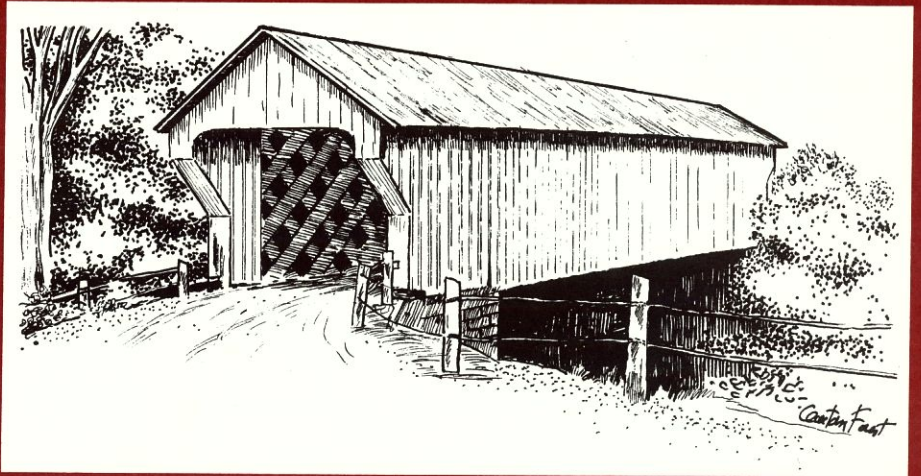


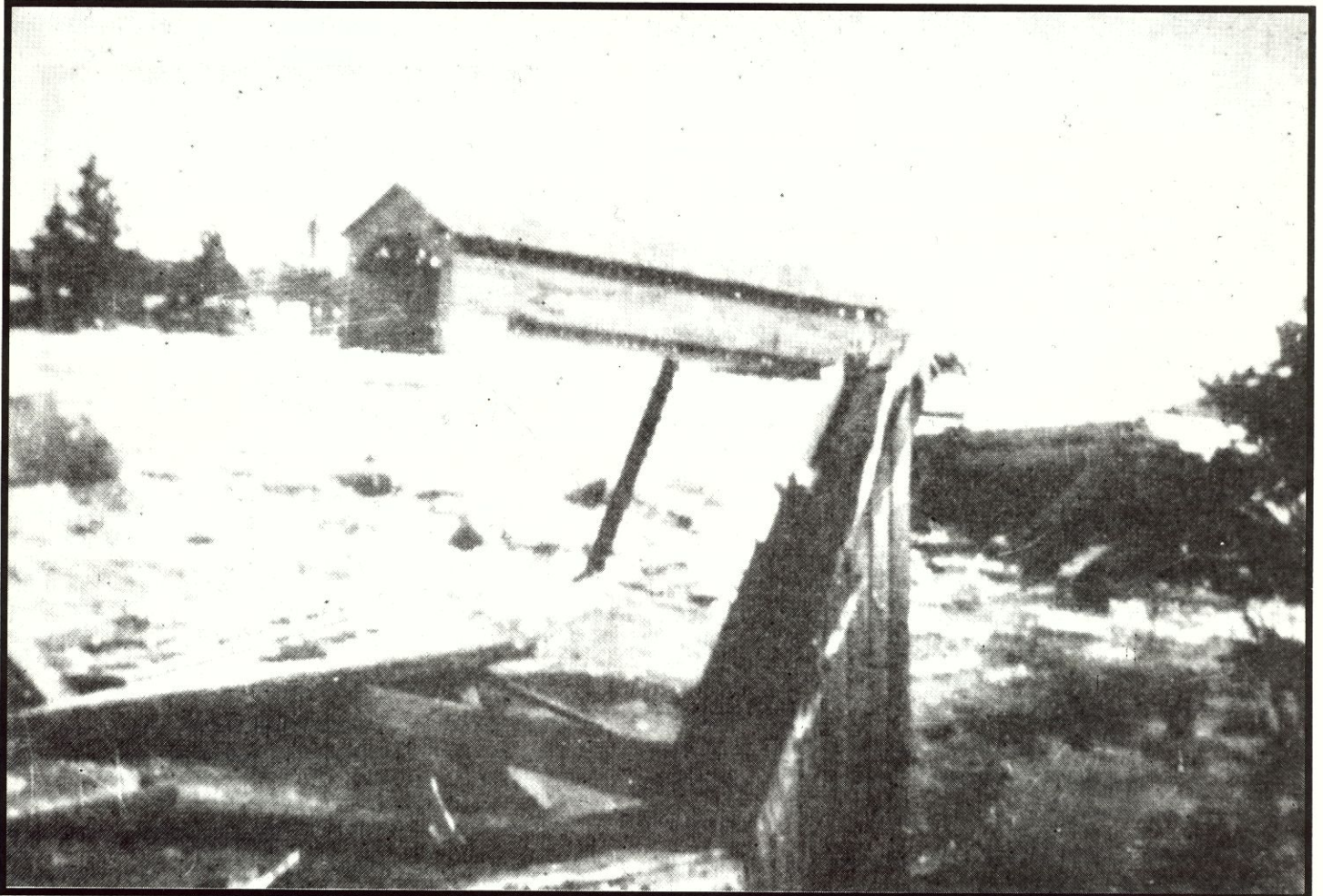
# Le Pont'âge



VOLUME XVII

NUMÉRO 3

PRINTEMPS 1998

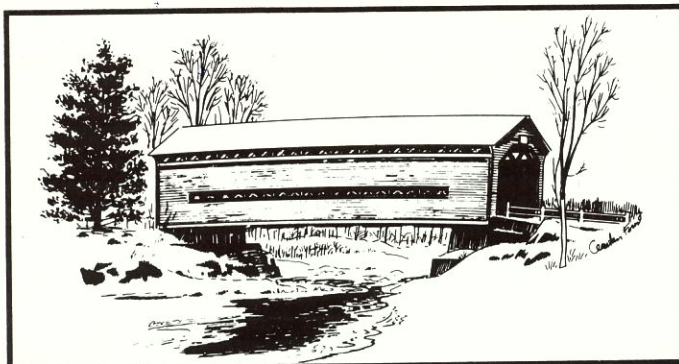


Le pont couvert Bugeaud (61-10-13), le dernier des trois ponts,  
emporté par la débâcle sur la rivière Bonaventure en 1950.

Photo: M. Arsenault ©

JE ME SOUVIENS ET JE PRENDS GARDE





**Société québécoise des ponts couverts inc. (SQPC)**  
C.P. 83, succ. Anjou, Anjou, Qc, H1K 4G5

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

Président: Jean-Yves Paquin (514) 451-4622  
courrier électronique: 71421.1427@compuserve.com  
Vice-président: Jean-Marie Beaujean (514) 270-5092  
courrier électronique: beaujean@total.net  
Trésorier: Pierre Duff (514) 657-1494  
courrier électronique: duff\_p@hotmail.com  
Secrétaire: Léo Bonin (514) 582-3905  
Directeur: André Cloutier (514) 473-0943  
Directeur:

Traducteur: Matthew Farfan (819) 876-7042  
Agent U.S.: Joseph D. Conwill (207) 864-2287

La cotisation annuelle est de 10\$ pour les individus, plus 2\$ pour  
chaque membre-associé demeurant à la même adresse et de  
15\$ pour les sociétés.

La cotisation inclut un abonnement au Pont\*âge, et se termine  
le 31 octobre de chaque année.

Le Pont\*âge est publié par la SQPC quatre fois par année.

Le tirage est de 250 copies par publication.

Le coût de la publicité dans le Pont\*âge est de 5\$ par pouce,  
par colonne.

La SQPC est membre de la Fédération des sociétés d'histoire du  
Québec.

L'assemblée générale a lieu le dernier samedi du mois  
d'août, au Village québécois d'antan de  
Drummondville.

Dépôt légal: 1er trimestre 1996  
Bibliothèque nationale du Québec  
Bibliothèque nationale du Canada  
ISSN 0832-7572

Reproduction des textes autorisée, sur avis, avec mention de la  
source.



Imprimé sur les presses de la Maison Primevère  
207 boul. L'Heureux, McMasterville, Qc. J3G 5G2

## D'UN PONT À L'AUTRE

### UN RETARD HORS DE NOTRE CONTRÔLE

Plusieurs ont probablement remarqué que le dernier  
numéro du Pont\*âge était en retard. Notre imprimeur,  
étant situé dans le triangle de glace, a été privé de  
courant durant plusieurs semaines. Toutes nos excuses  
pour cet inconvénient.

Et comme un malheur n'attend pas l'autre, c'est au  
tour de notre éditeur qui a eu des problèmes  
d'informatique au cours de la rédaction de ce  
numéro. Mille excuses.

### DE LA PUBLICITÉ POUR NOS PONTS

Nos ponts couverts ont eu droit à de la publicité  
gratuite. L'Almanach du peuple 1998 a un article  
intitulé «La petite histoire des ponts couverts du  
Québec». Cet article, même s'il n'est pas à date,  
relate un bref historique de nos ponts couverts.

La compagnie de vêtements Lynx a utilisé le pont  
Prud'homme (61-72-01) comme arrière plan d'une  
photographie de vêtement de motoneige.

Le nouveau véhicule à quatre roues motrices de la  
compagnie Chrysler, le Dodge Durango, est aussi  
photographié avec comme arrière plan un pont  
couvert, soit le pont Ruisseau Meech (61-25-12), situé à  
Chelsea.

Toute cette publicité gratuite est la bienvenue.

### MEMBRES

C'est avec regrets que nous avons appris le décès de  
monsieur Pière-Yves Dagenais. Monsieur Dagenais  
était membre de la Société depuis 1987. Nos  
condoléances à la famille.

A l'automne, le bureau de direction de la Société  
québécoise des ponts couverts, a reçu la démission  
de Daniel Bérubé comme directeur. Cette démission a  
été rendue nécessaire à cause de nouvelles  
obligations qui l'on obligé à délaisser certaines  
activités pour lesquelles il lui était impossible de  
consacrer tout le temps nécessaire. Nous lui souhaitons  
bonne chance dans sa nouvelle entreprise.

### PONTS À L'AVENIR INCERTAIN

Dans un article paru dans le Progrès-Écho du 1er février  
dernier, nous apprenions que le nouveau maire de  
Sainte-Odile-sur-Rimouski, Monsieur Anselme Gagné,  
veut relancer le dossier du pont couvert Beausejour  
qui, selon lui, doit être rénové ou tout simplement  
détruit. Ce pont est présentement considéré comme  
très dangereux. Monsieur Gagné aimerait le faire  
classer comme monument patrimonial et obtenir de  
l'aide financière afin de le rénover et d'en faire un lieu  
de rassemblement pour tenir des activités récréo-  
touristiques. Souvenons-nous qu'en 1990, plusieurs  
membres de la Société québécoise des ponts  
couverts se sont rendus à Sainte-Odile afin de protester  
contre la démolition du pont. À ce moment là, notre  
démarche a porté fruit et nous avons évité sa

	92	
MENACÉ		Drouin
DÉLABRÉ		du Panache
SURSIS		Beauséjour




démolition. Nous souhaitons bonne chance à monsieur Gagné.

Le pont Drouin, (61-18-01), dont l'avenir est incertain, reçoit de plus en plus d'appuis. La Tribune de Sherbrooke nous apprend qu'il s'est formé un comité pour la sauvegarde du pont. Parmi les gens du comité, notons madame Hélène Vandenberghe, agente de développement touristique à la Corporation de développement économique de Coaticook qui se dit confiante de dénicher le financement nécessaire pour une deuxième étude plus approfondie des coûts de rénovation. Selon elle, la somme de 240 000\$ déjà avancée par la première étude est beaucoup trop élevée. Madame Vandenberghe croit beaucoup en la valeur touristique du pont.

La Société historique de La Tuque et du Haut Saint-Maurice a envoyé à la municipalité de Compton Station, ainsi qu'à madame Louise Beaudoin du ministère de la Culture et des Communications du Québec, une lettre d'appui aux démarches entreprises par la SQPC dans le dossier du pont Drouin. La municipalité de La Macaza nous a aussi contacté afin de nous appuyer dans nos démarches. Elle nous a demandé plusieurs cartes postales afin d'écrire aux principaux intéressés.

### Un petit rappel

N'oubliez pas de faire parvenir vos cartes postales à la municipalité de Compton ainsi qu'au ministère de la Culture et des Communications du Québec. Ce petit geste concret pourrait bien sauver un de nos joyaux patrimoniaux. 

## SAINTE-BÉATRIX D'HIER

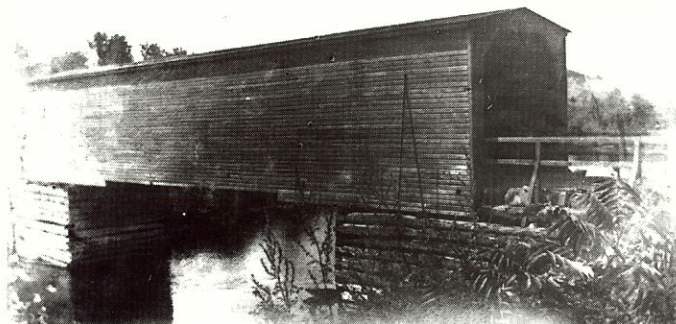
PAR LÉO BONIN

Il y a environ dix mois, en discutant de ponts couverts dans la région de Lanaudière, j'ai appris qu'il y en avait eu deux à Sainte-Béatrix, alors qu'un seul figure dans notre répertoire, soit le pont des Dalles (61-31-05).

Avec l'aide de Jules et Chantale Loyer, je me suis mis à la recherche de l'autre pont. J'ai alors appris qu'il y en avait eu un dans le rang Sainte-Cécile, vers le rang Saint-Vincent. Une visite à monsieur Jean-Marc Jeanson, qui demeurait à proximité dans sa jeunesse, m'a confirmé qu'il y en avait eu deux à cet endroit. Le premier (61-31-17), bâti en 1875, a été remplacé en fin d'année 1888 (61-31-18), à quelque cinquante pieds

du premier. Après vérification des procès-verbaux de Sainte-Béatrix et des journaux à la Bibliothèque Nationale du Québec, j'ai pu constater la véracité des informations ci-haut mentionnées.

«Le 5 octobre 1885, on faisait réparer le pont Rouge (SQPC 61-31-17 dans le texte) qui se trouve dans le rang Sainte-Cécile. Les dites réparations durèrent 2 ans ».



Pont Rouge (61-31-17)  
Construction 1875, photo prise vers 1880.  
Photo: Jean-Marc Jeanson ©

On ne saurait imaginer l'importance que le Conseil accordait à la construction et au bon maintien des ponts dans la municipalité. Le 3 octobre 1887, une requête était présentée au Conseil demandant que les deux ponts sur la rivière l'Assomption (Pont des Dalles, 61-31-05 et Pont Rouge, 61-31-17) soient entretenus par la Corporation municipale plutôt que par les résidants de l'arrondissement. Le Conseil rejetait cette requête mais par contre, accordait une allocation de 100\$. Ce montant était désormais prélevé sur tous les contribuables de la paroisse.



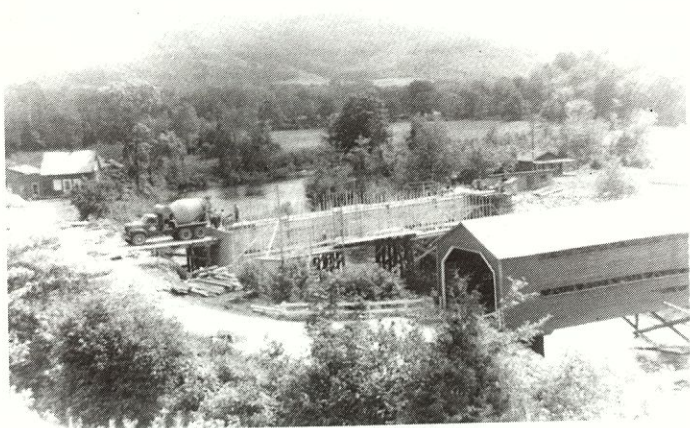
Pont Rouge (61-31-18), vers 1947. Sur cette photo on peut reconnaître Claire, Hugette et Janine Soutière ainsi que Gilles et Jean-Guy Loyer.  
Photo: Jean-Marc Jeanson ©

De nos jours, cette somme paraît ridicule, mais songeons que le Conseil payait, le 4 juillet 1887, à Maxime Joly, le montant de 11.20\$ pour quatorze jours

**Changement d'adresse de la SQPC**  
C.P. 83, succ. Anjou, Anjou, Qc, Canada  
H1K 4G5



de travail avec deux chevaux. On constate que l'allocation de 100\$ était un montant très considérable pour l'époque.<sup>2</sup> Mais il était très important d'avoir des voies d'accès faciles pour promouvoir le commerce et



Pont Rouge (61-31-18). Avant sa démolition en 1957.  
Photo: Jean-Marc Jeanson ©


«Dans l'Étoile du Nord du 29 septembre 1886, on lit : M. Théodore Beaudry est à construire sur la rivière l'Assomption, à deux milles de l'Église, un magnifique pont servant à relier les voies de communication entre Saint-Jean-de-Matha, Sainte-Béatrix et Saint-Alphonse. Le Gouvernement provincial a accordé pour ces travaux une aide tout à fait généreuse<sup>2</sup>».



Pont-Rouge (61-31-18). À sa démolition en 1958  
Photo: Jean-Marc Jeanson ©

Merci à monsieur Jean-Marc Jeanson de m'avoir prêté ses photos dont une (61-31-17) date de plus de cent ans (1880) ainsi qu'à tous ceux qui m'ont aidé dans cette recherche; Chantale, Jules et Jean-Guy Loyer, etc.

1- Ste-Béatrix d'hier à aujourd'hui  
2- Ste-Béatrix d'hier à aujourd'hui

N.B. Dans votre liste des ponts couverts de Québec : version 8, le pont 61-31-05 inscrit sous le nom de pont Rouge se nomme en réalité pont des Dalles. 

## MALMAISON, UN JALON DANS L'HISTOIRE DES PONTS FERROVIAIRES

PAR GAÉTAN FOREST

Les visiteurs du pont couvert Des Rivières (61-45-03), de Notre-Dame-de-Stanbridge, qui poursuivent leur chemin vers Saint-Pierre-de-Véronne-à-Pike-River<sup>1</sup>, remarqueront à gauche de la route, sur la rivière au Brochet, à 1 mille en aval du pont couvert, de vieilles assises en maçonnerie qui ont jadis soutenu un pont ferroviaire. Les passants noteront l'absence de remblai à l'emplacement de l'ancien passage à niveau de la Station Malmaison : on s'imagine mal que des rails ont été étendus jadis ici. Et pourtant, la carte topographique du comté de Missisquoi énumère des toponymes significatifs: Stanbridge Station, St-Armand Station. Dans ce dernier lieu, l'élégante gare a été préservée. À deux pas du chemin de fer, deux petits ponts couverts (61-45-04 et 12) permettaient de quitter le village de St-Armand vers la frontière et vers Frelighsburg. À Malmaison, des vestiges du chemin de fer sont encore observables. À quelques endroits, comme par exemple, à partir de la culée sud du pont ferroviaire, la ligne est encore parfaitement visible dans les champs, bien que le remblai soit de faible élévation. Les agriculteurs ont nivellé et récupéré à leurs fins ces espaces depuis longtemps mais les essences qu'ils veulent y faire pousser ne s'y sentent pas particulièrement à l'aise. Une forte proportion de plantes indésirables prolifèrent sur l'ancienne ligne, témoignant de la compaction du sol à cet endroit. Ces mauvaises herbes contrastent par rapport à l'uniformité des champs environnants, nous permettant de suivre la ligne du regard sur une grande distance.



Pilier vu de la culée sud.

Les assises en maçonnerie, un pilier et deux culées encore en parfait état, remontent peut être au temps où la voie ferroviaire fut construite. Cette ligne, le *Montréal & Vermont Junction RR*, d'une longueur de 25 milles, ouverte en 1864, assurait la communication



entre Saint-Jean et le *Central Vermont* via Highgate, Vermont. À partir de Montréal, une voie ouverte depuis 1836 conduisait à Saint-Jean; le tronçon Montréal-Saint-Jean constitue la première ligne ferroviaire établie au Canada. Du côté des États-Unis, il était possible par cette voie de se rendre dans plusieurs grandes villes américaines comme Portsmouth, Boston, Springfield, en empruntant les divers embranchements du *Rutland RR*, *Passumpsic RR* ou *Connecticut RR*. Toutes ces lignes franchissaient des ponts couverts.



Pilier vu de l'aval.

La configuration des assises du pont de la Station Malmaison suggère l'existence passée d'une ferme de type *through truss*, c'est à dire une superstructure avec un tablier inférieur. La charpente pouvait être du type Howe, Pratt ou McCallum. Concrètement, il faut retenir la date 1864 et examiner les structures en usage à cette époque. Entre 1845 et 1870, la ferme Howe, brevetée en 1840 par William Howe, était largement utilisée pour soutenir les voies ferrées. En 1844, Thomas Wills Pratt avait fait breveter une charpente dont les composantes étaient exactement l'inverse de la structure Howe : des poteaux de bois verticaux remplaçaient les tiges d'acier ajustables, et des tiges de fer entrecroisées éliminaient les arbalétriers et les contre-arbalétriers en bois.



Trace de la ligne ferroviaire dans les champs.

Le brevet de M. Pratt constitue d'ailleurs une transition entre le pont de bois et le pont entièrement métallique qui sera de plus en plus utilisé dans les chemins de fer à partir de 1870. Nous ne connaissons à ce jour au Québec qu'un seul exemple de pont utilisant des éléments de la structure Pratt : le pont couvert routier de Rock-Island (61-45-17), construit en 1847. Quant à l'arche inflexible brevetée en 1851 par Daniel Craig McCallum, seul le *Grand Trunk* semble l'avoir utilisé de 1857 à c.1870 pour ses chemins de fer entre Montréal et Portland, Maine.

En quelle année cette énigmatique ligne ferroviaire fut-elle désaffectée? Une carte publiée dans *History of the Canadian National Railways* de G.-R. Stevens, démontre que cette voie était encore active vers 1890.

Tous les faits observés militent en faveur d'une structure Howe pour le site Malmaison. Une ferme peu coûteuse qui avait fait ses preuves et qui était fort populaire chez les promoteurs de chemins de fer. Ce pont était peut-être couvert. Il est à espérer qu'il existe quelque part une photo qui permettrait d'en savoir un peu plus sur le pont de la Station Malmaison.

*1- intégral sur les panneaux routiers! L'endroit est communément appelé Pike River.*

Photos: Gaétan Forest octobre 1985. ©



## LE PONT DU CANTON LAAS

C'est en mars dernier que Pierre Duff et Jocelyne Boucher ont été installer la pancarte sur ce pont (61-01-30). Pour ce faire, ils ont utilisé les skis de fond et les raquettes.



Photo: Jocelyne Boucher ©

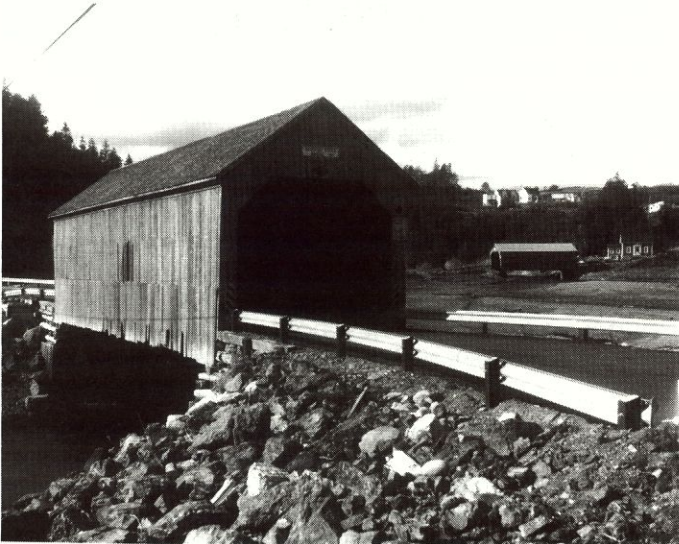
Changement d'adresse de la SQPC  
C.P. 83, succ. Anjou, Anjou, Qc, Canada  
H1K 4G5



## QUELQUES PONTS DU COMTÉ SAINT JOHN (NB) À DIFFÉRENTES ÉPOQUES

Par Joseph D. Cornwill

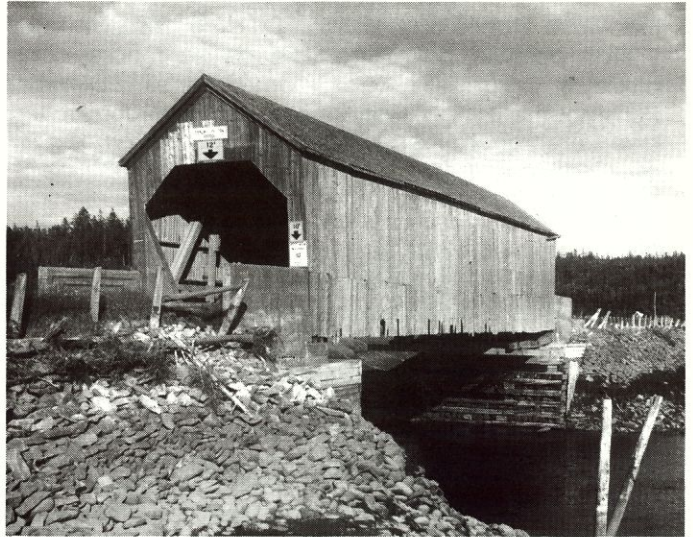
Les ponts couverts de ce comté sont situés le long de la côte Atlantique. Les gens du Nouveau-Brunswick insistent habituellement sur le fait qu'il n'est pas approprié d'écrire Saint John sous sa forme abrégée.



Saint Martins; les ponts Vaughan Creek (55-11-05) et Hardscrabble Hill (55-11-06).  
Photo: Joseph D. Cornwill ©

À l'origine, les portiques de ces ponts jumeaux étaient arqués. Les photos anciennes montrant les portiques originaux sont rares. Les portiques avaient été modifiés plusieurs années avant ma première visite en 1976. À ma seconde visite, en 1983, j'ai remarqué le remplacement des garde fous ainsi que l'ajout de poutres en acier sous le pont Vaughan. De même, la toiture en bardeaux avait été remplacée par un revêtement en tôle.

Depuis, des passerelles pour les piétons ont été ajoutées mais je ne suis pas retourné récemment voir ces ponts.



Le pont Tynemouth Creek (55-11-04):  
Photo: Joseph D. Cornwill ©

Ce pont est construit au milieu d'une longue chaussée conçue pour résister aux fortes marées. En 1976, la toiture en bardeaux était toujours en place et les garde-fous étaient construits selon un modèle fréquent aux États-Unis dans les années 1920; des poteaux reliés par un fil en acier. Le pont ayant été construit en 1927, il est donc possible que ces garde-fous aient été originaux. À ma seconde visite en 1983, ces caractéristiques avaient été supprimées à ce pont.



Le pont Gardner Creek (55-11-03):  
Photo: Joseph D. Cornwill ©

Ce pont est disparu depuis ma première visite et c'est une perte que je déplore grandement. Il desservait la route 825 et avait été érigé en un endroit isolé mais fort impressionnant, tout près du littoral. Je suis heureux d'avoir vu ce pont mais j'aurais aimé le revoir. 🗨️



## LA BOSTONNAIS

Deux de nos membres, M. René Coulombe et M. Daniel Fortin, nous ont fait parvenir cet article.

«Les Bostonnois sont fiers de leurs ponts couverts

Marie-Josée Montminy  
La Bostonnais

La municipalité de La Bostonnais fait les démarches nécessaires afin que la valeur patrimoniale des deux ponts couverts situés sur son territoire soit reconnue. Une demande a été faite pour que le pont Ducharme puisse être classé monument historique national et que le pont Thiffault obtienne par le fait même une citation locale.

Les ponts Ducharme et Thiffault ont été construits en 1945, afin de relier les deux rives de la rivière Bostonnais, au nord de La Tuque. Les résidents de la communauté habitée depuis 1932 ont jadis traversé la rivière en canot, jusqu'à ce que deux ponts temporaires soient construits en 1940, pour permettre aux Bostonnois de franchir le cours d'eau plus facilement.

Cinq ans plus tard, des gens de la région ont bâti les deux ponts couverts, en utilisant des épinettes d'un mètre de diamètre. Les deux ponts, de type architectural « town », sont formés d'une série de madriers tressés en diagonale, attachés les uns aux autres à chaque intersection par des chevilles de bois.



Le pont Ducharme (61-37-02)  
Photo: Alain Bernier 1995 ©

Les deux infrastructures mesurent environ 42 mètres chacune. Le pont Ducharme, situé au cœur de la localité de 500 habitants, a été nommé en l'honneur du député unioniste de l'époque, Me Romulus Ducharme. Quant au pont Thiffault, localisé plus au nord, il doit son nom au propriétaire des terres avoisinantes. Pour appuyer leur requête au ministère de la Culture et des Communications, les représentants municipaux de La Bostonnais ont procédé à

l'aménagement paysager du parc du pont Ducharme, en plus de faire installer des tables pour accueillir les touristes qui arrêteraient en chemin. De plus, un panneau d'interprétation doit être logé bientôt à proximité du pont.

Des travaux de réfection supervisés par le ministère des Transports ont par ailleurs été effectués en 1996 dans le but de restaurer les deux constructions. Si le pont Ducharme obtient du ministère le titre de monument historique national, la municipalité de La Bostonnais s'engage à procéder à la « citation » du pont Thiffault, un titre qui reconnaît l'intérêt patrimonial d'un monument à une échelle locale.

L'attachement et la fierté des gens de La Bostonnais pour leurs ponts couverts est soutenue symboliquement par les armoiries de la municipalité, des armoiries qui illustrent un pont, justement.

Le maire de La Bostonnais, M. Pierre Lefrançois, est d'avis: que la reconnaissance des deux ponts comme monuments historiques, est importante autant pour la fierté de la population locale que pour l'attrait touristique.

« Au point de vue touristique, c'est important, parce qu'on remarque souvent des Français qui voyagent en autobus, qui arrêtent manger ici et qui prennent des photos. Et vu que les ponts ont été bâtis par des gens du coin, on y tient, on veut les garder », a commenté le maire.<sup>1</sup> »

1- Le Nouvelliste, 18 mars 1998.



## NOUVEAU-BRUNSWICK

Le comté Queens a perdu le 11 mars 1998 un de ses ponts couverts.

En effet le pont Bayard a été emporté par les glaces et il sera remplacé par un pont d'acier.



Pont Bayard (55-09-09) en 1985  
Photo: Gérald Arbour ©



## PHILATÉLIE

Par Pierre Duff

### Tchécoslovaquie

Émission : 1971.  
 Numéro : 1737.  
 Valeur : 3.60 Couronnes.  
 Couleur : Multicolore.

Émission : 28 août 1992  
 Numéro : 2870  
 Valeur : 50 halerus  
 Couleur : Multicolore

**Historique :** Ces timbres représentent le pont couvert et l'église de Chrudimsko. Il est situé à 3.1 milles à l'est de Chrudim, dans la région de Bohême Orientale (Vychodocesky), en Tchécoslovaquie. Ce pont porte le numéro CZ-01-06-09 dans le guide mondial. D'une longueur de seulement 59', ce pont qui enjambe un petit fossé à été construit en 1721.

**Note philatélique :** Le premier timbre, d'une valeur de 3,60 couronnes, a été émis en 1971 dans une série de 9 timbres réguliers. Quatre autres valeurs se sont rajoutés à la série en 1972. Il a fallu attendre en 1992, 21 ans plus tard, pour que le timbre d'une demi couronne ne soit émis, avec exactement le même motif que son prédécesseur.



Frohe  
 Weihnachten  
 und viel  
 Glück  
 im neuen Jahr!

Voici une photocopie de ce nous pensons être, une carte postale des timbres ci-haut.

Pont couvert construit en 1721. CZ 01-06-09

### LE PONT'ÂGE

Nous sommes toujours à la recherche d'articles pour le journal. Donc à vos crayons. Ces articles doivent nous parvenir dactylographiés ou encore mieux sur disquette au format IBM.

Merci

### Épinglettes



La collection d'épinglettes de ponts couverts vous intéresse? Plus de 90 épinglettes différentes ont été fabriquées pour des ponts couverts du Québec. Voici quelques modèles disponibles:

- Logo de la municipalité de Grand-Remous avec le pont Savoyard.
- Le pont Savoyard.
- Panneau routier 1km indiquant les ponts couverts.
- *Histoire et patrimoine:* un moulin à vent, un pont couvert et une grange ronde.
- Le pont Painchaud de Saint-Méthode.
- Le pont de Hartland, Nouveau-Brunswick.

Ces épinglettes sont vendues 4\$ ch. + 1,25\$ (ou 20\$ + 1,75\$ pour les 6) de frais de poste. Plusieurs de ces épinglettes sont produites au Québec et l'année de fabrication est inscrite à l'endos. Un répertoire couleur de toutes ces épinglettes est disponible au coût de 15\$ + 2\$ de frais de poste.

D'autres modèles en quantité limitée.

Pour de plus amples informations, contactez :

Gérald Arbour,  
 2126 De Lorimier,  
 Longueuil, Qc  
 J4K 3N9

E-Mail: garbour@dsuper.net



### À VENDRE

Liste informatisée de tous les ponts couverts recensés au Québec.

Remise à jour périodiquement. (Version 8)

Imprimée ou sur disquette ( format IBM 3 1/2 ).

Coût 10\$

Images de nos ponts couverts

Tous les ponts couverts du Québec en photographies.

168 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\$

Le Pont'âge. Vol.1 et 2, rééditions : (en bloc)

Numéros imprimés : 2\$ chacun + frais de poste.

Prix spécial pour la série complète.

Coût 20\$

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,  
 C.P. 83, succ. Anjou, Anjou, Qc, Canada, H1K 4G5

Sauf indication contraire, le prix indiqué inclut les frais de poste et de manutention.