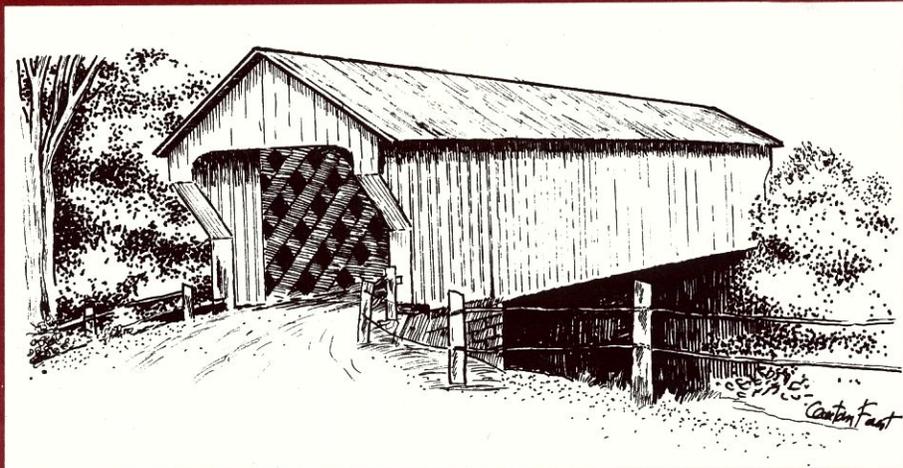


Le Pont'âge



15e ANNÉE

VOLUME XVI

NUMÉRO 2

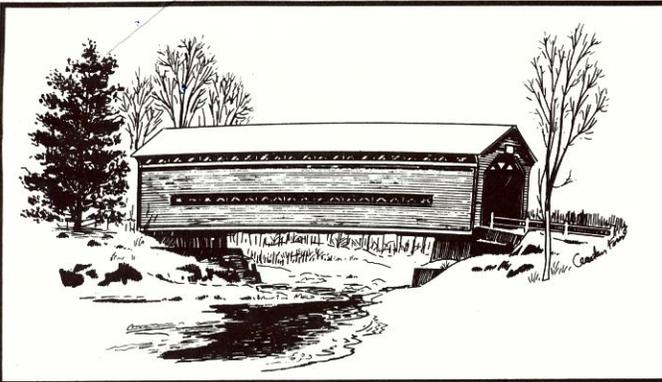
HIVER 1997



Le 19 octobre 1996, à 14 heures, des dignitaires, des citoyens et des membres de la SQPC s'étaient donné rendez-vous au pont Grandchamp (61-09-02) de Sainte-Geneviève-de-Berthier afin de célébrer la réouverture de ce pont à la circulation automobile après presque 20 ans d'abandon.

Photo Pierre Duff©

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: 1er trimestre 1997
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 RÉNOVÉ EN 1997

Le ministère des Transports est actuellement à préparer les plans et devis pour une restauration complète du pont d'Eustis (61-18-02). Ces travaux devraient avoir lieu l'été prochain. Il s'agit d'une excellente nouvelle compte tenu que le même ministère avait fait une demande pour démolir ce pont. Les efforts conjugués de la municipalité, du ministère de la Culture et des Communications, de gens du milieu, des médias et de la SQPC auront vaincu les résistances dans ce dossier.

RENOUVELLEMENT

Comme c'est devenu une habitude, plusieurs membres ont profité de la période de renouvellement pour ajouter une contribution supplémentaire à leur cotisation et nous les en remercions. Nous aimerions particulièrement souligner les contributions substantielles des membres suivants:

*Amyot-Monette, Colombe Feinberg, Joyce
Loubert, Estelle Picard, Robert*

La majorité de ceux et celles qui ont renouvelé ont commandé leur exemplaire du livre *Images de nos ponts couverts*. Environ 50% des exemplaires de cette édition sont déjà vendus moins de 6 mois après son lancement.

EN VRAC

Un fonctionnaire de la M.R.C. d'Abitibi Ouest effectue présentement des recherches et démarches afin d'examiner diverses possibilités pour éviter que le pont mi-hauteur (61-02-P1) de Saint-Eugène-de-Chazel ne se détériore davantage.

En 1997, des travaux sont prévus au pont Bordeleau (61-13-03).

Une résolution de la municipalité du Canton de Wright, en date du 4 novembre 1996, demande au ministère de la Culture et des Communications de contribuer financièrement pour la construction d'un pont neuf ou pour une augmentation du tonnage du pont Cousineau (61-25-08).

Le pont des Raymond (61-51-01) a reçu la visite d'une équipe d'entretien en novembre dernier.

Même scénario au pont Étienne-Poirier (61-51-03).

La réfection des culées et piliers du pont Marchand (61-53-01), prévue pour l'hiver 97, est reportée au prochain exercice financier.

Les travaux sont complétés au pont Prud'homme (61-72-01) et la couleur rouge a été rétablie, tel que souhaité par la municipalité.

Le pont Bell (55-06-28) de Sussex, au Nouveau-Brunswick, s'est effondré en octobre dernier. Un camion surchargé est la cause de l'accident.

La municipalité de Pont Chrétien-Chabanet prévoit effectuer, en 1997, des travaux d'entretien sur l'unique pont de bois couvert de France (F-07-03-01).

92		
MENACÉ		Eustis
DÉLABRÉ		du Panache
SURSIS		Beauséjour

EXCURSION NORDIQUE; rappel

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.

NOS MEMBRES

Monsieur Benoît Plamondon nous a fait parvenir le premier calendrier 1997 comptant 2 ponts couverts; le pont Louis-Gravel (61-62-01) en janvier et le pont de Saint-Edgar (61-10-05) en juin.

Thomas E. Walczak, de Pennsylvanie, a déniché un calendrier édité en Californie montrant 11 ponts couverts américains et 1 pont du Québec; le pont du Faubourg (61-17-01).

Richard Boutin a édité 2 nouvelles cartes (format carte de souhaits) avec des ponts couverts; le pont Lambert (61-44-08) et le pont de Hartland (55-02-07).

On le rejoint au 243 Route 265, Notre-Dame-de-Lourdes, G0S 1T0 pour commander ces cartes.

Une suggestion lui a été faite pour Noël prochain.

Benoît Lacombe a découvert une télécarte ALLÔ! à 20\$ montrant le pont couvert William Mitton (55-01-22) du Nouveau-Brunswick. Au nombre de cartes qu'il a déjà consulté, il affirme qu'il s'agit là d'une première.

L'American Society of Civil Engineers vient de publier le livre *Historic American Covered Bridges* de Brian J. McKee, membre résidant en Ohio. Ce livre de 150 pages présente 138 photos couleurs de différents ponts couverts qui ont retenu l'attention de l'auteur/photographe. Superbe édition à laquelle a collaboré la SQPC. Prix et point de vente à déterminer.

Le président de la SQPC a été interviewé au bulletin de nouvelles du réseau de télévision Quatre Saisons le 13 septembre dernier par le journaliste Daniel Renaud.

La Presse, dans la section Vacances voyages, a repris les textes de Gaétan Forest et Gérald Arbour publiés antérieurement dans le tome II des Chemins de la mémoire. Ces textes traitent respectivement du pont Marchand (61-53-01) et du pont Bowman (61-52-06). Une mise au point du journal La Presse a été publiée en novembre pour expliquer la destruction complète du pont Bowman et la confusion des photos illustrant le texte du pont de Fort-Coulonge.

Si vous avez l'occasion de correspondre avec Bertrand Saint-Cyr, vous aurez certainement remarqué les superbes enveloppes multicolores réalisées par ce dernier.

CO-VOITURAGE

Nous aimerions constituer une banque de noms de personnes intéressées à conduire d'autres membres à Drummondville pour l'assemblée générale. Des demandes nous ont été acheminées de Québec et de Montréal.

RAPPEL

Les membres qui ont complété la visite de tous les ponts

couverts du Québec doivent le signaler au secrétariat de la SQPC s'ils souhaitent recevoir leur certificat soulignant cet événement.

NOËL EN TIMBRE

Un petit pont couvert de fantaisie orne le timbre de 90¢ de Noël. La SQPC a fait provision de ce timbre pour ses envois. Avis aux collectionneurs.



LE PONT GRANDCHAMP: SECOND SOUFFLE

Gérald Arbour

Que s'est-il passé au pont Grandchamp (61-09-02) pour que presque 20 ans après sa fermeture il puisse être réouvert à la circulation? La réponse réside en une approche différente du dossier.



Le pont Grandchamp quelques années après sa fermeture.
Gérald Arbour 1984 ©

Toutes les démarches entreprises au cours des 10 dernières années visaient à faire exécuter les travaux. À faire solutionner par d'autres les problèmes. Et puis sont apparues les Sociétés d'aide au développement de la collectivité (S.A.D.C.) qui considèrent que le développement de bas en haut est plus prometteur que celui imposé par le haut. Ces sociétés visent à responsabiliser le milieu et à lui faire prendre conscience de son potentiel. Du potentiel, il y en avait à Sainte-Geneviève-de-Berthier. Les travaux effectués au pont couvert sont le résultat d'un partenariat entre la municipalité, les donateurs et les bénévoles. Ce projet s'est réalisé sans qu'un seul dollar ne soit investi par les gouvernements supérieurs.

Aujourd'hui, le pont Grandchamp, dernier pont couvert de la région de Lanaudière peut également revendiquer l'honneur d'être le seul pont couvert connu à avoir été remis en service après une si longue période d'inactivité. Le fait que ce pont reprenne sa place dans le réseau routier signifie que cette structure complexe relèvera de nouveau du ministère des Transports pour l'entretien. Il est permis d'espérer que ce ministère répondra favorablement aux vœux de la population qui souhaite redonner tout son lustre à cette structure trop longtemps négligée.

Suite page 6

LES INGÉNIEURS

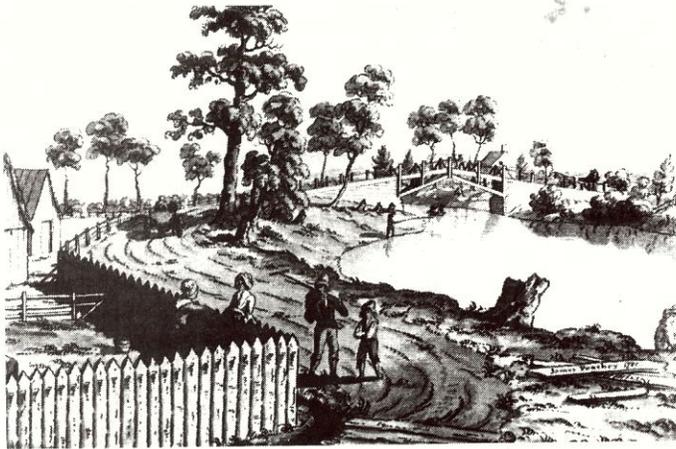
Gaétan Forest

John By

Le colonel William Twiss¹ du *Corps of Royal Engineers* occupe le poste de lieutenant-gouverneur de la *Royal Military Academy* de Woolwich en 1795. Deux ans plus tard, un élève du nom de John By est admis à l'Académie. Le jeune homme de 18 ans y fait bonne figure et dès 1799 il joint les effectifs du Génie royal.

John By acquiert de l'expérience en génie militaire d'abord dans la construction de fortifications à Plymouth dans le Devonshire. Il se marie à Elizabeth Johnson Baines dans cette ville en 1801.

John By débarque à Québec en août 1802 et découvre une petite ville de 9000 habitants. Il s'intègre rapidement à l'équipe des ingénieurs royaux qui ne compte pas plus d'une demi-douzaine d'officiers à l'époque. En 1804, on confie à By la tâche de superviser la reconstruction d'une partie du canal fortifié de Soulanges, aux Cascades, près de Coteau-du-Lac. Cet ouvrage militaire avait été construit au temps de Haldimand sous les auspices de William Twiss de 1779 à 1783. Assisté du Royal Corps of Military Artificers et du Royal Corps of Military Surveyors and Draftsmen, By complète les travaux à l'été 1805 et impressionne ses supérieurs, si bien qu'on lui décerne le grade de capitaine. Il retourne à Québec pour travailler à divers ouvrages de fortifications, dont les tours Martello et la batterie Brock.



Le pont de Berthier-en-Haut, sur la rivière Bayonne. Construit en 1781 sous les auspices du colonel William Twiss. Aquarelle de James Peachy, 1785, ANC.

En 1810 By fait un voyage d'exploration sur la rivière des Outaouais qu'il remonte jusqu'aux chutes Chaudière. Peut-il se douter qu'il reviendra en ces lieux quelques années plus tard pour entreprendre l'oeuvre de sa vie? En novembre 1810 il s'embarque sur le *William* à destination de l'Angleterre. Rien ne va plus en Europe. Napoléon demeure vaincu. Au printemps 1811, John By est réquisitionné pour participer à la Guerre Péninsulaire et, au rang de brevet-major, il est impliqué dans le siège de Badajos, au Portugal. Rappelé par la suite en Angleterre, on lui confie la charge du *Board of Ordnance* à Waltham

Abbey, au nord de Londres. Cet organisme est responsable des approvisionnements en armes et munitions de l'armée. John By pourvoit à la construction de l'arsenal, des manufactures d'armes et de poudre à canon de Enfield Works. La capitulation de Napoléon lors de la célèbre bataille de Waterloo en 1815 freinera l'effervescence de ces industries de guerre.

En juillet 1813, le fameux ingénieur civil John Rennie est consulté pour les travaux de harnachement de la rivière Lea qui traverse le site industriel de Enfield Works.. By a certainement l'occasion d'échanger avec lui sur certains designs de ponts qu'il a en tête. Le *Morning Chronicle* du 14 février 1816 proclame: « Nous sommes heureux d'informer le public que le major By, du Génie royal, a déposé devant l'Honorable Maître général du Bureau des Ordonnances, le modèle d'un pont démontrant un principe nouveau de construction, composé d'une arche de 1000 pieds de portée, s'élevant à 100 pieds au dessus du niveau des eaux et qui peut être érigé en quelques minutes (?) pour 50,000 £ ». Ce modèle étonnant était exposé dans la salle des maquettes de l'Institution of Royal Engineers à Chatham, dans le Kent. Le modèle de By utilisait des arbalétriers multiples, un procédé enseigné par l'architecte italien Andrea Di Palladio dans *A Treatise on Architecture*, publié en 1570 et traduit en Anglais par Giacomo Leoni en 1742. John Rennie et Thomas Telford affirmaient en 1833 que cette maquette représentait en fait un pont construit par un Anglais, du nom de Porter, sur la «Terrebonne» (vraisemblablement le pont Porteous sur la rivière des Prairies à Lachenaie). Ce pont avait, dit-on, une travée de 750 pieds de portée! Étant donné que John By a séjourné dans la région de Montréal en 1804, 1805, puis en 1810, il est possible qu'il ait examiné ce pont et en ait pris bonne note. Ce ne serait pas le seul plan de pont conçu par John By.

Le choléra ayant emporté sa première épouse en 1814, By convole en seconde noce avec Esther March, qui lui donne deux filles. La guerre est terminée. Pour des raisons budgétaires, l'armée retire John By du service actif. Ayant prévu une telle période d'inactivité, il fait l'acquisition d'une propriété à Shernfold Park, Frant, dans le Sussex, en 1819. Établi dans une campagne agricole prospère, By prévoit y écouler une vie paisible avec sa femme et ses deux enfants. L'élevage du bétail et l'agriculture l'intéressent. Durant quelques années, il vaque à ses occupations de fermier tout en entretenant des liens privilégiés avec l'élite militaire. Le 2 décembre 1824, le Génie royal lui décerne le titre de lieutenant-colonel et, à sa grande surprise, il reçoit en mars 1826 l'ordre de reprendre le service actif et de s'embarquer avec femme et enfants pour le Canada! On a besoin de lui pour construire le canal Rideau.

À peine descendu du Endeavour en mai 1826, John By constate que la population de Québec a doublé et que celle de Montréal atteint les 30.000 habitants. C'est un centre important des affaires. La toute puissante Hudson Bay Company tient ses quartiers à Lachine. Les vapeurs de John Molson se mesurent aux vieilles goélettes à voiles sur le Saint-Laurent. Le premier canal Lachine a été ouvert l'année précédente. Le petit canal de Soulanges connaît des heures de gloire. Les

Immigrants anglais empruntent par milliers cette voie pour se rendre dans le Haut-Canada y établir leur famille. L'Outaouais, naguère la voie directe des Grands Lacs pour les Voyageurs, est utilisée principalement par les commerçants de bois. La route du Haut-Saint-Laurent s'était avérée la meilleure route du Haut-Canada jusqu'alors. La Guerre de 1812 a démontré le sérieux d'une confrontation entre les États-Unis et le Canada. La vulnérabilité de la route du Saint-Laurent à un blocus naval inquiète le gouvernement colonial britannique. Les autorités militaires de Kingston sont convaincues de l'urgence de construire une route alternative entre Montréal et Kingston pour éviter les eaux internationales du lac Ontario en cas de pépin. La route proposée nécessitera la construction d'écluses à Sainte-Anne-de-Bellevue et à Grenville. Outre ces deux obstacles, la rivière est navigable jusqu'aux chutes Chaudière. La rivière Rideau se jette dans la rivière des Outaouais au cœur de l'actuelle ville d'Ottawa. Si l'on pouvait franchir au moyen d'écluses les deux chutes situées à son confluent, cette rivière pourrait être facilement naviguée jusqu'à sa source et de là, on pourrait rejoindre Kingston par la rivière Cataraqui. C'était une route de commerce suivie par les amérindiens depuis la nuit des temps. L'entreprise est énorme: 30 kilomètres de canalisations, un barrage, 52 digues et 47 écluses en maçonnerie sur une longueur totale navigable de 200 kilomètres. La plus coûteuse à ce jour proposée par le Génie royal! Le Trésor britannique se montre d'abord peu enclin à en défrayer la facture. De peur que le canal Érié, commencé en 1817, ne détourne vers New York le commerce des Grands Lacs, il se montre enfin disposé à accorder les crédits à l'Ordnance. À 47 ans, John By a maintes fois prouvé sa capacité d'entreprendre avec célérité les tâches qui lui sont confiées. On reconnaît son leadership, son ingéniosité. Le Général Gother Mann croit que cet homme peut mener à bien cette gigantesque entreprise.

Pour réaliser son mandat, By doit s'adjoindre de bons collaborateurs. Il choisit d'abord comme assistant le lieutenant Henry Pooley, R.E.. Ce jeune officier s'acquittera de ses tâches avec brio. Le 4 août 1826, l'écossais John McTaggart se présente avec une lettre de recommandation de la main même de l'éminent ingénieur civil John Rennie, de Londres. McTaggart est un ingénieur civil très versé dans la construction de canaux en Grande-Bretagne. Avec de telles références, By n'hésite pas à l'embaucher à titre de Conducteur des travaux. À Montréal, John By recrute Thomas McKay, architecte et maître-maçon d'origine écossaise, et John Burnett, ingénieur. Tous

deux avaient travaillé à la construction du canal Lachine. Se joignent également à l'équipe, Robert Drummond, un maçon montréalais, entrepreneur réputé, l'arpenteur provincial John Burrows et Thomas Burrows, un ancien des *Royal Sappers and Miners*. Les huit hommes, accompagnés d'un groupe important de maçons et d'ouvriers, remontent l'Outaouais en septembre 1826 et arrivent aux chutes Chaudière.²



John By, lieutenant-colonel, ingénieur royal, 1779-1836. ANC.

L'endroit est habité. Philemon Wright a établi une petite communauté industrielle en 1800 sur la rive nord de l'Outaouais. Plus de 800 personnes vivent à Wright's Town (Hull), une population constituant une bonne source de main d'oeuvre pour le projet. Des colons se sont également établis au sud, dans le canton de Nepean. La région est encore pauvre en moyens de communications mais on croit que cette région deviendra un nouveau Montréal. Une piste longe la rivière des Outaouais de Grenville à Wright's Town, mais il n'y a aucun pont sur les rivières. Les colons préfèrent voyager à bord des vapeurs qui font la navette entre Grenville et Richmond Landing.

La construction du canal nécessitera des infrastructures de soutien. Encore une fois By démontre son extra-ordinaire habileté comme concepteur. Un pont est requis pour relier le futur chantier à Wright's Town, où se trouvent la forge et le moulin à scie de Philemon Wright qui

seront grandement sollicités à court terme. Le colonel By profite de l'occasion pour expérimenter son modèle de pont. En ce matin du 26 septembre 1826, John By, le Gouverneur Dalhousie, en visite inaugurale dans la région, John McTaggart et quelques autres se sont réunis sur un promontoire rocheux surplombant le gouffre aux pieds de la chute Chaudière afin de choisir le site du futur pont. Le groupe se rend ensuite dans la maison de Philemon Wright pour discuter de la pertinence et de la faisabilité du projet. Ce n'est pas un mais sept ponts qu'il faudra construire! La « Grande Chaudière », avec une distance à franchir de plus de 200 pieds pose la principale difficulté. Des sondages ont établi une profondeur d'eau de 75 pieds dans le chenal. Il est donc hors de question d'ériger des échafaudages traditionnels pour édifier les ouvrages permanents.

John McTaggart est enthousiasmé. Il écrit à un ami: (trad. Lucien Brault) « Si nous parvenons à le construire et à le terminer comme il faut, cette structure sera une merveille presque sans égal dans le monde. Les arches vont relier une chaîne d'îlots rocheux, juste au-dessus des magnifiques chutes de la Chaudière! Quel panorama sur cette masse d'eau, venant en

6 cascades fumantes de ces rocs formés des plus dures strates de pierre à chaux! En certains endroits, elle déboule sur plus de cent pieds de hauteur pour se jeter dans la chaudière en bas; ailleurs, plutôt que de dévaler tumultueusement, comme tu peux l'imaginer, le lit de la rivière, elle disparaît doucement, s'infiltrer à travers des passages souterrains pour réapparaître, écumante, un demi-mille en aval³».

À suivre.

1- *Le Pont'âge*, vol. XVI, numéro 1, automne 96.

2- *John By. Lieutenant Colonel, Royal Engineer. Builder of the Rideau Canal. Founder of Ottawa.* Robert Legget. *Historical Society of Ottawa*, 1982.

3- *Les liens entre deux villes. Les ponts historiques entre Ottawa et Hull.* Lucien Braut. *Villes de Hull et Ottawa*, 1989. 

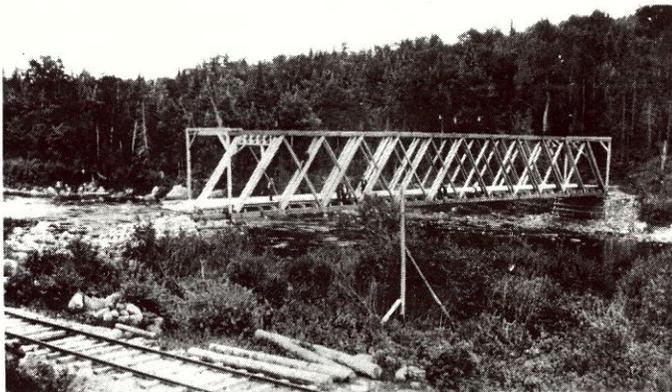
LA CARTE POSTE

PONTS COUVERTS EN CONSTRUCTION

Matthew F. Farfan

Tout comme les autres formes de reproductions photographiques, les cartes postales figent dans le temps des moments particuliers, des souvenirs de lieux disparus ou modifiés au point d'être méconnaissables. Si nous possédons aujourd'hui d'importantes archives photographiques du milieu rural, c'est en grande partie grâce à la carte postale et à son indéniable popularité au début du siècle.

Dans plusieurs régions du Canada et des États-Unis, les ponts couverts font partie du quotidien tout comme la carriole et les chevaux. Plusieurs ponts ont été photographiés à diverses époques de leur existence. Pourtant, bien que la construction d'un pont soit un moment important dans l'histoire d'une communauté, peu de cartes postales soulignant un tel événement nous sont parvenues. Heureusement, une série d'au moins 14 cartes postales a été produite lors de la construction d'un pont couvert à Stanley, comté de York au Nouveau-Brunswick. Ce pont, de type Howe à 1 travée, a probablement été érigé au-dessus de la rivière Nashwaak pour desservir une nouvelle route ouverte dans la forêt de cette province. Oeuvres d'un photographe anonyme, 2 cartes de la série sont reproduites ici.

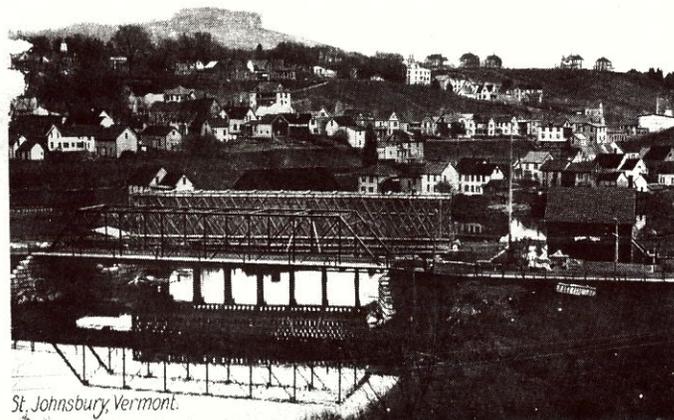


Carte postale #12: ouvriers s'affairant à la construction du pont. À noter que les approches étaient construites ultérieurement.

Vers 1910, à Saint Johnsbury, Vermont, un pont de chemin de fer a été photographié lors de sa construction. Tout comme plusieurs cartes de cette époque, il s'agit d'un produit en couleur pour grande diffusion et imprimé en Allemagne. Lors de la prise de cette photo, le toit et le lambris sont absents. Il est impossible d'établir si les rails sont installés. Au début du siècle, un grand nombre de ponts couverts de ce type ont été construits à la grandeur de tout le Vermont pour desservir de petites compagnies de chemin de fer locales.



Carte #14: 16 personnes endimanchées, incluant femmes et enfants, posent pour la postérité. Qui sont-elles? Pionniers ou constructeurs?



La silhouette d'un homme solitaire se détache au sommet du pont en construction.

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

LE PONT GRANDCHAMP: SECOND SOUFFLE (suite)

Sous l'impulsion du dynamique président fondateur de la Commission de la culture de Sainte-Geneviève-de-Berthier, Wilfrid Lanoix, une étape importante a été franchie dans ce dossier. Monsieur Lanoix, entouré de bénévoles qui ont souvent travaillé plus que nécessaire, a démontré que la volonté de se distinguer n'est plus un voeu pieux dans nos communautés. Étant donné la conjoncture actuelle, cette réalisation redonne tout son sens aux corvées d'antan. Ce qui s'est accompli au pont Grandchamp est un modèle exportable lorsque le milieu décide de FAIRE au lieu de FAIRE FAIRE! 

DES LIEUX AGRÉABLES À FRÉQUENTER

Gérald Arbour

Le 20 novembre¹ dernier, la Société d'histoire du Haut Saint-François dévoilait son projet d'aménagement du pont John-Cook (61-18-04) dans le cadre de son souper bénéfique annuel. Une définition du concept ainsi que les orientations de ce projet sont contenues dans un rapport préparé par la firme G.E.R.I.C.H.O..

Une première étape de ce projet a déjà été réalisée aux abords même du pont Cook. Le dossier d'aménagement prévoit 3 zones principales à être aménagées au cours des prochaines années; le pont lui-même, la halte routière déjà existante et les boisés, marais et sous-bois. Une fois complétée, la mise en valeur du site du pont John-Cook serait suffisamment importante pour faire de ce jardin un emplacement récréo-touristique avec un rayonnement régional. Le rapport soumis aborde également la gestion du lieu. Une fondation indépendante est une des suggestions proposées.

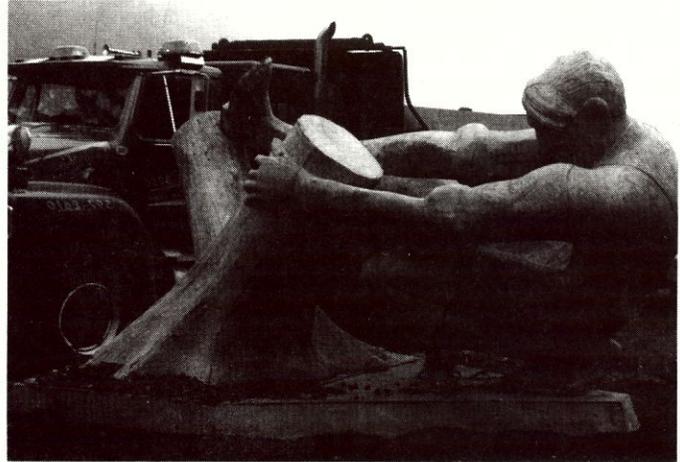
La réalisation de ce projet ferait du pont John-Cook un attrait majeur pour tous les amateurs de ponts couverts. Dans le but de soutenir l'entreprise, la SQPC avait délégué 2 de ses représentants au souper bénéfique. Au nom des membres de la Société québécoise des ponts couverts, le président a remis un chèque de 250\$ à monsieur Gilles Denis, président de la Société d'histoire du Haut Saint-François. La soirée a été fort agréable même si le retour à la maison s'est effectué lors d'une des premières bordées de neige d'importance de la saison.

Le projet du pont de Cookshire est le dernier d'une liste d'aménagements qui s'allonge d'année en année. Plusieurs municipalités ont également des plans pour mettre en valeur les abords de leur pont couvert. Au fur

et à mesure que ces projets se réaliseront, nos ponts rouges deviendront alors endroits où il sera agréable de s'arrêter longuement.

PRINCIPAUX SITES AMÉNAGÉS:

- Pont Perreault (61-06-01)
- Pont Galipeault (61-23-01)
- Pont Savoyard (61-25-15)
- Ponts de Ferme-Rouge (61-32-02/03)
- Pont Macaza (61-33-10)
- Pont Saint-André (61-40-03)
- Pont de Capelton (61-67-02)



Jos. Montferrand à l'oeuvre à la Ferme-Rouge.
Sculpture de Roger Langevin.

1- Les dates annoncées dans Le Pont'âge le sont un certain temps avant la tenue des événements. Des contretemps indépendants de notre volonté peuvent survenir. Par exemple, le souper de Cookshire a été reporté à 2 reprises. Pour éviter de vous déplacer inutilement, nous vous suggérons de vérifier auprès de la SQPC si les informations fournies sont toujours pertinentes.



OEIL DE LYNX?

Daniel Bérubé nous a fait parvenir une copie de la bande dessinée de Philomène parue dans La Presse du 22 octobre dernier. Quelle est la cause du sourire de satisfaction affiché par Tante Frison ?



PHILOMÈNE





UNE VUE DU PONT AMYOT

Daniel Bérubé

De brèves notes sur l'histoire du pont Amyot (61-63-07) ont été présentées dans une édition antérieure du *Pont'âge*. Ce texte était demeuré sans illustration. Des recherches plus poussées m'ont permis de retracer la seule photo connue de ce pont. Malheureusement, ce document ne permet pas d'identifier positivement le type de structure, mais il y a tout lieu de croire qu'il s'agissait d'une ferme à poinçons (queen).

Selon monsieur Léonard Meunier, propriétaire de la photo, les abords du pont couvert étaient un lieu très fréquenté le dimanche.

1- *Le Pont'âge*, volume XV, numéro 3, page 6.



Dans les années 1930, des membres de la famille Hébert posent pour la postérité.

Collection Daniel Bérubé.

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

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

300 exemplaires numérotés, 68 pages, papier glacé, format 21,5 cm x 28 cm (8,5"x11") offert au prix de 15\$, poste incluse.

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.
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.

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.