts de Ferme-Rouge (61-33-02/03), maintes fois annoncés, seront réalisés au cours de la belle saison, tous les détails ayant été réglés. Ce dossier lui tenait particulièrement à coeur.

Le Comité de survie du pont de Routhierville multiplie les démarches afin que le pont de Routhierville (61-43-04) soit repeint. Le ministère des Transport reporte cette échéance depuis des années, et il vient de transférer le dossier d'entretien du pont à la MRC Matapédia, qui ne peut assumer les coûts pour repeindre la structure. Le Comité dénonce ce subterfuge. Pour appuyer le Comité, vous pouvez contacter madame Diane Girard au 1539 route 132, Routhierville, QC, GOJ 2A0. Téléphone et télécopieur: (418) 756-3929.

La municipalité de Cowansville étudie la possibilité de doter le pont Freeport (61-45-02) d'un système d'éclairage respectant le cachet particulier de cette structure. Une initiative intéressante.

Des réparations sont prévues aux ponts Ruisseau-Meech (61-25-12), Lambert (61-44-08), Des Rivières (61-45-03), Marchand (61-53-01), et Prud'homme

| | | |
|----------------|-----------|------------|
| | 96 | |
| MENACÉ | | Eustis |
| DÉLABRÉ | | du Panache |
| SURSIS | | Beauséjour |

(61-72-01). Les travaux au pont Louis-Gravel (61-62-01) ont été reportés et devraient être réalisés en hiver pour profiter du couvert de glace.

Le pont de Milby (61-67-03) est fermé l'hiver avec l'accord des résidants du secteur. Un dépliant "sur le bon usage d'un pont couvert" est en préparation, sous la plume de Jacinthe Bélisle, pour mettre en valeur ce pont.

Les ruines du pont Grassy Narrows (61-70-12) seront démolies au cours de l'été.

AILLEURS

La municipalité de Pont-Chrétien-Chabanet prévoit restaurer, en 1996-97, le seul pont de bois couvert en sol français. (F-07-03-01).

The Kentucky Covered Bridge Association, via son bulletin Timbered Tunnel Talk, publiait une excellente nouvelle dans son édition du printemps 1996. En effet, la somme de 1,3 million sera investie dans le cadre du Intermodal Surface Transportation Efficiency Act (ISTEA) pour l'entretien de 12 des 13 ponts de l'État, le 13e ayant été rénové récemment. De plus, une rumeur circule à l'effet qu'un montant de 250,000\$ serait disponible annuellement pour l'entretien des ponts couverts.

Cette nouvelle couronne de nombreuses années d'efforts pour les membres de la KCBA, ses sympathisants, et monsieur L.K. Patton en particulier.

Le pont Carmen (38-25-05), Springfield Township, PA, a été détruit par le feu en avril dernier. La cause du sinistre est inconnue.

INVITATION

Le samedi 17 août, à 13 heures, se tiendra la 4e édition de la fête au pont couvert McVetty-McKerry (61-18-08). Artisans, jeux et musique sont au programme. André Cloutier souhaite participer à cet événement à la tête d'un cortège de voitures anciennes. Il y a possibilité d'inclure une visite à d'autres ponts couverts le dimanche. Les personnes intéressées à se joindre à l'expédition peuvent contacter André, par téléphone, au numéro (514) 473-0943.

NOS MEMBRES

Jérôme H. Remick a profité de la possibilité qu'offre la SQPC d'utiliser sa matrice pour réaliser une médaille personnalisée en 5 fins différents.

Sylvain Raymond opère depuis peu un site sur Internet (<http://www.atawalk.com>). Ce site est dédié aux ponts couverts. Sylvain pilote également un projet de revue consacré aux ponts couverts et au voyage. Pour plus de détails: Sylvain Raymond, 33 Erskine Avenue #204, Toronto, ON M4P 1Y6. (E-mail: info@mail.atawalk.com)

Dans le dernier journal, l'adresse du site de Jean-Marie Beaujean, il aurait fallu lire:
<http://www.odyssee.net/~beaujean/>

ALLER - RETOUR

Gérald Arbour.

L'été 1988 a été particulièrement pluvieux en Abitibi. C'est ce moment que Daniel Moisan et Yvan Prince ont choisi pour compléter leur visite de tous les ponts couverts. Depuis, une superbe exposition de toutes ces photos a été montée à différents endroits.



Guy Thibault franchit à skis la dernière étape du voyage. Canton Laas, février 1996. André Cloutier ©.

Le pont du Canton Laas (61-01-30) est certainement notre pont couvert qui cause le plus de difficultés aux visiteurs. Les photos ci-contre illustrent cet aspect de la vie d'un amateur de ponts couverts. Cependant, ceux et celles qui ont emprunté les chemins du Canton Laas ne l'ont pas regretté. Chaque expédition est une aventure où foisonnent les anecdotes.



Daniel Moisan constate les dégâts. Canton Laas, août 1988. Yvan Prince ©



PETITE ANNONCE

- ◇ Votre guide du Québec a beaucoup voyagé?
- ◇ Des cartes postales pour votre correspondance estivale?
- ◇ Une médaille pour un ami?
- ◇ Un écusson pour vous identifier?

Contribuez au financement des activités de la SQPC en vous procurant ces articles au secrétariat.

MANIFESTE

La fondation de la Société québécoise des ponts couverts (SQPC) en 1981 a été une étape importante dans le dossier des ponts couverts au Québec. Le regroupement en association de nombreuses personnes déterminées à préserver la réserve de ponts couverts de la province est certainement l'élément qui a le plus contribué à ralentir considérablement le mouvement de désaffectation de ce type de structures. Les membres, anciens et nouveaux, peuvent à juste titre revendiquer une part de cet honneur qui rejaillit sur tous¹.

Au fil des ans, la SQPC a acquis le statut d'organisme responsable, sérieux et fiable. Ces qualificatifs n'ont pas été associés automatiquement à notre groupe. Pendant toutes ces années, chaque intervention a servi à modeler l'image corporatif de la SQPC. En respectant l'esprit et la lettre de la charte de la Société québécoise des ponts couverts, les directeurs qui se sont succédés ont privilégié la continuité et la cohérence.

La carte de membre que vous détenez prouve votre intérêt pour les ponts couverts. Après 15 ans d'existence, il n'est pas superflu de rappeler à tous et chacun les buts de la Société québécoise des ponts couverts. Quelques précisions sur les règles fondamentales qui régissent notre organisme expliqueront certains choix qui ont été faits.

De toutes théoriques qu'elles étaient à l'origine, les orientations de la SQPC se sont précisées à l'usage. Dans un premier temps, inspirés de ce qui se faisait ailleurs, les critères pour les ponts qui seraient visés par l'action de la Société ont été établis.

Ces critères sont, pour nos ponts:

- ◆ Un pont construit en bois, dont la ferme est protégée par un toit et/ou un lambris intérieur et extérieur.
- ◆ Un pont construit au-dessus d'un cours d'eau ou d'un ravin.
- ◆ Une méthode de construction découlant d'un choix économique.
- ◆ La ferme du pont supporte effectivement l'ensemble de la structure.
- ◆ Période de construction délimitée dans le temps. Pour le Québec, aussi tôt que le début du 19^e siècle (projets de ponts en 1804) et 1960 au plus tard.
- ◆ Situé à son lieu d'origine depuis 1960.

Ces lignes directrices ont servies à définir ce que l'organisme reconnaîtrait comme pont authentique et

historique dans l'avenir. Au moment de l'incorporation de la Société, il y avait 116 ponts couverts (ce total inclut le pont mi-hauteur de Chazel et la structure découverte du pont Grassy Narrows) au Québec qui rencontraient en tout ou en partie ces normes. C'est sur cette base que la SQPC a entrepris son travail.

Dans un second temps, il a fallu concilier la théorie avec les vœux exprimés par les fondateurs aux articles 3,1 et 3,2 de la charte. Ces articles se lisent comme suit:

- 3,1; grouper en association tous les gens intéressés à la conservation et à l'histoire des ponts couverts du Québec.
- 3,2; promouvoir la conservation et la mise en valeur des ponts couverts.

À cause du nom évocateur de l'organisme, très tôt, il a été nécessaire de préciser que les ponts de fantaisie (derrière les résidences, sur les terrains de golf, etc.) n'entraient d'aucune façon dans le champ d'activités de la SQPC et que les pages du Pont'âge ne véhiculaient pas de nouvelles sur ce sujet. Cette prise de position a permis d'éviter de douloureuses expériences vécues par d'autres sociétés.

Pour plusieurs années, rien de particulier n'est venu remettre en question certains des principes fondamentaux de l'organisme. Un jour, un pont fut détruit par un incendie. Aussitôt, un comité de reconstruction voit le jour. La SQPC fut consultée par un organisme gouvernemental fédéral sur la pertinence d'un tel projet. La réponse fut à l'effet que selon la charte de la Société, la promotion ou la reconnaissance de ponts reconstruits ne figuraient pas dans ses mandats. Aujourd'hui, le projet de reconstruire le pont de Bowman est analysé de la même manière. Dans de tels projets, il est possible de refaire des ponts à l'ancienne, authentiques, mais non historiques. Cette nuance est fondamentale pour la poursuite des objectifs de la Société québécoise des ponts couverts. Il n'y a pas de jugements portés sur ces projets. Individuellement, les membres ont toute liberté pour s'intéresser à ces activités. Collectivement, ils doivent se rappeler que leur Société n'a pas été créée pour occuper ce secteur d'activités et qu'elle n'a jamais été mandatée pour le faire.

À une autre époque, l'un de nos ponts fut déménagé. Pour la première fois, les notions d'authenticité et d'histoire étaient dissociées. Pour la SQPC, l'histoire de ce pont se termine le jour de son déménagement. Il s'agit maintenant d'un pont authentique, situé dans un village reconstitué. Un musée en quelque sorte. Plus tard, l'on retrouvera le pont de Saint-Éphrem dans cette catégorie.

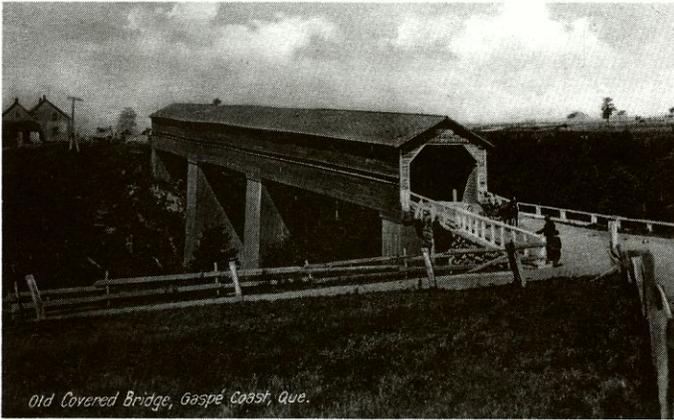
Si seule la notion de pont authentique était suffisante et satisfaisante pour la SQPC, cette dernière risquerait de se retrouver dans une position insoutenable et incohérente dans plusieurs dossiers. Tous se souviennent du projet du ministère des Transports de démolir le pont couvert d'Amqui pour rebâtir une structure couverte et

adaptée à la circulation d'aujourd'hui. Cautionner une telle idée aurait miné à tout jamais la crédibilité de la Société. Quel poids auraient eu les protestations exprimées dans d'autres dossiers? Ce qui était acceptable à un endroit deviendrait une norme qui, à la limite, pourrait conduire au remplacement d'un grand nombre de structures par des copies qui ne pourraient même plus revendiquer une certaine authenticité. Un pont couvert, ce n'est pas seulement un toit.

Toutes les nuances étant dans la nature, chacun adhère à certaines idées à divers degrés. Ceci étant dit, il est primordial qu'au sein d'un groupe, certaines règles fassent l'unanimité. Il est également primordial de faire une distinction entre le message et le messager. Tous les directeurs de la SQPC ne font que passer. Cependant, pour que la Société québécoise des ponts couverts conserve ses idéaux et sa réputation, les directeurs, actuels et futurs, doivent compter sur leurs membres pour défendre les principes inscrits dans la charte. Le rappel des règles fondamentales qui régissent votre Société a pour but de cimenter les liens qui nous unissent. Ce manifeste devrait idéalement contribuer à hausser d'un cran votre engagement en vue d'assurer la survivance des 96 ponts historiques du Québec.

- Gérald Arbour, président
- Jean-Yves Paquin, vice-président
- Pierre Duff, trésorier (fondateur)
- Daniel Bérubé, directeur
- Jean-Marie Beaujean, directeur/éditeur
- André Cloutier, directeur.

¹ La forme masculine est utilisée uniquement dans le but d'alléger le texte.



Le pont J.H. Kelly (61-10-14) à Saint-Siméon.
Carte postale collection Gérald Arbour.



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Les membres de la Société québécoise des ponts couverts sont invités à se rendre, samedi le 24 août 1996, à 13 heures, au Village québécois d'antan de Drummondville (sortie 181 de l'autoroute 20), afin d'assister à la 15e assemblée annuelle.

L'admission au village est gratuite pour les membres le jour de l'assemblée. Ayez en mains votre carte de membre. La réunion a lieu au Centre communautaire, au coeur du village, face au restaurant.

ORDRE DU JOUR

- Lecture et adoption de l'ordre du jour.
- Lecture et adoption du procès-verbal de la réunion du 26 août 1995.
- Bilan de l'année.
- Bilan financier.
- Varia.
- Élections.
- Clôture de l'assemblée.

Nous encourageons les participants à apporter leurs collections, photos ou autres, pour le plaisir de partager ces souvenirs avec d'autres amateurs.

À LA BOUFFE

Les membres sont invités à demeurer sur place après l'assemblée pour le souper qui sera servi à l'auberge du Village. Le coût est de 12.00\$ par personne, taxes et service inclus.



NOTRE PONT COUVERT

Jimmy Veilleux

Pilier de nos routes,
On ne s'en soucie plus.
Notre patrimoine disparaît,
Tranquillement il s'effondre:
Sauvegardons-le dès maintenant.

Comme un bon ami,
On peut compter sur lui.
Une rivière, il nous permet de traverser,
Vers la rive opposée.
Été comme hiver,
Rouge ou vert,
Toujours il sera là,
Si nous le préservons.



LA CARTE POSTE

BREF HISTORIQUE DE LA CARTE POSTALE

Gérald Arbour

1869; apparition de la carte poste dans l'empire autrichien. Aucune illustration sur ces cartes. 1 côté est réservé pour l'adresse, l'autre, pour le message.

1871; le Canada devient le 11e pays à autoriser l'envoi de la carte poste, 2 ans avant les États-Unis.

1897; le ministère des Postes permet la publication d'illustrations. L'adresse, le timbre et l'illustration doivent se retrouver du même côté de la carte.

1903; la carte postale adopte sa forme définitive; le recto pour les images, le verso pour le message, l'adresse et le timbre.

Au Québec, au début du siècle, deux groupes principaux de producteurs de cartes postales peuvent être identifiés; des maisons internationales, surtout d'Angleterre, qui achetaient les droits de photographes montréalais, dont William Notman, pour ensuite reproduire en cartes leurs photographies. Le second est composé de producteurs locaux, soit des photographes qui éditent eux-mêmes leurs photos en petites séries. Les frères Pinsonneault sont les plus connus parmi ces producteurs. Il est difficile d'établir l'origine des cartes anciennes. Le style du photographe ou l'écriture sur les cartes sont parfois les seules références.

Les supports d'impression des cartes sont variés. Ils pourraient faire l'objet de plusieurs chroniques. De noir et blanc qu'elles étaient au début, les cartes ont été peintes à la main pour ensuite évoluer vers la couleur au fur et à mesure que des développements survenaient en photographie ou chez les imprimeurs. L'âge d'or de la carte illustrée se situe entre 1898 et 1918. En 1908, il se poste 6,4 millions de cartes postales au Canada pour une population de 8 millions d'habitants.

Depuis avril 1992, les cartes postales produites au Québec sont soumises à la loi du dépôt légal et doivent être déposées à la Bibliothèque nationale.

Sources: Lapointe Réjean, *Photo Sélection juillet/août 1988*, pp. 15 à 17.



LES PONTS COUVERTS EN ONTARIO

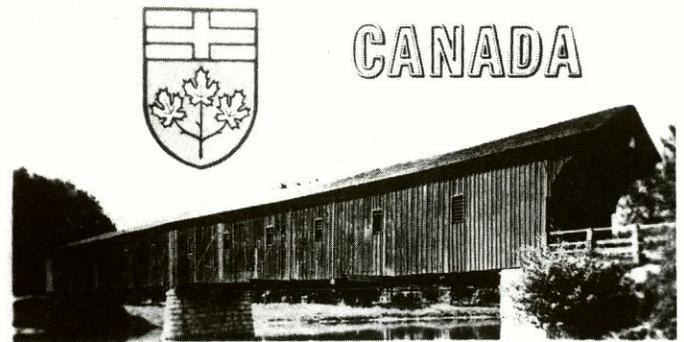
Matthew F. Farfan

Au début du siècle, rares sont les foyers d'Amérique qui ne possèdent pas un album rempli de cartes postales envoyées par des parents ou amis. Elles suscitent une véritable passion et les scènes reproduites sur ces cartes repoussent les frontières de l'imagination.

Cependant, les vues les plus fréquentes montrent l'environnement urbain de petites villes ou villages. Parfois, un pont couvert est reproduit en carte postale. Ces ponts étaient familiers dans le paysage à l'époque.

Au Canada, des ponts couverts ont été utilisés très tôt sur des cartes postales et ce, pour toutes les régions du pays où existaient de tels ponts; Ontario, Québec, Nouveau-Brunswick, Colombie-Britannique et la Nouvelle-Écosse, où aucun pont couvert ne subsiste. Les chroniques à paraître seront consacrées à des ponts couverts illustrés en cartes postales mais disparus depuis de nombreuses années.

En Ontario, la province la plus peuplée au Canada, il s'est construit peu de ponts couverts. En fait, seulement 7 l'ont été pour l'ensemble du territoire. Le seul pont couvert historique à subsister a été construit en 1881, sur la Grand River, à West Montrose (59-51-01), comté de Waterloo. Il s'agit d'une structure à poinçons de 2 travées d'une longueur totale de 57,91m (190'). Ce pont est classé Monument historique.



Une carte du pont de West Montrose avec les armoiries de l'Ontario.

Parmi les ponts couverts disparus du paysage ontarien, le plus spectaculaire est sans contredit le pont à péage de Trenton, comté de Hastings. Conçu par l'ingénieur Nico Hugh Baird et érigé en 1833-34 à l'embouchure de la rivière Trent, ce pont de 6 travées totalisait 228,6 m (750'). Il comptait 2 voies pour la circulation lourde, séparées par une voie piétonnière. La principale caractéristique de ce pont réside dans sa plus courte travée qui pouvait être levée pour permettre le passage des bateaux. Dès le début, cette section du pont est affectée par de nombreux problèmes mécaniques. En 1856, un incendie détruit la travée la plus à l'ouest du pont ainsi que la section mobile. De nombreuses réparations sont faites à cette section sans pour autant remédier définitivement aux problèmes. En 1868, la section mobile du pont est remplacée par une petite travée (avec une ferme ouverte) et la section la plus à l'ouest, par une travée tournante en acier. Un système fiable et sécuritaire. Le pont couvert, maintenant avec 4 travées couvertes, demeurera en service jusqu'en 1916 alors qu'une structure en acier le remplacera.

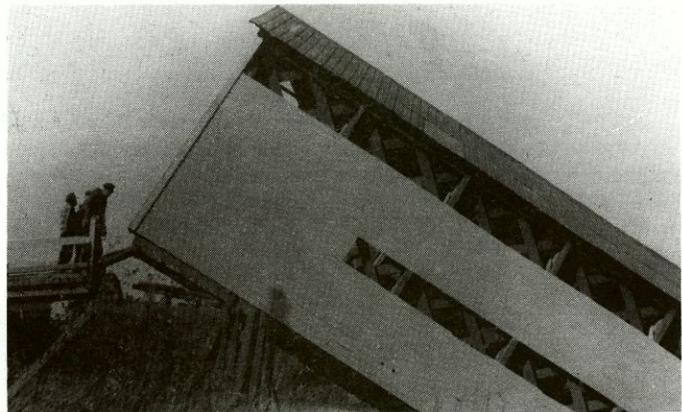
Guy Thibault

C'est au cours de l'été 1958 que le pont couvert abiti- bien de Saint-Dominique-du-Rosaire (61-01-53) rendit l'âme. Monsieur Raoul Roy, maintenant domicilié à Blainville, fut le dernier à traverser ce pont avant qu'il ne s'effondre quelques secondes plus tard. Selon ce dernier, ce ne fut pas un désastre car le pont du village en avait fait «sacrer» plus d'un. Combien de fois, en effet, lui-même ou un de ses voisins, avait-il été obligé de délester une partie d'un voyage de foin ou de pitounes pour pouvoir traverser le fameux pont? Il fallait alors revenir quérir l'excédent de charge temporairement déposé devant le pont. Aussi, le nouveau pont de béton fit le bonheur de ces camionneurs qui pouvaient charger plus généreusement.



Vue du pont quelques minutes après l'effondrement.
Photo: Raoul Roy ©

Monsieur Roy nous raconte qu'en ce jour fatidique, il s'appropriait à sortir du pont avec son habituelle charge de billots lorsqu'il entendit les premières lamentations de la structure. Comme il se savait suivi par un fardier de la Voirie provinciale transportant un lourd tracteur, il stoppa son véhicule pour signaler le danger au conducteur. Trop tard cependant. Le fardier s'était déjà engagé dans le pont. Il ne put qu'assister à la catastrophe. Le pont se cassa par le milieu et s'effondra.



Attention à la marche!
Photo: Raoul Roy ©



Le pont de Trenton et la partie pivotante.

Le message à l'endos de la carte:
Bonjour Mère! Est-ce que ceci te rend nostalgique?

20 kilomètres en amont de Trenton, à Frankford, un autre pont couvert important a été construit au-dessus de la rivière Trent. Peu de détails sont connus au sujet de sa construction et de son histoire. Les reproductions montrent cependant un pont de 6 travées couvertes sur des piliers de bois et 2 travées ouvertes. À une extrémité, la travée ouverte est construite en bois avec une ferme à poinçon. L'autre, plus importante, en forme d'arche, est construite en acier. Ces 2 travées sont séparées du pont couvert par des cages ou îlots remplis de pierre.



Le pont de Frankford, aux environs de 1910.

À suivre.

N.B. Toutes les cartes reproduites font partie de la collection de Matthew F. Farfan.

Sources:

Bell Michael, *Painters in New Land*, Toronto 1973.

Boyce Gerald E., *The Covered Bridge at Trenton*, 1980.

Harrington Lyn & Richard, *Covered Bridges of Central and Eastern Canada*, Toronto 1976.



Le camion de marque Fargo qui tirait la charge était presque sorti du pont au moment du drame. Le poids de son chargement le fit reculer jusque dans les eaux vaseuses de la rivière Davy.

Après de multiples essais infructueux et plusieurs câbles brisés, c'est le curé du village qui se mit de la partie. Bénédiction aidant, on parvint à hisser sur la terre ferme la moitié du pont contenant le fardier. Le pont sortit des eaux docilement, comme un radeau. La circulation fut rétablie sur un pont de béton... plus moderne.



SAINT-CAMILLE JUNIOR !

Gérald Arbour

La municipalité de Saint-Camille se trouve aux prises avec un dédoublement de pont. En effet, joutant le pont couvert de Saint-Camille (61-75-03), une nouvelle structure est apparue presque par enchantement. Un producteur forestier a construit, à ses frais, un pont acier bois lui permettant de contourner le pont couvert et de faire circuler ses camions sans limite de charge et de hauteur.

Ceci est une excellente initiative qui permet de préserver le pont couvert mais qui change radicalement le paysage aux abords du pont couvert. Un autre problème se situe au niveau des autorisations et permis. Il semble que la Municipalité ait été placée devant le fait accompli et le ministère des Transports exige le démantèlement du nouveau pont. Serait-il construit trop près du pont couvert? Est-ce que les assises du pont couvert sont menacées? La nouvelle construction risque-t-elle d'obstruer la rivière en cas de crue ou d'embâcle?

Cette situation embête les élus municipaux qui souhaitent mettre en valeur le pont couvert, y effectuer les réparations nécessaires et, en bout de ligne, le citer en tant que bien culturel.



Le nouvel environnement du pont de Saint-Camille.
Léo Bonin 1996 ©.



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 la dernière partie de la liste de ces numéros manquants.

| Vol | No | Page | Numéro | Référence |
|-----|----|------|------------------|--------------------------|
| 11 | 1 | 1 | 61-11-02 | Decelles |
| 11 | 1 | 5 | S-11-01 | Kappellbrücke |
| 11 | 1 | 6 | S-06-03 | Kasemenbrücke |
| 11 | 1 | 7 | S-06-03 | Kasemenbrücke |
| 11 | 2 | 3 | S-06-01 | Aarberg |
| 11 | 2 | 3 | S-01-02/WG-01-13 | Rheinbrücke |
| 11 | 2 | 4 | S-06-04 | Wintersei, Hasle |
| 11 | 2 | 4 | S-06-09 | Zentrumbrücke, Schüpbach |
| 11 | 2 | 4 | S-02-06 | Hundwiler, Hundwil |
| 11 | 3 | 8 | 38-25-03 | Gudgeonville, Pen. |
| 11 | 3 | 8 | 14-70-04 | Milroy, Indiana |
| 11 | 3 | 8 | 35-55-01 | Eldean, Ohio |

| Vol | No | Page | Numéro | Référence |
|-----|----|------|----------|-------------------|
| 12 | 1 | 6 | 61-54-09 | Chute Panet |
| 12 | 3 | 7 | 61-17-08 | du Bras-du-Milieu |
| 12 | 4 | 3 | S-06-02 | Altebrücke |
| 12 | 4 | 4 | S-06-02 | Altebrücke |



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.
Brief 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.