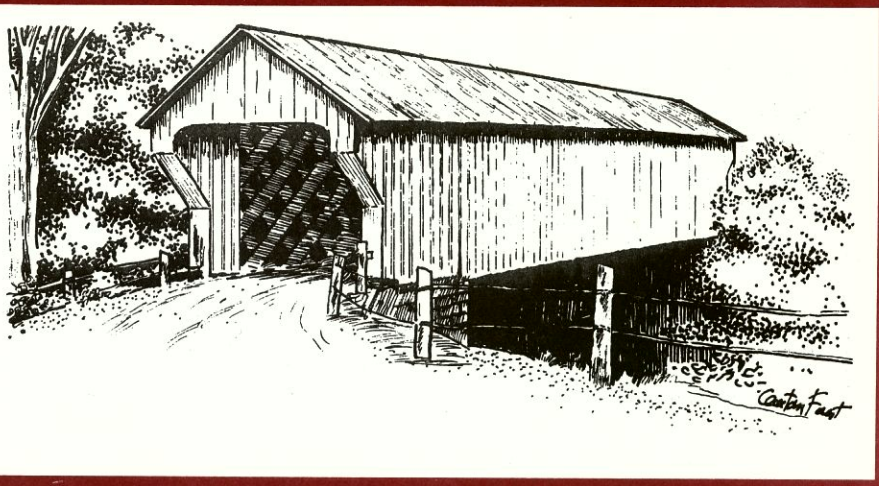
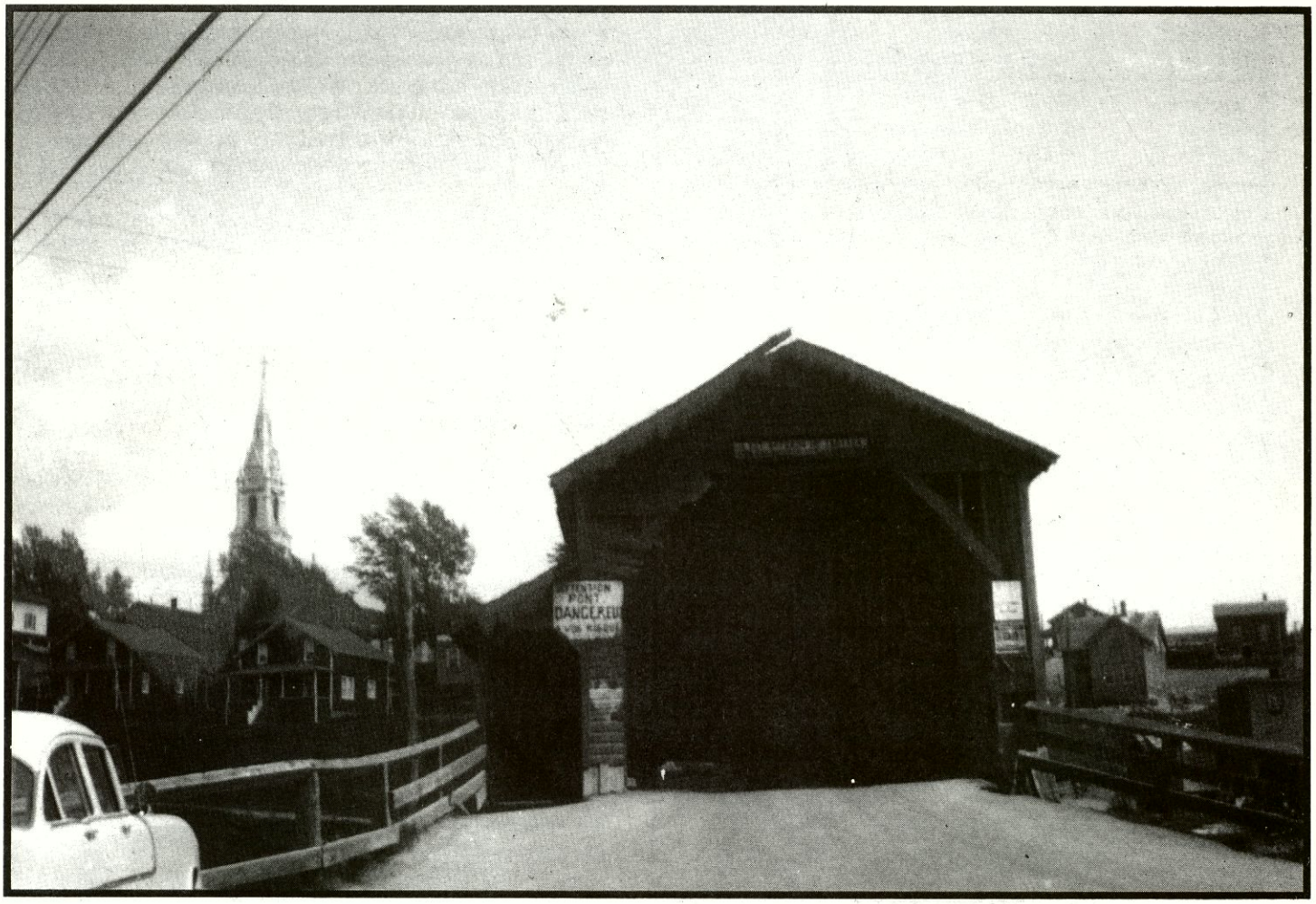
Le Pont'âge



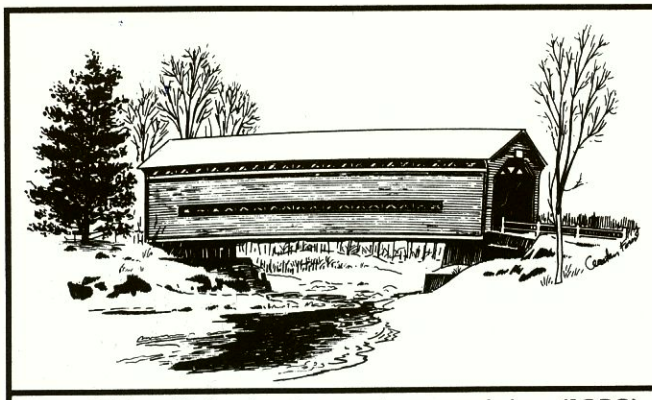
15e ANNÉE VOLUME XVI NUMÉRO 1 AUTOMNE 1996



Le pont du Village (61-22-04) à Saint-Ludger, peu de temps avant son remplacement. Quelques-unes de nos structures seulement avaient une voie réservée pour les piétons. Parfois, un tel trottoir était ajouté lors de travaux d'entretien de la structure.

Photo: Chester R. Whitman. ©

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 quatrième samedi du mois d'août, au Village québécois d'antan de Drummondville.

Dépôt légal: 4e 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

92	
MENACÉ	Eustis
DÉLABRÉ	du Panache
SURSIS	Beauséjour

D'un pont à l'autre

15e ANNIVERSAIRE

47 membres se sont déplacés pour assister à l'assemblée générale de la SQPC. Cette assemblée coïncidait, à quelques jours près, avec le 15e anniversaire de la Société. Pour l'occasion, un superbe recueil de photographies de tous les ponts couverts du Québec, de 1981 à 1996, a été offert aux membres présents. En soirée, 36 personnes sont demeurées sur place pour un souper communautaire et la présentation d'un diaporama à l'auberge du village.

Les directeurs Beaujean, Bérubé et Paquin ont été réélus par acclamation.

RENOUVELLEMENT

Ce numéro du Pont'âge contient votre avis de renouvellement. Lors de l'assemblée annuelle, la SQPC comptait 293 membres en règle. C'est en votre compagnie que nous avons vécu ces 15 dernières années. Nous vous remercions de votre collaboration et de votre appui. Nous espérons que vous serez des nôtres pour plusieurs années encore. Comme par le passé, votre carte de membre sera expédiée avec le numéro d'hiver du Pont'âge. Cependant, prenez note de l'avis qui accompagne l'offre du livre « Images de nos ponts couverts » en page 8 du journal.

EN VRAC

Les terribles inondations de juillet dernier ont causé la destruction du pont des Peupliers (61-17-06). À un certain moment, les 10 ponts des régions Mauricie, Saguenay/Lac Saint-Jean et Côte-Nord ont été menacés. Pour ceux et celles qui connaissent l'endroit, l'eau a monté jusqu'à 20cm (8") sous le tablier du pont Louis-Gravel (61-62-01), ce qui donne une idée de l'ampleur des inondations. Le bilan aurait donc pu être plus lourd. À plusieurs endroits, les routes ont été coupées, parfois les culées des ponts ont été minées mais les structures ont tenu bon. À Ferland-Boilleau, un village particulièrement dévasté, le pont du lac Ha! Ha! (61-17-04) a été épargné alors que le pont de ciment, érigé pour contourner le pont couvert, a été détruit.

Un rapport d'inspection de tous les ponts couverts par le ministère des Transports, déposé en août dernier, prévoit une injection de capitaux d'environ 2 millions de dollars, sur 5 ans, pour la rénovation et l'entretien de 20 structures. Il s'agit d'une très bonne nouvelle.

Les travaux aux ponts mentionnés dans cette liste sont en cours ou seront réalisés dans les prochaines semaines:

- Il est maintenant presque impossible de se rendre au pont du Panache (61-01-21) sans utiliser un véhicule tout terrain.
- Peinture au pont du Petit-Quatre (61-02-20) et modification du style des ouvertures dans le lambris.
- Le tablier du pont de l'Île (61-02-23) sera renforcé à l'hiver.

• Un gabarit a été installé au pont des Souvenirs (61-02-33). La Corporation de développement de Val-Paradis, Villebois et Beaucanton a des projets de mise en valeur pour le secteur des ponts et s'inquiète de la mauvaise condition de la structure.

• Une première au Québec; après que la circulation automobile y eut été interdite pendant près de 20 ans, les véhicules ont brièvement circulé de nouveau sur le pont Grandchamp (61-09-02). Peu de temps après cette remise en service, toute circulation fut de nouveau interdite. Un dossier à suivre.

• Comme l'on prévoit installer des gabarits aux ponts Balthazar (61-11-01) et Decelles (61-11-02), la SQPC a demandé que le portique du pont Decelles soit reconstruit dans sa forme originale, ce qui fut fait.

• Un trottoir a été aménagé le long de la rivière Grande-Vallée, de la route 132 au pont Galipeault (61-23-01). Des travaux d'entretien sont prévus pour cette structure.

• Le pont Thiffault (61-37-03) sera repeint en rouge.

• La municipalité de Saint-Sylvestre poursuit l'aménagement de la halte routière au pont Saint-André (61-40-03). Un panneau explicatif sera installé.

• Le pont Lambert (61-44-08) a été repeint et une corde a été réparée.

• La MRC Antoine-Labelle a entrepris des discussions avec la compagnie Maclaren pour la mise en valeur du site du pont Gareau (61-46-01).

• Le pont des Raymond (61-51-01) a été repeint tandis que quelques pièces ont été réparées sur le pont Étienne-Poirier (61-51-03).

• Les culées et piliers du pont Marchand (61-53-01) seront reconstruits.

• Des appels d'offres ont été demandés pour des réparations au pont Prud'homme (61-72-01).

EXCURSION NORDIQUE

Monsieur Guy Thibault est disponible pour organiser une randonnée pour ceux et celles qui souhaiteraient visiter le pont du Canton Laas en hiver. En skis de fond ou en raquettes, le projet est intéressant pour compléter la visite de tous nos ponts. Le voyage aurait lieu fin février, début mars, lors de la semaine de relâche scolaire.

On rejoint Guy, le soir, au (514) 224-5795.

SOUPER BÉNÉFICE

La Société d'histoire et du patrimoine du Haut-Saint-François tiendra, le 6 novembre prochain, à 19 heures, au Centre culturel de Cookshire, 75 rue Castonguay, son souper bénéfice annuel.

Cette Société d'histoire parraine les différentes étapes des travaux prévus au pont John-Cook (61-18-04), dont celle de la mise en valeur de la flore de l'ancien lit de la rivière Eaton. Le souper sera suivi d'un spectacle de musique folklorique. Le coût du repas est de 20$ par personne.

NOS MEMBRES

En ballade ou au travail, Lise Delisle et Fernand Richard ou Colette Aubé et Léo Bonin ne cessent de penser aux ponts couverts. Leurs recherches ont permis à la Société de s'enrichir de 2 nouvelles cartes postales.

Jean-Marie Beaujean (# de certificat 26), Alain Bernier (27), André Cloutier (28) et Guy Thibault (29) se sont vu remettre un certificat lors de l'assemblée générale pour avoir complété la visite des ponts couverts du Québec.

Monsieur Pierre Milot s'est rendu au pont de Saint-Camille (61-75-03) peu de temps après l'incendie. Il a retiré le panneau toponymique tordu du tas de débris.

Monsieur Jérôme H. Remick offre la possibilité aux membres de faire l'acquisition de sa médaille personnelle avec le pont couvert de la SQPC sur l'avers:

C.P. 9183,
Sainte-Foy,
QC
G1V 4B1.

Finis cuivre, or ou argent disponibles, 3,25$ ch. + 90¢ de poste pour 1 ou 2 médailles, 1,45$ pour plus de 2 médailles.

NOUVELLES CARTES POSTALES

Dessin du pont de Saint-Edgar (61-10-05)
Dessin du pont Galipeault (61-23-01)
Une vue d'hiver du pont Savoyard (61-25-15)
Une vue du pont Venne (61-31-01) de Saint-Côme.

LES ÉDITIONS DU FLÂNEUR

Un superbe t-shirt (10$ + 2$ de frais de poste) du pont Galipeault a été produit par les éditions du Flâneur de Matane.

Cette maison d'édition offre différents carnets pour plusieurs destinations touristiques du Bas Saint-Laurent / Gaspésie / Îles-de-la-Madeleine.

Les éditions du Flâneur,
289 rue du Bon-Pasteur,
Matane, QC
G4W 3C8.

ERRATUM

En première page du Pont'âge, volume XV numéro 4, il aurait fallu lire:

collection Normand Tardy au bas de la photo du pont Blanchette.

Volume XV numéro 4, page 8 pour vos dossiers, il aurait fallu lire:

Vol. 11 no.1 page 1 **(61-45-02) Freeport (Cowansville)**

Merci à Alban Berthiaume pour nous l'avoir souligné.

LES INGÉNIEURS

Gaétan Forest

Depuis plus de 200 ans, le rôle de l'ingénieur dans l'édification des communications terrestres est crucial pour notre société organisée Nous pouvons encore admirer de nos jours des ouvrages publics conçus par des ingénieurs issus de la première école. Cette série d'articles nous présentera des ingénieurs célèbres ayant oeuvré dans le domaine des ponts.

ÉCOLES DE GÉNIE MILITAIRE ET CIVIL.

Des maisons d'enseignement guident leurs premiers pas. En Grande-Bretagne, la Woolwich Academy de Londres, ouverte depuis 1741, produit une pléiade d'ingénieurs militaires qui sont aussitôt envoyés en mission dans les colonies anglaises. Le Canada, nouvellement conquis (1760), constitue un vaste champ de pratique pour les ingénieurs de l'Armée. Ceux-ci se voient confier l'arpentage et la cartographie du pays, la construction de routes et de ponts. À cette époque le réseau routier canadien est encore embryonnaire et ne fait que compléter le réseau de navigation. Un peu partout, le long des grands axes fluviaux, les ingénieurs royaux s'évertuent à contourner au moyen de canaux et d'écluses les obstacles que sont les rapides. La menace d'invasion américaine incite les chefs militaires britanniques à fortifier de tels lieux stratégiques.

De son côté l'Armée américaine prépare ses meilleurs candidats à une carrière en génie militaire. À partir de 1802, la United States Military Academy forme des ingénieurs à West Point, dans l'état de New-York. Une nouvelle révolution industrielle s'amorce en Europe au début du 19e siècle. L'avènement du chemin de fer révolutionne les transports. L'Amérique, qui rêve de dominer ses grands espaces, souscrit à cette nouveauté technologique. Devant la perspective d'un nouvel Eldorado, les ingénieurs civils se bousculent aux frontières du Canada. Plusieurs viennent de Grande-Bretagne, d'autres des États-Unis. La profession s'organise. Déjà la réputation des écoles de génie dans plusieurs pays n'est plus à faire: le Bergakademie en Allemagne, l'École Polytechnique de Paris, l'Institut Polytechnique de Vienne ouvert en 1815. Norwich , Grande-Bretagne, en 1819. La Royal Polytechnic de Berlin en 1821. Renssealer, dans l'État de New-York en 1824. Le Canada entre lui aussi dans la tradition moderne du génie: une première école voit le jour au Nouveau-Brunswick, le Kings College, vers 1830. Les nombreux promoteurs de chemins de fer s'arrachent les diplômés de ces écoles à partir du second tiers du XIXe siècle.

SOCIÉTÉS D'INGÉNIEURS

Tous ces ingénieurs reconnaissent l'avantage de se regrouper afin de favoriser l'échange de connaissances et le développement de nouvelles techniques. Ainsi naissent les sociétés d'ingénieurs. George Smeaton fonde la British Society of Engineers. Cet organisme prend le nom de Institue of Civil Engineers vers 1820. D'autres pays suivent l'exemple de l'Angleterre. En 1848 la France possède sa société d'ingénieurs civils. En 1852 les États-Unis emboîtent le pas en fondant la American Society of Civil Engineers.

À la fin du XVIIIe siècle au Québec la construction des ponts relève la plupart du temps de la responsabilité du Grand Voyer, selon le système de corvées. Cependant certains ouvrages sont conçus par les ingénieurs royaux britanniques, lorsque ces structures sont partie intégrante d'une voie construite ou utilisée à des fins militaires. Quelques ingénieurs royaux ont supervisé la réalisation de structures capables de porter l'artillerie lourde lors de déplacements de troupes sur les grands axes routiers du pays.

WILLIAM TWISS

Officier et ingénieur militaire, il arrive à Québec en 1776 à l'âge de 31 ans, avec déjà à son actif seize ans d'expérience en génie militaire. L'expérience acquise durant la guerre de Sept ans lui vaut une commission d'enseigne dans le génie royal. À peine un mois après son arrivée à Québec, en tant qu'aide de camp du colonel William Phillips, sous le commandement du major-général John Burgoyne, Twiss participe à la campagne menée pour refouler les Américains en dehors de nos frontières.À Saint-Jean-sur-Richelieu, William Twiss supervise la construction d'une flotte de canonnières britanniques qui s'opposera à une flottille américaine commandée par Benedict Arnold sur le lac Champlain. Twiss participe à cet engagement et se mérite une « distinction particulière » pour le succès de cette opération. En tant qu'ingénieur le plus haut gradé et ingénieur en chef de l'expédition de Burgoyne au printemps 1777, il participe à la prise du fort Ticonderoga, dans l'État de New-York, mais se constitue prisonnier lors de la reddition de Burgoyne, l'automne suivant. Twiss est échangé et libéré quelques jours plus tard et revient à Québec.

Hôpitaux, moulins à vent, entrepôts, casernes, fortifications, prisons, boulangeries, forges, barrages, routes et ponts sont les principaux ouvrages conçus par les ingénieurs royaux pour supporter la logistique militaire. Ils préparent également les plans de divers postes à établir dans la province. De 1777 à 1783, William Twiss participe à une grande variété de travaux un peu partout sur le territoire: on le retrouve à Québec, à Sorel, à l'île aux Noix, à Saint-Jean et à Montréal. En 1778 et en 1779, le gouverneur Haldimand confie à Twiss, alors promu capitaine, la responsabilité de choisir le site d'un établissement naval près de Cataraqui (Kingston, Ont.), puis la direction du chantier de creusage d'un canal fortifié à Coteau-du-Lac (Qué.). Ce canal comportera un réseau d'écluses et améliorera grandement les communications avec l'intérieur. Il va de soi que des ponts franchiront ce canal pour accommoder la population locale [1].

Durant l'année qui précède son départ pour l'Angleterre, le capitaine William Twiss supervise la construction de ponts sur le chemin du Roy. Cette artère est cruciale du point de vue des stratèges

militaires britanniques. Les ponts disséminés sur son parcours doivent posséder les capacités de charge suffisantes pour permettre le passage de l'artillerie lourde. Un de ces ponts est celui qui franchit la rivière du Loup à Rivière-du-Loup-en-Haut (Louiseville). À l'époque, écrit Germain Lesage, «il n'y a pas de pont sur la grande rivière du Loup. Les ingénieurs de l'Armée se mettent à l'oeuvre pour en construire un. Le 11 janvier 1781, William Twiss vient examiner la situation et, le 15 suivant, il écrit à Haldimand que les piliers de pierres seront terminés avant la fin de l'hiver. Le 19 mars, il demande au Gouverneur de donner au capitaine de milice Jean Desjarlais, l'ordre de faire couper, équarrir et transporter sur place tout le bois nécessaire pour que la structure puisse être érigée au mois de juillet suivant».

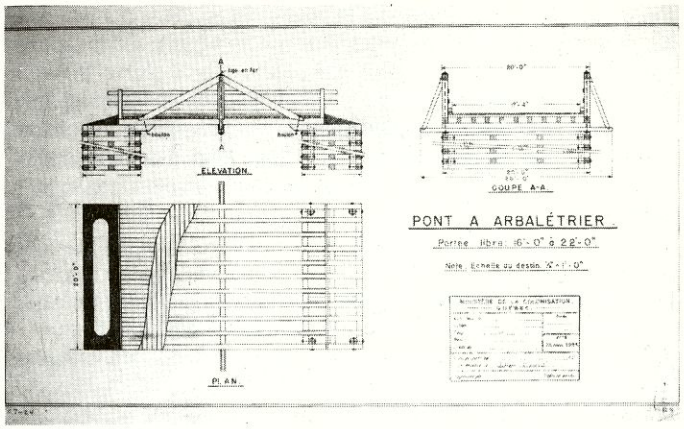
Les ponts de la Rivière du Loup en Haut et de Berthier en Haut

En 1783 l'artiste militaire James Peachey peint une aquarelle du site et représente une structure dont les poutres portantes, disposées en plusieurs cours, sont projetées à partir des assises, qui paraissent en bois (contrairement à ce que dit Twiss dans sa lettre à Haldimand.). Ce genre de structure, simple en apparence mais facile à construire, utilisait des arbalétriers et des contre-fiches, selon un modèle fort populaire en Angleterre et en Suisse. Le pont de Berthier-en-Haut (aujourd'hui Berthierville), aussi construit en 1781, est d'un type similaire, mais la pente de sa chaussée est plus forte et des poinçons sont reliés aux arbalétriers. Les culées sont de bois équarri.

Sans être protégé par un lambris ou une couverture, le pont de la Rivière du Loup sera en service une vingtaine d'années. En 1799 les habitants demandent que le pont qui «menace ruine» soit reconstruit. Mais le grand voyer John Antrobus s'y oppose. Une soixantaine de propriétaires riverains en appellent à la Cour du Banc du Roi et proposent un nouveau site. Le tribunal se prononce en leur faveur mais rien ne bouge. Le curé Bertrand intervient auprès du lieutenant-gouverneur, Sir Robert Shore Milnes, en juin 1801. Celui-ci envoie le grand voyer Gabriel Elzear Taschereau examiner le site. John Antrobus, dans une lettre à H. Ryland le 8 juillet 1801, s'oppose encore à la reconstruction du pont, soutenant que « l'opinion des habitants ne vaut rien à cause de leur ignorance des mathématiques et de la géométrie » (...!), et il ordonne de simplement réparer le pont.

En 1815, ce pont existe toujours. L'arpenteur Joseph Bouchette en fait l'éloge en ces mots: «Près du village, un très beau pont de bois traverse la Grande Rivière du Loup, et il est construit (...) d'une manière à la fois élégante et solide».[2]

Rentré en Angleterre, William Twiss continue d'oeuvrer dans le domaine du génie. En tant que lieutenant-gouverneur de la Royal Military Academy, à Woolwich, il verra défiler les recrues de l'école de génie militaire de 1794 à 1810 avant de quitter le service actif. Entre temps, il a été promu colonel dans le génie royal (1802) et colonel-commandant du génie royal (1809).



Plan d'un pont à arbalétrier dessiné par les ingénieurs du ministère de la Colonisation en 1944.
Collection Gérald Arbour

À la même époque il participe à d'autres ouvrages en Hollande et en Irlande, sur les côtes de son pays natal. Il décède en 1827 à l'âge vénérable de 82 ans, dans sa résidence de Harden Grange, dans le West Yorkshire. Il avait été promu général deux ans plus tôt [1].

Son expertise est appréciée dans le milieu des ingénieurs. Par exemple, en 1800, le «Colonel Twiss of Woolwich» participe à un débat sur la question d'un pont en fer de 600 pieds de portée, conçu par Thomas Telford et James Douglass, le «New London Bridge», à construire sur la Tamise [3]. Les auteurs de ce projet d'une ampleur sans précédent, mais qui ne fut jamais réalisé à cause des coûts prohibitifs, pavaient la voie à une étrange compétition. Ils déclaraient ouverts, en quelque sorte, les «jeux de l'audace» en matière de franchissement d'obstacles naturels au moyen de structures sans appui intermédiaire. Ils lançaient une mode qui persistera quelques décennies.

1- Dictionnaire Biographique du Canada, Les Presses de l'Université de Montréal, pp. 870-871.

2- Germain Lesage, o.m.i. Histoire de Louiseville, 1665-1960. Presbytère de Louiseville, 1961, pp. 115,121, 122, 152.

3- Ted Ruddock. Arch Bridges and their Builders, 1735-1835. Cambridge University Press, 1977. p. 158.

LA CARTE POSTE

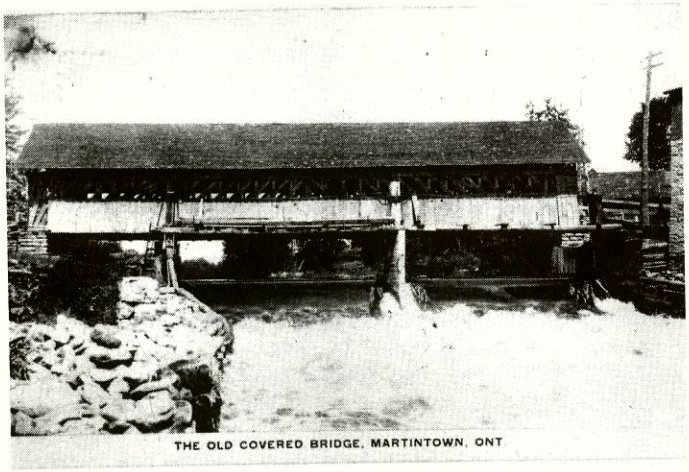
LES PONTS COUVERTS EN ONTARIO partie 2

Matthew F. Farfan

En Ontario, tous les ponts couverts connus ont été représentés sur des cartes postales commerciales ou privées, à l'exception du pont de Peterborough, sur la rivière Otonabee. Il est probable que la structure avait cessé d'exister lorsque la carte postale a été inventée.

Dans le comté de Glengarry, il existait 2 ponts couverts, à quelques kilomètres l'un de l'autre; l'un à Martitown, l'autre à Williawstown.

De ces 2 ponts enjambant la rivière Black (ou au Raisin), le plus inhabituel est celui de Martintown. Bâti après l'inondation de 1861 ou 62, ce solide pont d'une travée survivra jusqu'en 1963, soit un peu plus d'un siècle. Son originalité consistait dans l'utilisation de la si particulière ferme Haupt, inventée en 1839 par Herman Haupt de Pennsylvanie. Ce pont fut le seul au Canada a avoir été érigé selon ce type de structure. Aux États-Unis, 2 ponts Haupt modifiés subsistent (un en Caroline du Nord, l'autre au Vermont)[1]. La voie charretière du pont de Martintown était double, séparée par un mur bas, large de 10 cm (4") et haut de 12,5cm (5") [2].

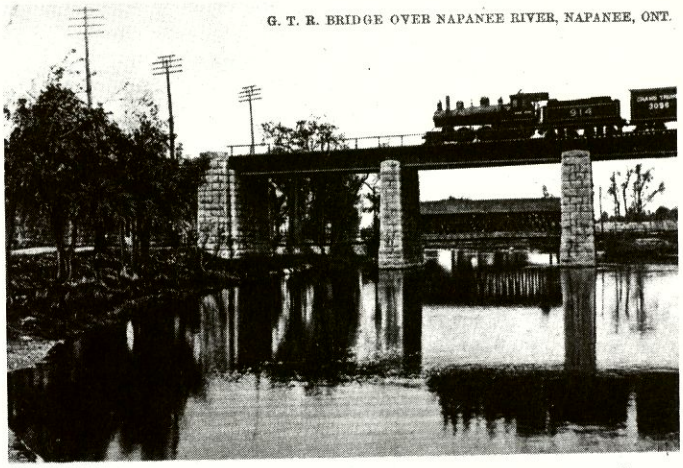


Carte postale du pont de Martintown expédiée en 1930. La ferme Haupt est très visible, tout comme le toit recouvert de bardeaux. À l'avant-plan, le barrage et le mécanisme servant à contrôler le niveau de l'eau à partir de la passerelle accolée au pont.

De tous les ponts couverts ontariens, le plus fréquemment reproduit sur les cartes postales est probablement le pittoresque pont de la rivière Napanee, du village du même nom, dans le comté Lennox et Addington. Érigé vers 1840, ce pont de type Town d'une travée reposait sur des culées de maçonnerie.

Le pont de Napanee en 1909.
L'expéditeur de la carte postale notait;
Tout à l'air en mauvais état ici..."

Il était recouvert d'une toiture en bardeaux et le lambris à déclin empêchait la pluie de s'écouler sur la partie inférieure de la structure. En 1905 ce pont montrait des signes évidents de vieillesse et ses jours étaient comptés. Une grande partie du lambris avait disparu exposant les fermes aux éléments naturels et des piliers de renforcement avaient dû être ajoutés. La date exacte de la disparition de ce pont demeure inconnue.



Le pont ferroviaire de la compagnie du Grand Tronc sur la rivière Napanee. En arrière-plan, le pont couvert. Photographie prise vers 1905.

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

Sources:

1- NDLR: les ponts Bunker Hill (33-18-01) et Sayres (45-09-06).

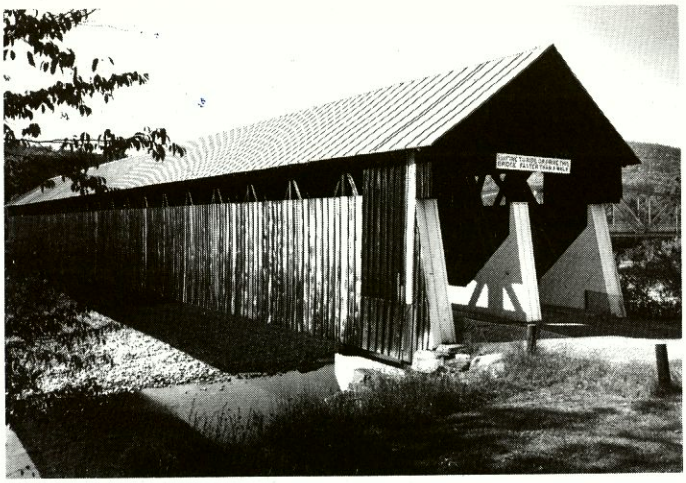
2-Lyn and Richard Harrington, Covered Bridges of Central and Eastern Canada, Toronto 1976.

BRIDGEPORT, CA VERSUS BLENHEIM, NY

Joseph D. Conwill

La portée d'un pont, c'est l'espace libre entre les culées, soit l'espace qui est effectivement franchi d'un seul coup. Lequel des ponts couverts peut prétendre avoir la plus longue portée au monde? Il y avait 2 prétendants à ce titre[1] soit le pont de Blenheim (32-48-01) construit par Nichols M. Power dans l'état de New york et le pont Bridgeport (05-29-01) construit par David I. Wood en Californie.

Selon les recherches de l'historien Richard Sanders Allen et du professeur S. Griswold Morley, de l'université de Californie (Berkeley), tous deux ayant utilisé un ruban à mesurer de la même marque, il faut en conclure que le pont de Blenheim, avec ses 64mètres (210') devance par .6 m (2') le pont de Bridgeport à seulement 63,4m (208').



Le pont de Blenheim (32-48-01)
Joseph D. Conwill ,1994. ©

Plusieurs mesures ont été publiées récemment pour le pont de Bridgeport dont une à 71m (233'). J'ai visité ce pont le 13 mai 1996 dans le seul but de vérifier ces données. Les premières conclusions s'avèrent fondées mais il y a une particularité de la construction qui complique les choses. La culée sud du pont de Bridgeport est perpendiculaire à la rivière Yuba alors que la culée nord a été érigée en biais. La corde inférieure du côté amont est donc légèrement plus longue que celle du côté aval. Peut-être que la longueur totale de 64,1m (210' 4" et 5/8) avancée par la Société historique du comté de Nevada est finalement exacte à cause de cette particularité.

Cette polémique entourant lequel des 2 ponts possède la plus longue portée ne fait qu'ajouter au charme qui se dégage de l'imposante structure recouverte de bardeaux du pont de Bridgeport.

1- NDLR: pour ajouter à la controverse, une autre structure de bois (non couverte) revendique le titre de pont ayant la plus longue travée au monde. Il s'agit du pont de Sioux Narrows, Ontario, qui mesurerait ... 64m (210').

Le pont de Bridgeport (05-29-01)
Joseph D. Conwill, 1996. ©

DERNIÈRE HEURE

Le pont de Chazel (61-02-11) a été incendié le 30 août dernier. Cette structure relativement isolée était le lieu de rencontre de petits groupes qui avaient établis leurs quartiers dans les culées du pont. La Sûreté du Québec avait, à quelques reprises, perquisitionné l'endroit pour y découvrir différents articles volés.

Le lendemain de l'incendie, un appel téléphonique reçu à Authier-Nord annonçait l'incendie du pont Levasseur (61-02-37) pour les prochains jours. Un appel pour brouiller les pistes? Une blague de mauvais goût? Toutes les hypothèses sont étudiées par les enquêteurs.

Le pont de Chazel est le 3e pont couvert a être détruit par le feu au cours de l'été 1996. Cette situation est très frustrante car elle nous laisse peu de moyens pour réagir. Des pourparlers ont lieu avec la Sûreté du Québec et la municipalité de Saint-Janvier pour inclure les ponts de Villemontel (61-01-07) et de Chazel dans l'offre de récompense proposée dans le cas de Saint-Camille.

En très bonne condition, apprécié des citoyens, le pont de Chazel n'aura eu comme seul handicap que le fait de franchir la rivière La Sarre dans un lieu isolé.

Gérald Arbour 1985. ©

Avis de changement d'adresse

Jean-Marie Beaujean a changé de serveur Internet par conséquant ses nouvelles adresses sont:

Email: beaujean@total.net

Web: http://www.total.net/~beaujean

N'oubliez pas d'aller voir son site régulièrement.

500$ DE RÉCOMPENSE

500$ RÉCOMPENSE 500$

La Société québécoise des ponts couverts inc. (SQPC) offre une récompense pouvant atteindre 500$ pour toutes informations menant à l'arrestation et la mise en accusation du ou des responsables de l'incendie du pont couvert de Saint-Camille, le 30 juin 1996.

Les informations peuvent être transmises confidentiellement à l'un ou l'autre des numéros de téléphone qui suivent:

- **La Sûreté du Québec de Weedon: (819) 877-2466**
- **La municipalité de Saint-Camille: (819) 828-3723**
- **La Société québécoise des ponts couverts: (514) 651-6443**

Toutes les personnes ou groupes qui auraient été choqués par un tel geste peuvent se joindre à cette quête d'informations et augmenter la prime afin que cessent de tels gestes gratuits à l'encontre de notre patrimoine bâti.

PETITE ANNONCE

Maintenant disponible! Tous les ponts couverts du Québec en photographies.

Pour souligner ses 15 années d'existence, La SQPC propose à ses membres et au public en général un album souvenir de tous les ponts couverts qui existaient au Québec au moment de la fondation de la Société.

Des photographies en noir et blanc de 116 ponts couverts comme vous ne les avez peut-être jamais vus. Un complément idéal au guide les Ponts Rouges du Québec.

IMAGES DE NOS PONTS COUVERTS, 68 pages, papier glacé, format 21,5cm x 28 (8.5 x 11) offert au prix de 10$ AVEC VOTRE FORMULE DE RENOUVELLEMENT SEULEMENT.

IMPORTANT

À 10$, ce volume vous est proposé à un coût nettement inférieur à ce qu'il a fallu débourser pour le faire imprimer.

Il est donc prévu de vous expédier ce volume avec le numéro d'hiver du Pont'âge afin d'économiser les frais de poste.

Si vous désirez recevoir immédiatement votre exemplaire, l'indiquer sur votre avis de renouvellement et ajouter 2,50$ pour la poste.

Exemple: renouvellement 10$ + Images de nos.. 10$ + 2,50$ de frais de poste = 22,50$.

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$

Images de nos ponts couverts tous les ponts couverts du Québec en photographies.(1996)
68 pages sur papier glacé. 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 de 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.

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

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.