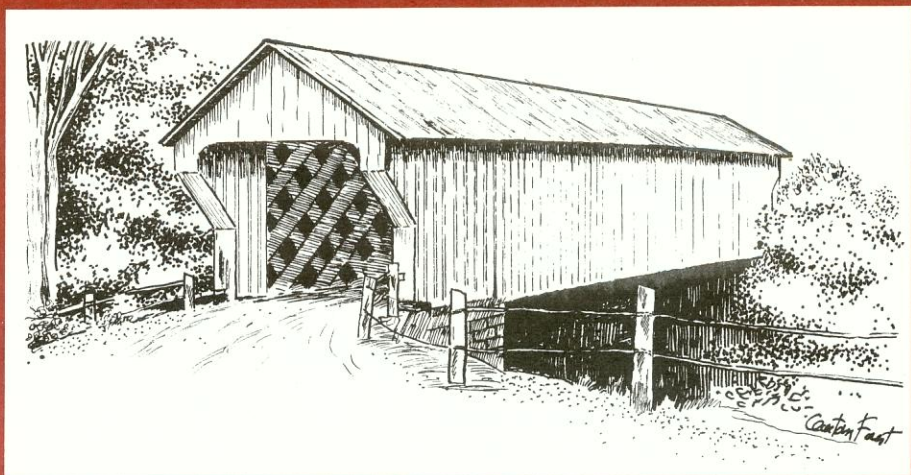


Le Pont'âge



VOLUME XVII

NUMÉRO 4

ÉTÉ 1998

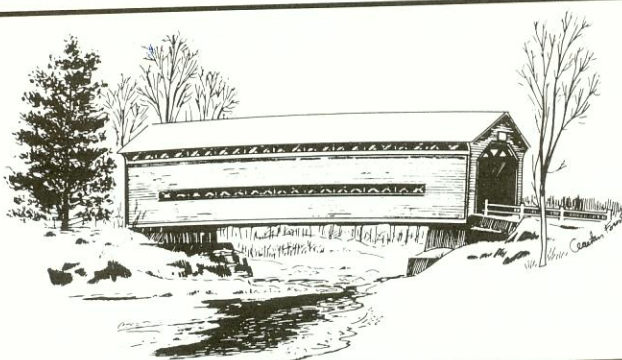


Le pont Marchand (61-53-01) fête cette année
son centième anniversaire.

Photo: Alain Bernier ©



JE ME SOUVIENS ET JE PRENDS GARDE



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

Courrier électronique: sqpc@hotmail.com

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

Président: Jean-Yves Paquin (450) 451-4622
Courrier électronique: 71421.1427@compuserve.com

Vice-président: Jean-Marie Beaujean (514) 270-5092
Courrier électronique: jmbeaujean@hotmail.com

Trésorier: Pierre Duff (450) 657-1494
Courrier électronique: duff_p@hotmail.com

Secrétaire: Léo Bonin (450) 582-3905

Directeur: André Cloutier (450) 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 25\$ 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: 3ième trimestre 1998
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		Drouin
DÉLABRÉ		du Panache
Sursis		Beauséjour

D'UN PONT À L'AUTRE

Courrier électronique

Dans votre dernier Pont'âge, vous avez sans doute remarqué que les adresses électroniques des directeurs étaient inscrites mais maintenant la SQPC a sa propre adresse électronique.

Notre adresse est : SQPC@hotmail.com

Cette pratique de communication est toute nouvelle et nous espérons que tous nos membres branchés sur Internet et qui désirent communiquer avec un des directeurs ou avec le secrétariat n'hésiteront pas à le faire.

Suite à une proposition d'un membre, nous invitons tous ceux et celles qui veulent publier leurs adresses électroniques dans le Pont'âge de nous la faire parvenir par E-mail à l'adresse ci-haut mentionnée.

Les nouvelles

Nos ponts couverts ont survécu à «El Nino». Malgré une nature plutôt déchaînée, tempête de verglas et dégel brusque causant des inondations, aucun pont n'a été sérieusement endommagé. Cependant, les inondations nous ont causé quelques sueurs froides. Les glaces ont causé quelques dommages au lambris des ponts jumeaux de Ferme-Rouge (61-33-02/03). Un embâcle sur la rivière Rouge a menacé le pont de la Macaza (61-33-10). On craignait que l'embâcle formé en amont du pont ne cède d'un seul coup. Finalement, tous s'est bien terminé et il n'y a eu aucun dommage à ce pont. Plusieurs membres nous ont téléphoné parce qu'ils avaient vu à la télévision un pont couvert détruit par la crue des eaux. Rassurez-vous, ce n'était pas un pont authentique. C'était le pont de Coaticook, un pont de fer que l'on a décidé de couvrir. Nous avons appris que ce pont serait rebâti.

Le pont Drouin (61-18-01), qui devait être démolì l'hiver dernier, est toujours debout. Les cartes postales envoyées par nos membres ainsi que le comité formé pour la survie du pont y sont sûrement pour quelque chose. Une rencontre est prévue (voir page 8) entre un représentant du ministère des Transports, un représentant du ministère de la Culture et des Communications ainsi que des responsables des Communications de l'Estrie afin de discuter de ce dossier.

Il semblerait bien que les cartes sont jouées pour le pont Beauséjour de Saint-Odille-sur-Rimouski (61-58-07). Ce pont sera démolì parce qu'il est dans un état irrécupérable. Quel dommage!

Le ministère des Transports va rencontrer les responsables de la municipalité de Sainte-Geneviève-de-Berthier afin de discuter d'éventuelles réparations au pont Grandchamp (61-09-02). Ce dossier est complexe car, il y a quelques années, la municipalité a fait des travaux majeurs sur le pont sans consulter le

ministère des Transports. C'est un dossier à suivre.

Les cinq piliers du pont Marchand de Mansfield-et-Pontefract (61-53-01) ont été refaits l'hiver dernier. Le pont a légèrement été endommagé par les glaces au printemps. Tel que déjà annoncé, ce pont sera repeint pour le centième anniversaire du pont.

Les travaux au pont Freeport de Cowansville (61-45-02) sont terminés. Les contreforts ont été remis en place.

Le pont Des Rivières de Notre-Dame-de-Stanbridge (61-45-03) subira des rénovations majeures cet été. Les travaux devraient débuter en juin. Une somme de 122,290 \$ a été accordée par le ministère des Transports pour la réfection des éléments structuraux.

La petite approche de bois du pont Kelly de Low (61-25-13) a été enlevée. Cette modification enlève beaucoup de charme à ce pont.

Les rénovations du pont Louis-Gravel de Sacré-Coeur (61-62-01) sont considérées comme un fiasco. La ferme du côté aval a été refaite au complet. L'autre a eu seulement quelques nouvelles pièces de bois. Une ferme du pont ayant du bois vert et l'autre du bois sec, le pont s'est déformé. Le ministère des Transports va recommander d'installer un pilier sous le pont pour essayer de corriger la situation. Pour ceux qui ont vu ce pont, ils se souviendront qu'il était affaissé du milieu et qu'il était situé dans un très bel environnement. Le site le rend très photogénique. Ce pont n'ayant pas encore eu son toit installé est maintenant rouge, comme à l'origine.

Les publications du Québec devaient publier un document de référence sur les ponts couverts (Les ponts couverts au Québec) que monsieur Fernand Caron, du ministère des Transports, a rédigé. Malheureusement, ce document ne sera pas imprimé parce que le ministère des Transports a décidé de l'éditer sur l'Internet. Ce document sera mis à jour régulièrement sur le site WEB du ministère.

Notre directeur, Léo Bonin a trouvé 2 nouveaux ponts qui auraient existés dans la région de Saint-Alphonse-de-Rodriguez, près de Joliette. Il devrait nous écrire un article avec photographies dans un prochain numéro du Pont'âge.

Chaque année, le ministère du Tourisme du Québec publie des guides touristiques de chaque région touristique du Québec. À l'intérieur de ces guides, nous pouvons trouver quelques photographies de ponts couverts.

Cette année, six photographies de pont ont été incluses dans ces guides, soit les ponts suivants :

Perreault de Notre-Dame-des-Pins (61-06-01)
Faubourg de l'Anse Saint-Jean (61-17-01)
McVetty-McKerry du Canton Lingwick (61-18-08)
Powerscourt (61-27-01)
Anse Saint-Jean d'Amqui (61-43-05)

Dénommés de Saint-Bruno-de-Guigues (61-70-04)

Un gros merci à tous ceux et celles qui ont participé

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

CONVOCAATION

Tous les membres de la Société québécoise des ponts couverts inc. sont invités à se rendre, le samedi 22 août 1998, à 14 heures au Village québécois d'antan de Drummondville (sortie 181 de l'autoroute 20) afin d'assister à la 17^e assemblée annuelle.

L'entrée au Village est gratuite pour les membres de la SQPC, le jour de l'assemblée, en y présentant votre carte de membre.

Le lieu de l'assemblée est le centre communautaire, au cœur du village, face au restaurant.

ORDRE DU JOUR

- Bilan de l'année
- Bilan financier
- Conférence de monsieur Fernand Caron du ministère des Transports du Québec
- Élections
- Clôture de l'assemblée

Comme vous pouvez le noter, nous aurons cette année un conférencier, Monsieur Fernand Caron du ministère des Transports, viendra nous expliquer le pont de vue du ministère, dans le dossier des ponts couverts. Monsieur Caron est le responsable du dossier des ponts couverts et il a toujours été un fervent amateur et défenseur de nos ponts couverts. Cette conférence promet d'être très intéressante.

Par ailleurs, les membres sont, comme par le passé, invités à apporter différents objets ou collections qu'ils ont amassés au cours des ans.

Encore une fois cette année, nous vous invitons à un souper communautaire à l'auberge du Village. Le coût du souper est de 12 \$. Cette activité permet aux membres de se rencontrer et d'échanger divers points de vue sur nos ponts. Après le souper, les membres présents choisiront la photographie gagnante qui deviendra notre prochaine carte postale.

Venez en grand nombre.

Changement d'adresse de la SQPC

C.P. 83, succ. Anjou, Anjou, Qc, Canada

H1K 4G5

DU CÔTÉ DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Par Gérald Arbour

Bien que le Québec partage une partie de ses frontières avec le Nouveau-Brunswick, il a toujours été assez difficile d'obtenir un certain type d'information au sujet des ponts de bois couverts de cette province. L'absence de sociétés ou groupes dédiés à cet aspect du patrimoine ne pouvait que compliquer cette quête de renseignements. Les choses bougent actuellement et il est maintenant possible de contacter un organisme qui peut informer régulièrement les amateurs sur la situation des ponts couverts du Nouveau-Brunswick.

Promoting New Brunswick est né de la volonté de Rosemary Whithers de consacrer une bonne partie de ses loisirs (et de ses économies) à faire la promotion des attraits de sa région. Tout naturellement, madame Whithers a choisi les ponts couverts comme véhicule privilégié pour sa campagne. Excellente photographe, Rosemary Whithers a commercialisé une gamme de produits (voir plus loin) qui mettent en vedette les 66 ponts historiques du Nouveau-Brunswick. Ce projet, planifié pour une durée de 10 ans, a déjà atteint plusieurs de ses objectifs en 2 années à peine. Au début des activités du groupe, 68 ponts couverts figuraient sur les listes de l'organisation. Aujourd'hui, le total est de 66, le pont Bayard (55-09-09) étant la plus récente victime des inondations dévastatrices de mars dernier.

Sur le plan touristique, les ponts de bois couverts du Nouveau-Brunswick jouissent d'un net avantage sur ceux du Québec au niveau de la promotion et de la mise en marché de ce type d'attrait. Beaucoup de voyageurs savent depuis longtemps que ce modèle de pont est présent dans le réseau routier néo-brunswickois. Bien qu'aucune législation ne semble les protéger, le ministère des Transports a conservé systématiquement les ponts qui ont été désaffectés ces dernières années. Par exemple, le pont Darlings Island (55-06-04) côtoie le nouveau pont de pierre érigé il y a peu. Des aménagements plus ou moins élaborés sont réalisés parallèlement à la nouvelle structure et le pont couvert continue d'être présent dans le paysage.

Le commentaire le plus fréquent qui soit entendu au sujet des ponts couverts du Nouveau-Brunswick a trait à leur très grande ressemblance. Il faut cependant noter les particularités de certaines structures. Exception faite du célèbre pont de Hartland (55-02-07), d'autres structures sont dignes d'intérêt. Signalons la présence de 2 ponts ayant un toit à 4 versants. Le pont Nelson Hollow (55-08-08), désaffecté, est l'un d'eux. En 1997, des réparations importantes ont été faites sur la structure; nouveau toit, corde supérieure refaite, pont surélevé et structure réalignée, débroussaillage. Ces travaux ont été réalisés grâce à des fonds gouvernementaux. L'autre structure du genre, toujours en service, est le pont Peter Jonah (55-01-07), protégé

par des gabarits.



Le pont Nelson Hollow avant les grands travaux de 1997.

Photo: Gérald Arbour 1985. ©

Comme autre point de comparaison, il est intéressant de noter qu'au Québec, la ferme Town a été privilégiée alors que le Nouveau-Brunswick a utilisé abondamment la ferme Howe. Lors d'une éventuelle visite, vous pourrez tenter de tirer certaines conclusions face à ces choix. Dernier détail qui distingue nos ponts des leurs; la couleur. La teinture est quasi absente sur tous les ponts du Nouveau-Brunswick. Cette situation est probablement l'une des grandes responsables de l'impression de monotonie qui nous envahit lors d'une tournée de ponts au Nouveau-Brunswick. La liste des comparaisons pourrait s'allonger, mais, finalement, quoi de mieux qu'une petite excursion en ces terres pour vous convaincre, si l'exercice est encore nécessaire, de la beauté de ces structures, surtout à cause de leurs différences opposées à ce que nous connaissons chez-nous.

PROMOTING NEW BRUNSWICK
527 Beaverbrook Court suite 116,
Fredericton, NB E3B 1X6

CALENDRIER

Un projet de 5 ans visant à reproduire tous les ponts couverts. Photos noir & blanc.

1998: 6,85 \$**

1999: 6,85 \$

CARTES POSTALES

4x6", photos noir & blanc, série de 31 cartes, d'autres s'ajoutent régulièrement.

Tous les ponts seront reproduits: 0.58 \$ chacune.

5x7, 2 modèles, tous les ponts du comté de Kings sur la même carte: 1.14 \$ chacune.

CARTES DE COLLECTION

2x3", photos noir & blanc,

68 cartes dans la série, laminées: 0.58 \$ chacune.

Sans laminage: 0.52 \$ chacune.

SIGNETS

Différents modèles, en couleurs: 0.68 \$ chacun.

Un périodique qui traite des différents attraits du Nouveau-Brunswick.

*** Les prix indiqués incluent les taxes.*



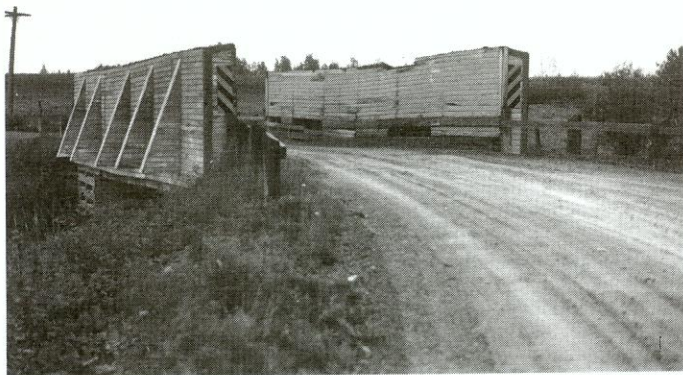
SOUVENIRS D'UN PASSÉ RÉCENT

Par Joseph D. Conwill

Pour atteindre le pont couvert de l'Île (61-02-23) à l'île Nepawa, il fallait emprunter un petit pont mi-hauteur (61-02-P2) sur le ruisseau Le Moine. Du modèle Town, il existait toujours lors de mes visites en 1976 et 78. Il semble avoir été démoli peu de temps après. C'était en quelque sorte un cousin du pont couvert de l'Île.



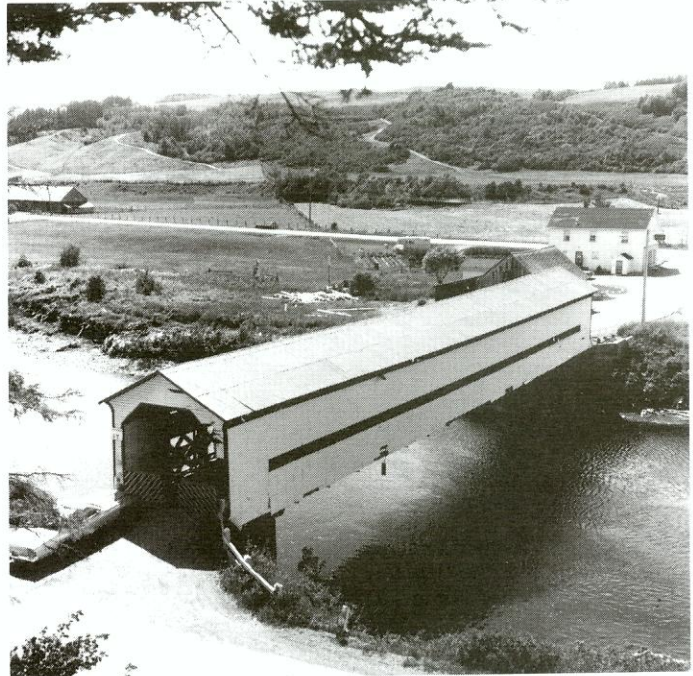
Île Nepawa (61-02-23) en 1978.
Photo: Joseph D. Conwill ©



Ruisseau Le Moine entre Sainte-Hélène-de-Mancebourg
et l'Île Nepawa (61-02-23) en 1976.
Photo: Joseph D. Conwill ©

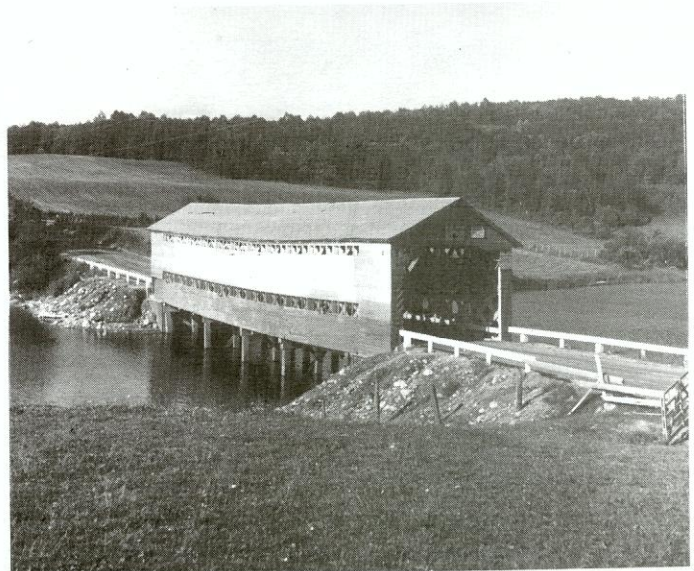
À l'autre extrémité du Québec, le pont Durette (61-42-02) existait toujours lors de mon passage en 1976, mais il était désaffecté. Une des extrémités de ce pont débouchait sur une large plaine. L'autre portique faisait

face à une colline abrupte. À l'aide de buissons, il était possible d'escalader cette colline pour prendre une très belle photo du pont Durette. Lorsque j'atteignis le sommet du coteau, je fis face au propriétaire des lieux qui se reposait sur une chaise installée au bord de la falaise. La surprise passée, ce monsieur m'a gentiment autorisé à photographier le pont de ce point de vue.



Pont Durette (61-42-02) en 1976.
Photo: Joseph D. Conwill ©

À la même époque, je me suis rendu à Saint-Aimé-du-Lac-des-Îles. Sur la foi d'un rapport qui circulait dans le monde des ponts couverts, le pont du Village (61-33-01) était donné comme disparu. Heureusement, la nouvelle était fautive et il a été possible de faire de belles photos de ce pont. Ce n'est que 2 ans plus tard que la structure a été incendiée.



Le pont du Village (61-33-01) en 1976.
Photo: Joseph D. Conwill ©



PONTS DE BOIS POUR CHEMINS DE FER (4)

Par Gaétan Forest

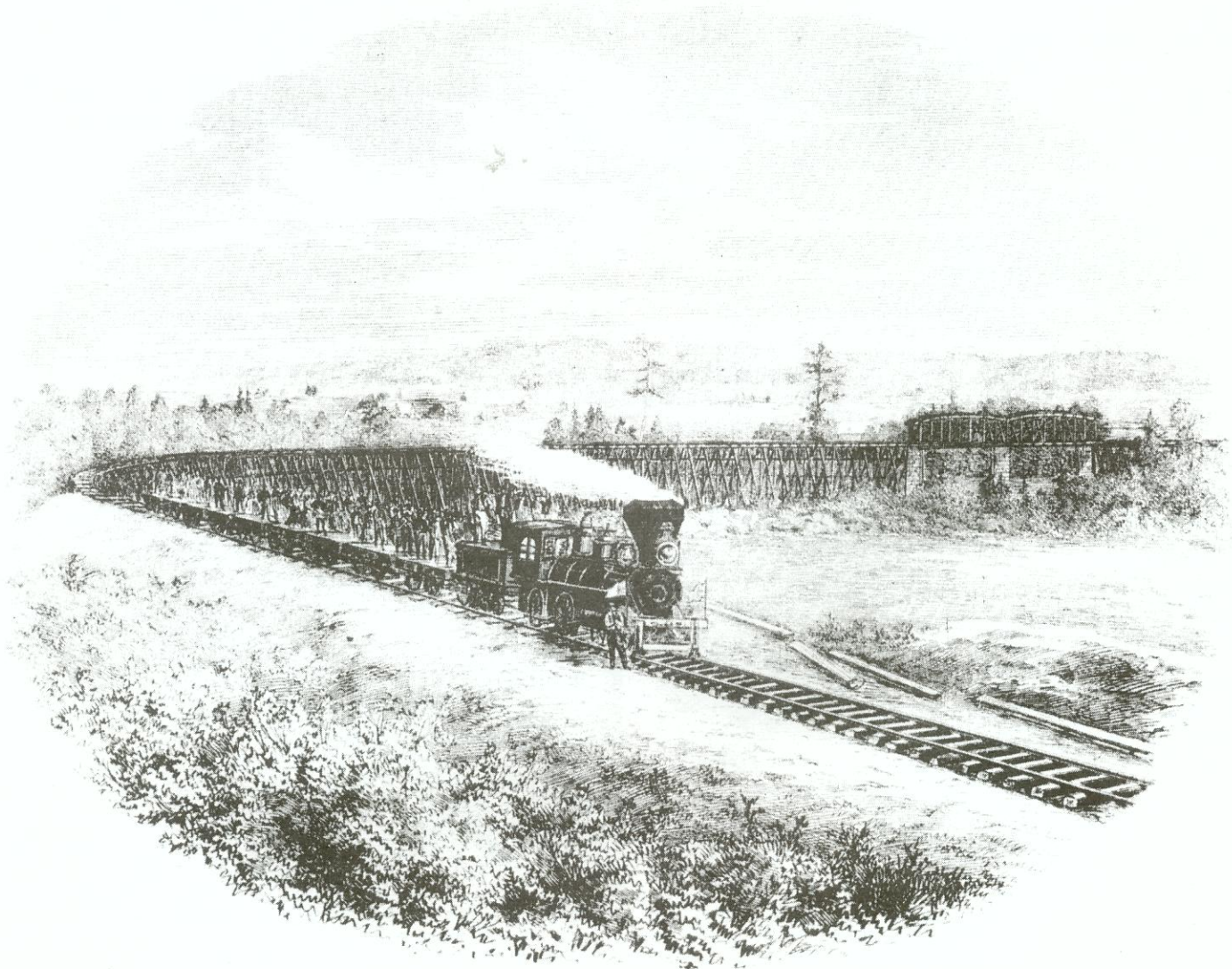
De Portland à Québec, le chemin est long.

Parallèlement au *Chemin à lisses du Saint-Laurent et de l'Atlantique*, des promoteurs avaient pensé relier la ville de Portland, au Maine, à celle de Québec dès 1836. Aux États-Unis la vogue était aux chemins de fer. Le premier chemin sur rail avait reçu sa charte au Massachusetts en 1826. Quatre ans plus tard on inaugurerait la première voie permanente en Amérique, le *Baltimore & Ohio Railroad* du Maryland. En ce temps-là les wagons étaient tirés par des... chevaux! Il n'y eut donc qu'un pas à franchir pour parler de... cheval-vapeur. À la fin de 1831, les premières locomotives à vapeur remplaçaient les chevaux.

Au moment où s'animent encore les discussions autour des tables de concertation à propos de relier Québec à Portland, du côté canadien on envoie le capitaine

P. Yule, ingénieur militaire, explorer les vallées de l'Etchemin et de la Chaudière en vue de tracer la piste. Du côté américain on délègue le colonel Stephen H. Long, du corps des *United States Army Topographical Engineers*. Le colonel Long est un personnage important dans l'histoire des ponts couverts américains. Il a conçu en 1830 la première charpente de bois dite *panel truss system*. Ayant quitté l'Armée, il vit à Hopkinton, sa ville natale au New-Hampshire, où il s'est lancé en affaire après avoir fait breveter son invention. Il s'occupe activement de la promotion de son modèle de pont, sans toutefois être un véritable constructeur de ponts. Il expérimente au cours des années plusieurs types de charpente. Des agents étaient chargés de faire la promotion de ses structures, du Maine à la Louisiane. Il connaît du succès pendant une dizaine d'années. La charpente Long sera utilisée dans certains chemins de fer du Massachusetts, mais ces derniers lui préféreront bientôt la ferme de M. William Howe, brevetée en 1840.

Le colonel Long se rend à Québec à la fin de juillet 1835, tout en explorant la voie qu'avait suivie



PONT SUR LA RIVIÈRE JACQUES-CARTIER, CHEMIN À LISSER, GO-FORD.

l'expédition militaire d'Arnold, 60 ans plus tôt. Long et Yule parcourent la Nouvelle-Beauce et déposent un rapport et un estimé sur la faisabilité du projet.

S'ensuit une période de rivalités entre les villes portuaires du Maine, et entre les promoteurs de chemins de fer des deux côtés de la frontière, puis ce sont les Troubles de 1837-38, de quoi rendre craintif le moindre investisseur! Les tergiversations s'éternisent malgré les exhortations de l'industriel Siméon Larochelle, de Saint-Anselme. La charte du *Belfast and Quebec Railroad* reste un vœu pieux. Québec se fait damer le pion par Montréal qui, en 1846, commence à poser les rails de son *Saint-Laurent et Atlantique*, en route pour Portland¹. Québec fait volte-face et se rattache bientôt à cette voie par le *Chemin de fer de Québec et Richmond* en 1854.

Cependant les Beaucerons, ces insoumis, ne désirent nullement en rester là. Ils veulent voir passer un jour ce chemin de fer dans leur vallée. Le *Québec, Chaudière, Maine et Portland* est incorporé en 1855. Siméon Larochelle figure parmi les instigateurs du projet qui se dissout rapidement, telle une chimère.

Dix années passent. En 1864 la *Compagnie du Chemin de fer de la Vallée de la Chaudière* vit une débâcle comme les autres et reste... sur la glace. Pendant qu'ici on ne réussissait pas à s'entendre, le New Hampshire et le Vermont avaient fait progresser certaines voies dans la vallée de la Connecticut. Le *Connecticut and Passumpsic Rivers Railroad*, commencé à White River Junction en septembre 1845, atteignait St-Johnsbury en 1851, puis Newport en 1863 et Derby Line. Les gens de Stanstead, Québec, rejoindront ce chemin de fer en construisant le *Massawippi Valley Railway* qui s'y raccordera en juillet 1870. Au Maine, dans la vallée de la Kennebec, l'*Androscoggin and Kennebec RR* se raccorde à Danville au *Atlantic & St-Lawrence*, qui progresse vers sa jonction avec le chemin de fer de Montréal. L'*Androscoggin and Kennebec RR* atteint Waterville en 1849, puis Augusta en 1851. Une autre compagnie, le *Somerset and Kennebec Railroad*, prolonge ce chemin vers Fairfield en 1855 et jusqu'à Skowhegan en 1856. Deux ponts sont construits sur la rivière Kennebec, le premier à Augusta, et le second à Waterville. Le *Somerset Railroad* prend la relève en 1860, remonte la vallée de la Kennebec en passant par Fairfield, Norridgewock (1873), Madison (1875), Anson (1877) et parvient à Caratunk. Deux ponts importants sont jetés sur la Kennebec (Norridgewock et Madison). En 1888, la ville de Solon voit entrer en gare son premier train. En 1890 on franchit la Kennebec sur un pont en fer pour entrer dans Bingham.

Mais on doit encore utiliser le *Grand Tronc* pour se rendre de Portland à Québec!

Le *Lévis et Kennebec* et le *Quebec and Gosford Wooden Railway*

En 1869 un entrepreneur de chemins de fer, du comté de Lawrence, État de New York, réussit à faire adopter en parlement canadien l'usage de ses « cheaply-built colonization railways » qui utilisaient des rails en bois de son invention. Une loi lui garantissait pendant 20 ans

« l'intérêt à 3% sur les sommes déboursées, jusqu'à concurrence de \$5000.00 par mille de voie, complétée avant le 1er juillet 1872, et sur le coût de tous les ponts dépassant 50 verges de longueur. » Le *Lévis et Kennebec* et le *Quebec and Gosford Wooden Railway* utiliseront ce système. L'industriel Louis Napoléon Larochelle (fils de l'autre) en a pris bonne note. Ce n'est pas le moment de dérailler! Jerome B. Hulbert, l'instigateur des chemins à rails de bois, se voit accorder le contrat en 1870. Il construit 80 kilomètres de remblai, les ponts attenants, donc un grand viaduc sur *trestle*. L'ingénieur de la Compagnie, John James Rickson, de Québec, a préparé les plans (y compris probablement ceux des ponts) et il a prévu tous les détails techniques, sauf que, les rails seront... en fer, car au même moment... une première locomotive circulait dans les limites de la ville de Québec. La Compagnie du Chemin à lisses Gosford, note Honorius Pronovost, « avait procédé de façon si expéditive qu'elle inaugurerait dès le 26 novembre 1870, ses 26 milles de voie, allant du quartier Saint-Sauveur jusqu'au lac Saint-Joseph, dans le comté de Portneuf. Après avoir servi quelque temps avant les neiges, la voie devint impassable aux dégels du printemps et à chaque pluie ultérieure, parce que les rails de bois renflaient et tordaient dans tous les sens, sous l'action de l'humidité. Une seule autre ligne, entre Sorel et Drummondville, fit l'expérience de ce type de rails durant l'année 1872, mais avec un résultat semblable. »².

Le pont du Q&GWR

La voie du *Quebec & Gosford* franchissait la rivière Jacques-Cartier à Shannon. Une illustration publiée dans L'Opinion Publique le 28 décembre 1871 nous montre une superstructure à deux travées de type McCallum sans couverture ni lambris. Ce type de charpente dite « arc précontraint » est assez inusité dans le paysage ferroviaire québécois. Seul le *Grand Tronc* en avait utilisé pour ses voies entre Montréal et Portland¹. Ce pont a probablement peu servi pour les raisons évoquées plus haut. L'entrepreneur de chemins de fer Horace Jensen Beemer remplace ce pont dès 1879 par une structure en fer³.

De Lévis à Scott-Jonction en 1875, à Saint-Joseph en 1876 en passant par Saint-Henri, Saint-Anselme, Sainte-Marie, la Vallée a enfin son chemin de fer, sauf que...

1- Voir articles *Ponts de bois pour chemins de fer* (1, 2 et 3), Gaétan Forest, *Le Pont'âge* vol XV, No 1, pp. 4-5, No 2, pp. 4-5, No 3, pp. 4-5.

2- Honorius Provost. *Lévis et Kennebec, grand chemin séculaire*.

3- Ce pont de type *deck pin connected Pratt* existe encore de nos jours. Converti en pont routier, il serait le plus vieux pont de fer au Canada.



Changement d'adresse de la SQPC

C.P. 83, succ. Anjou, Anjou, Qc, Canada

H1K 4G5

Par Jean-Yves Paquin

Le pont Drouin (61-18-01) devait être démoli l'hiver dernier. Il est toujours présent dans le décor de l'Estrie. Les cartes postales envoyées par les membres de la SQPC ainsi que le comité pour la survie de ce pont ne sont sûrement pas étrangers à ce sursis. Un représentant du ministère des Transports du Québec, du ministère de la Culture et des Communications ainsi que des responsables des Communications de l'Estrie se sont rencontrés afin de discuter de ce dossier. L'évaluation des coûts qui avait déjà été faite concernant les réparations de ce pont était exagérée.

Un responsable du comité pour la survie du pont nous a contactés et nous a informés que le comité serait intéressé à reprendre ce pont. Évidemment, ce n'est pas aussi simple que cela. Reprendre un pont couvert (ou tout autre bien) veut dire que l'on devient responsable, autant responsabilité civile que financière de son entretien. À propos de la responsabilité civile, le comité va essayer d'obtenir une entente avec la municipalité afin que le pont demeure sous leur responsabilité. Si cela s'avère impossible, le comité nous a demandé si l'on peut faire quelque chose à ce sujet. Nous attendons les prochains développements dans ce dossier.

Des travaux urgents à l'une des culées du pont ainsi qu'une inspection minutieuse de ce pont doivent être faits. Les coûts de ces deux projets sont estimés à 5000 \$. Une campagne de financement a présentement lieu dans la région.

Le comité pour la sauvegarde du pont Drouin nous a demandé si nous pouvions lever une campagne auprès de nos membres afin de les aider dans leur projet. Ce n'est pas une pratique courante que la SQPC s'implique dans les campagnes de financement privées, mais étant donné l'urgence et les caractéristiques bien précises de ce pont, nous acceptons de nous y impliquer. Il ne faut pas oublier qu'un des buts de la SQPC est de sauver nos ponts couverts historiques.

Si vous désirez faire un don pour la sauvegarde du pont Drouin, veuillez faire parvenir votre contribution au secrétariat de la SQPC. Faites votre chèque ou mandat poste au nom de la SQPC toutefois en y incluant la mention à l'arrière : pour la sauvegarde du pont Drouin.

La SQPC fera parvenir l'argent au comité avec la liste des généreux donateurs. Si, toutefois, vous désirez que votre don demeure anonyme, veuillez nous en faire mention.

Finalement, il y a une possibilité qu'il y ait une corvée afin de réparer le pont Drouin. Au sujet de cette dernière demande par le comité, elle est encore embryonnaire et nous vous tiendrons informés à ce sujet.



PONT GRANDCHAMPS¹ : 20 000\$ POUR SON EMBELLISSEMENT

Par Louis-M. Kimpton

Le lundi 27 avril, le député Gilles Baril avait une bonne nouvelle à communiquer à la municipalité de Sainte-Geneviève-de-Berthier et au regroupement de bénévoles qui ont restauré le pont Grandchamps l'an dernier: il accordait 20 000\$ pour l'embellissement de cet élément patrimonial. Cependant, il faut préciser que cette somme fut demandée par le regroupement de bénévoles. Ainsi cette annonce combla l'attente de ce groupe. Le chèque sera, par contre, émis au nom de la Municipalité. M. Wilfrid Lanoix, l'instigateur, depuis des années, de la restauration de ce pont couvert nous a précisé qu'il voit dans ce geste deux aspects fort (sic) significatifs: la reconnaissance des efforts du regroupement des bénévoles et la valeur intrinsèque de cet élément du patrimoine de la région. M. Lanoix nous rappellera que la municipalité de Sainte-Geneviève-de-Berthier s'était impliquée financièrement elle aussi dans ce projet de restauration du pont l'an dernier, notamment par l'achat de matériaux.

M. Lanoix nous a fait part que la somme reçue servira au ponçage du pont, au remplacement de planches brisées, au lambrissage et à d'autres travaux similaires. Donc cet élément historique recevra au cours des prochains mois une nouvelle toilette. Vive la ténacité, elle donne de bons fruits.

1- NDLR : Le nom officiel du pont est Grandchamp

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

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