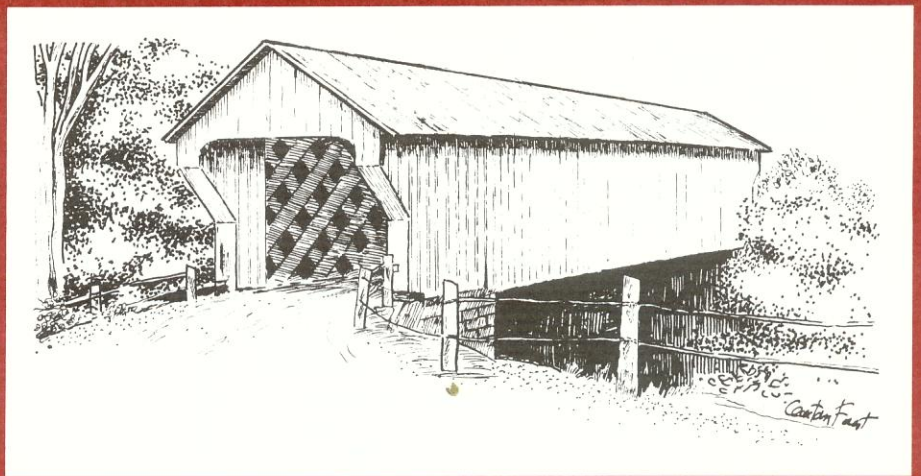


# Le Pont'âge



VOLUME XVIII

NUMÉRO 2

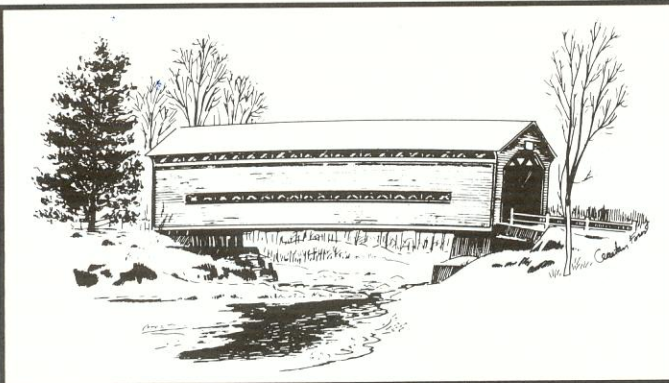
HIVER 1999



Le pont Perreault (61-06-01) de Notre-Dame-des-Pins a été peint sur une remorque de 45 pieds appartenant à Ameublement Tanguay, de Québec.

Photo: Jacques Plamondon ©

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: ve2hm@amsat.org  
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: Jimmy Veilleux (418) 485-6506  
Courrier électronique: jveilleu@hotmail.com

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

Dépôt légal: 1er trimestre 1999  
Bibliothèque nationale du Québec  
Bibliothèque nationale du Canada  
ISSN 0832-7572

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

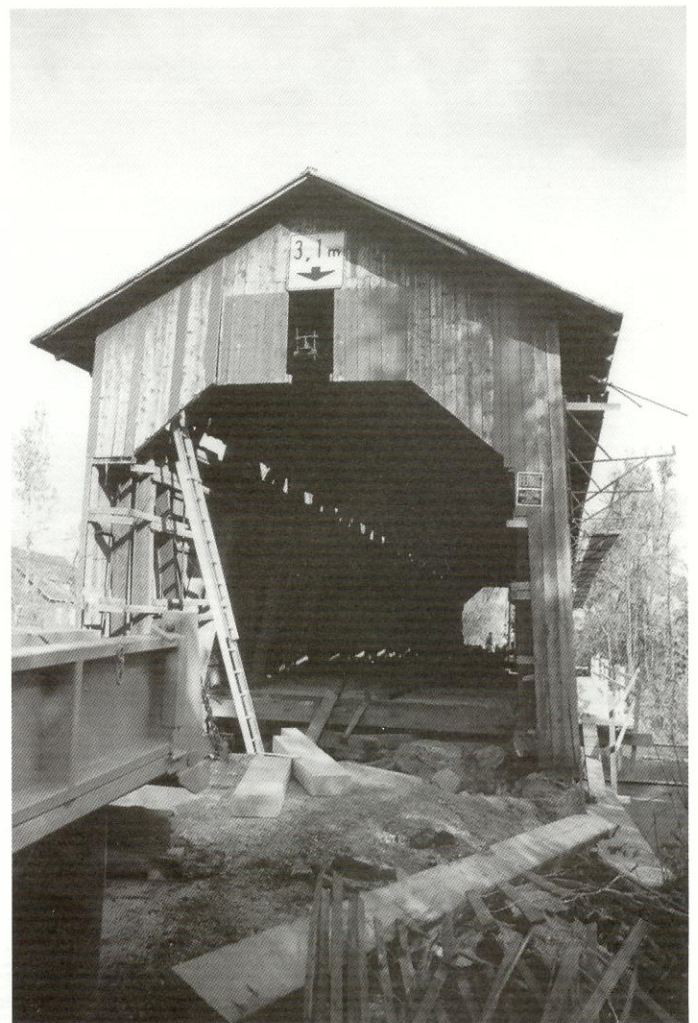


Imprimé sur les presses de la Maison Primevère  
207 boul. L'Heureux, McMasterville, Qc. J3G 5G2

	91	
MENACÉ		Beauséjour
DÉLABRÉ		du Panache
SURSIS		Drouin

## D'UN PONT À L'AUTRE

À la Suite de l'incident survenu au pont Louis-Gravel de Sacré-Cœur (61-62-01), la municipalité a demandé au ministère des Transports d'installer des poutres d'acier sous le pont. Le ministère suggérait plutôt une pile en rivière. La municipalité n'a pas retenu cette suggestion et maintenant le pont à des poutres d'acier et surplombe de nouveau la rivière Sainte-Marguerite. Votre président a écrit à la municipalité afin d'expliquer le désaccord de la SQPC pour l'utilisation de poutres d'acier sous le pont. La municipalité n'a pas donné suite à notre lettre. Malheureusement, l'utilisation de poutres d'acier est devenue pratique courante. Nous n'avons qu'à nommer les ponts des Anses-Saint-Jean à Amqui (61-43-05), de Jean-Chassé à Saint-René-de-Matane (61-42-01) et, plus près de nous, Grandchamp à Sainte-Geneviève-de-Berthier (61-09-02).



Le pont Des Rivières de Notre-Dame-de-Stanbridge (61-45-03) s'est refait une beauté. Les culées, le plancher et le toit ont été refaits. Il a aussi été repeint. Heureusement, la structure était toujours en bonne condition et aucune réparation n'a du être faite. Si ce n'est déjà fait, des gabarits seront installés. Ces gabarits seront quatre pouces plus bas que le portique.

Le plancher a aussi été refait au pont du Sault de

Saint-Adalbert (61-39-01). Lors de votre prochaine visite à ce pont, prenez le temps de regarder la cambrure du pont, elle est de 10 pouces et il semblerait que ce soit le pont qui ait la plus forte cambrure au Québec. Des gabarits ont aussi été installés aux abords de ce pont afin d'empêcher les camions lourds de passer. Récemment, la municipalité a demandé au ministère des Transports de relever ces gabarits. Ils seront installés six pouces plus bas que le portique.

Savez-vous pourquoi les ponts Du Sault et des Défricheurs de Sainte-Lucie-de-Beaugard (61-47-02) ont déjà été jaunes ? Simplement parce qu'on les a peints avec un surplus de peinture jaune du ministère de la Voirie. Heureusement, ces ponts ne sont plus de cette couleur.

Les directeurs de votre société sont à la préparation de la quatrième édition du livre *Les ponts rouges du Québec*. Même si nous gardons le même titre, ce guide pour trouver les ponts couverts sur le territoire du Québec sera complètement changé. En même temps, un autre projet va de l'avant. Nous sommes à préparer de nouveaux dépliants touristiques afin de faire connaître nos ponts couverts. Malheureusement, nous n'avons pas eu de subvention pour ces dépliants. Donc, afin qu'ils coûtent le moins cher possible, nous allons publier 5 dépliants différents. Nous avons séparé la province en cinq régions et il y aura 1 dépliant par région et ils seront en noir et blanc.

Si vous voyez circuler un pont couvert sur la route, ne vous en faites pas, vous n'êtes pas en train d'halluciner. C'est le pont Perreault (61-06-01) de Notre-Dame-des-Pins qui a été peint sur une remorque de 45 pieds appartenant à Ameublement Tanguay de Québec. Nous félicitons les responsables de cette initiative, cela fait une très bonne publicité pour nos ponts couverts. Nous remercions monsieur Jacques Plamondon de nous avoir informé qu'un tel chef-d'œuvre sur roues existe.

Vous connaissez sûrement les casse-têtes 3D de Wrebbit? Et bien il y en a un d'un pont couvert. C'est un modèle de 66 morceaux (Puzz 3D mini #114), pour débutant, et il représente définitivement un pont québécois (très certainement Sainte-Agathe-de-Lotbinière 61-44-01). Il est en vente au prix de 5 \$ dans tous bons magasins.

Il y a une rumeur qui circule laissant croire que les ponts Ducharme (61-37-02) et Thiffault (61-37-03) de la Bostonnais sont classés monuments historiques par l'Assemblée Nationale. Nous aimerions faire le point sur ce sujet; il y a eu une demande de faite mais ils ne sont pas encore classés.

Dans le GUIDE DE L'AUTO 1999, il y a deux photos de ponts couverts. Le pont Prud'homme (61-72-01) et le pont des Raymond (61-51-01). Avis aux acheteurs d'autos.



## ASSEMBLÉE SPÉCIALE

### CONVOCATION

Tous les membres de la Société québécoise des ponts couverts inc. sont invités à se rendre,

le vendredi 9 avril 1999, à 18 h. 45,  
aux bureaux de l'Industrielle Alliance,  
situés au 1600 boulevard Saint-Martin Est, Tour A,  
Suite 120, à Laval (Québec)

**Prenez note que les portes seront fermées après 19 h. 00.**

**Avis aux retardataires.**

#### ORDRE DU JOUR

Mot du président

Vérification du quorum

Modifications à la charte de la SQPC.

*(Vous trouverez, avec votre journal, une copie de la charte et les modifications proposées.)*

Vote

Fin de la réunion

#### ERRATUM

Dans le Pont'âge d'automne 1998, la troisième personne ayant reçu son certificat par la poste est Georges Pouliot et non Georges Goulet.

Milles excuses

## VOYAGE

Éric Clusiau

Parmi les majestueux paysages de la grande région de Charlevoix, il y a dans un minuscule village, qui n'est même pas répertorié (*NDLR: ce village apparaît sur les cartes routières*), un charmant petit pont couvert assez difficile à trouver dû à l'absence d'indication.

Cette structure de type Town, bâtie en 1929, est le seul lien entre les rives est et ouest de la rivière du Gouffre, vaut vraiment le détour.

Très bien préservé, ce pont bénéficie de conditions idéales. Il surplombe un cours d'eau dont le faible débit rend le risque d'embâcle pratiquement impossible. Il est situé au bout d'un chemin non pavé où il n'y a que deux maisons habitées, donc très peu de circulation et aucun poids lourds ou machinerie agricole pour en hypothéquer la solidité. Sa toiture a récemment été refaite.



Pont Saint-Placide-de-Charlevoix (61-14-03)  
Photo: Éric Clusiau ©

Il a été construit par le père de Monsieur Gagnon habitant au bout et dont j'ai fait la connaissance lors de mon passage à cet endroit lors du week-end de la Fête du travail.

Lors de notre conversation, M. Gagnon, dont la fierté était visible, m'a en effet appris que son père était de ceux qui ont participé à sa construction il y a de ça près de 70 ans.

Bâti uniquement pour et par un petit groupe vivant du côté ouest de la rivière dont il ne reste aujourd'hui que M. Gagnon, son épouse et leur voisin, ce pont dénommé Saint-Placide de Charlevoix, dépourvu de gabarit, se situe au bout d'un très étroit chemin de terre au creux d'une vallée dont le paysage, très photogénique, particulièrement à l'automne, n'est troublé que par le vacarme des motoneiges qui l'empruntent l'hiver, (malgré une affiche leur interdisant l'accès). En effet certains ponts isolés connaissent maintenant une nouvelle vocation hivernale: le trafic motoneigiste.

Nous sommes restés quelque temps à étudier la construction du pont et M. Gagnon m'a fait remarquer le sable étendu sur le tablier du pont par lui, en raison de gens irresponsables qui y jettent leurs mégots de cigarettes.

Il est, comme je le suis, conscient des dangers que le feu représente pour nos ponts couverts, puisqu'il est devenu la principale cause de leur disparition.

Nous avons aussi remarqué l'usure prononcée du côté le plus exposé au soleil, alors que l'autre semble frais

peint. Malgré les années, ce pont est destiné à faire partie des pittoresques paysages de Charlevoix pour encore longtemps.

S'il vous prend l'envie de visiter la région par la route 138, prenez le rang Saint-Placide, juste avant d'arriver à Baie Saint-Paul, et gardez l'œil ouvert pour la petite église. Juste avant d'y arriver, sur la droite, une boîte à malle verte servant de repère, se trouve le petit chemin qui vous mènera au pont couvert.

S'il-vous-plaît, stationnez du côté est pour ne pas troubler la tranquillité des gens qui vivent de l'autre côté.

Surtout conduisez lentement pour savourer le coup d'œil et vous recueillir devant la beauté du site.

## LE PONT GRANDCHAMP S'EST REFAIT UNE BEAUTÉ

Par : Léo Bonin

Depuis la création de la Commission de la culture de Sainte-Geneviève-de-Berthier, le 5 janvier 1987, les membres fondateurs de cette Commission ont travaillé sans relâche pour la sauvegarde et le classement du pont Grandchamp (61-09-02) par le ministère des Affaires culturelles de l'époque. On a alimenté quelques espoirs, mais, en bout de ligne, on n'a pas donné suite à leurs requêtes.

Juin 1996, phase 1

Avec une équipe de bénévoles, on lui installe des poutres d'acier pour le renforcer et, le 19 octobre de la même année, après environ 20 ans de fermeture, on l'ouvre à nouveau à la circulation automobile.

Septembre 1998, phase 2

Grâce à une subvention de 20,000 \$ accordée par le bureau du député Gilles Baril, une nouvelle équipe de bénévoles a travaillé environ 20 jours pour faire les réparations suivantes: redresser la structure, réparer la couverture à certains endroits, changer le bois des façades, changer les lambris, sablage du pont au complet pour terminer avec cette magnifique nouvelle peinture qui lui redonne sa fraîcheur d'antan.

Également, aux approches du côté ouest, le chemin a été relevé de gravier et pavé. Un ponceau a également été construit pour aider les visiteurs.

Quant au côté est, des citoyens qui s'étaient cotisés, l'avaient fait paver entièrement à leurs frais, soit 157.75 \$ chacun, pour un montant total de 3,312.75 \$. Il ne restera plus que le tablier du pont à refaire d'ici 5 ans.

Le pont Grandchamp vert et blanc depuis plusieurs années est maintenant repeint en rouge (ce qui devait être probablement sa couleur originale).

C'est mercredi le 4 novembre 1998, après une conférence de presse et la bénédiction du pont par monsieur le curé Claude Sauvageau, que le pont Grandchamp fut officiellement ouvert à la circulation et ce pour de nombreuses années à venir.

Les dignitaires présents étaient : le député provincial, monsieur Gilles Baril, le maire de Sainte-Geneviève-de-Berthier, monsieur André Perreault, monsieur Wilfrid Lanoix, un des grands responsables pour la sauvegarde du pont et monsieur Philippe Dumontier, superviseur des



Pont Grandchamp (61-09-02)  
Photo: Léo Bonin ©

travaux ainsi que les nombreux bénévoles ayant participé à cette belle entreprise.

Je profite de cette opportunité pour remercier et féliciter tous ces gens qui ont œuvré si généreusement pour assurer la conservation de cette magnifique pièce de notre patrimoine québécois qu'est le pont Grandchamp, le dernier du genre dans Lanaudière.

La réussite de ce projet s'est faite avec des gens généreux qui ont décidé d'agir au lieu de laisser faire. Preuve que tout est réalisable quand on y met de la

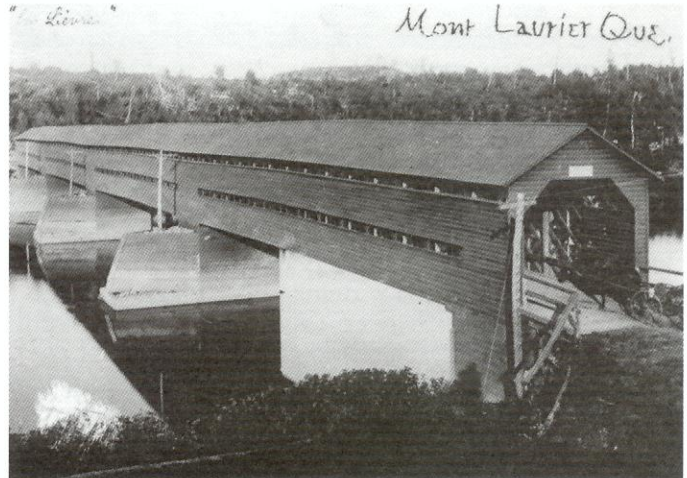
## LE PONT DEVLIN; UN RÈGNE DE 38 ANS.

Gérald Arbour

L'entrée en gare des premiers trains à Mont-Laurier en 1909 redonnera de la vigueur au mouvement de peuplement amorcé dans la région. Lors d'une visite du ministre de la Colonisation Charles-R. Devlin<sup>1</sup> au Rapide-de-l'Original<sup>2</sup>, une requête lui est présentée pour la construction d'une structure couverte de 4 travées, d'une longueur de 146m (480'), au-dessus de la rivière du Lièvre, en aval d'une courbe connue sous le nom de la Scie Ronde. L'octroi est accordé et en 1912, la construction du pont est chose faite. Tout naturellement il portera le nom de Devlin (61-33-22). Un tel honneur pour le député se répétera en Gaspésie et au Lac Saint-Jean pour d'autres ouvrages de même nature. La nouvelle construction contribuera à l'essor des colonies

naissantes des lacs Brochet, Paradis et Gatineau. Ces hameaux sont situés dans le canton Robertson et Pope<sup>3</sup> dont le conseil administre les projets de voirie.

La construction des piliers est confiée aux frères Lucien et Guillaume Barrette. Ceux-ci ont déjà accompli une telle besogne au Rapide-de-l'Original (61-33-30) et à Ferme-Neuve (61-33-31). Tous des ouvrages complexes à cause de la largeur de la Lièvre ou de la présence de rapides. Les embouts de la nouvelle construction seront, du côté sud, érigés sur le territoire de la municipalité du village de Mont-Laurier, à la jonction du chemin Chapleau et, pour la rive nord, dans le canton de Robertson et Pope, dans le prolongement du chemin Devlin.



Une structure superbe en pays de colonisation.  
Archives publiques du Canada.

Peu d'événements notables sont reliés à l'existence de cette propriété inter municipale. Comme tous les ponts couverts de l'époque, il est nécessaire de répandre de la neige sur le tablier pour permettre le passage des attelages tirant des chargements placés dans des traîneaux à lisses. Les procès verbaux révèlent qu'en 1919, Abel L'Allier a reçu 3.37 \$ pour un tel travail. En 1924 la structure est éclairée.

C'est en 1944 que le sort du vieux pont est scellé. Réputé dangereux par la Voirie provinciale, il est résolu de le fermer à la circulation attendu qu'une structure de béton existe maintenant en amont et que des garanties sont obtenues pour l'amélioration des chemins environnants. C'est 6 ans après sa fermeture que la démolition de l'ouvrage est entreprise par la Voirie. L'élimination des cages remplies de pierres est à la charge des municipalités riveraines. Le mardi 31 janvier 1950, Joseph Perron est chargé de vendre le bâtiment à l'enchère sur les lieux mêmes des travaux à être adjugés. L'acquéreur s'engage à défaire la moitié du caisson appartenant conjointement aux municipalités de Mont-Laurier et de Robertson et Pope et à défaire entièrement celui construit en rivière et appartenant en totalité à Robertson et Pope. Bien que ce travail ait été réalisé à la satisfaction de tous à l'époque, en période d'étiage, il y a quelques années à peine, il était encore possible de repérer l'emplacement de ces assises.



Les travaux de démolition sont complétés sur la portion de la structure appartenant à Mont-Laurier.  
Collection Richard Sanders Allen.

Le chemin Devlin aura été le premier tronçon de la route de pénétration de l'Abitibi qui sera ouverte dans les années 30. Bien que n'étant pas situé directement dans l'axe de cette route, le pont Savoyard (61-25-15) de Grand-Remous sera le dernier pont de colonisation construit au nord du pont Devlin avant d'atteindre l'Abitibi, les autres structures de ce type dans le secteur s'enfoncent dans l'arrière pays de la Gatineau. La portion de route tracée à l'intérieur de ce que sont aujourd'hui les limites de la réserve faunique de La Vérendrye n'ayant pas été réalisée par le ministère de la Colonisation, mais par les Travaux Publics, aucun pont rouge n'a été bâti dans ce secteur. Le prochain, érigé en 1934, on le traversait à Louvicourt (61-01-32). De là, une autre page de l'histoire des ponts de bois couverts du Québec sera écrite.

1- *Charles-Ramsey Devlin; député libéral ayant débuté sa carrière politique à Ottawa en 1881. De 1906 à 1912 il représente la circonscription de Nicolet au parlement de Québec.*

2- *Établissement sur les bords de la Lièvre qui fusionnera à Mont-Laurier.*

3- *D'une superficie de 508 km<sup>2</sup>, ce territoire porte maintenant le nom de Des Ruisseaux.*

Source:

Si Des Ruisseaux m'était conté, Luc Coursol, le Comité de l'Amicale de Saint-Jean-sur-le-Lac en collaboration avec la municipalité de Des Ruisseaux, 370 p. 1996 .



## LE PONT DROUIN SOLIDIFIÉ

Léo Bonin

Le conseil municipal de Compton Station avait, au printemps dernier, en sa possession une évaluation sommaire de 240,000 \$ pour les travaux de restauration du pont Drouin (61-18-01). Cette estimation avait amené le maire, monsieur Fernand Veilleux et son

équipe, à envisager la démolition du pont. Cette somme représentant plus du tiers du budget annuel de la municipalité.

À la suite de cette malheureuse décision, un groupe de citoyens s'est organisé avec Jean Longpré, André Desroches, Hélène Vandenberghe ainsi que d'autres personnes afin de former le Comité de sauvegarde du pont Drouin.

Au mois de mai dernier, ce Comité a rencontré les représentants municipaux et a demandé l'autorisation de s'occuper des travaux de remise en état de cette construction patrimoniale. La Municipalité, forte de l'appui du Comité, s'est engagée pour sa part à défrayer les coûts de l'assurance responsabilité du chantier et du site.

Le Comité pour la sauvegarde du pont Drouin est maintenant associé à la Société historique de Coaticook rendant ainsi possible l'émission de reçus pour fins d'impôts aux généreux donateurs.

Monsieur Michael Grayson, ingénieur, lors d'une réunion du Comité, s'est exprimé en ces termes : « Les rénovations au pont Drouin n'ont pas besoin d'être aussi coûteuses, surtout si le plus gros du travail est fait par des volontaires passionnés » et d'ajouter monsieur Jean Longpré : « Certains travaux doivent être faits par des spécialistes mais, une grosse partie peut être accomplie par des volontaires, avec nos bras, nos perceuses à mains et nos outils ». Monsieur Longpré est également un voisin du pont et son plus grand désir est de le voir survivre. C'est surtout grâce à l'aide de nombreux volontaires que les coûts de restauration du pont se chiffreront entre 80,000 \$ et 100,000 \$ au lieu des 240,000 \$ prévus.

Le 29 septembre 1998, grâce à l'appui financier de la Fondation des lacs et rivières du Canada et la Société québécoise des ponts couverts, des camions chargés de roches ont été déversés afin de stabiliser la culée ouest et éviter ainsi que l'érosion de la berge ne se poursuive et n'entraîne la chute du pont.




Remarquez les pierres déversées afin de stabiliser la culée ouest.  
Photo: Léo Bonin ©

Monsieur Jean Longpré déclare qu'ils se sont assurés également les services d'une firme spécialisée dans les levées de fonds, en l'occurrence Phi-Del Avis, une entreprise de Montréal, pour les aider à préparer leur campagne durant l'hiver et le printemps de 1999.

Une firme d'ingénieurs prépare actuellement les plans pour remettre le pont en bon état. Ce travail urgent marque la première étape au coût de 2,000\$. Les autres étapes se poursuivront au printemps prochain, pour s'échelonner sur une période d'environ quatre ans.

La municipalité de Compton Station s'appliquera, entre-temps, à remettre en état les alentours du pont et y installer une aire de repos et de pique-nique où les touristes pourront venir s'y attarder.

Le pont Drouin, originalement appelé le pont Spafford, est un attrait pour de nombreux automobilistes et touristes en autocar qui se plaisent à suivre les indications depuis la route 147, surtout pendant le festival des couleurs. Endroit, également, très apprécié des photographes et des artistes qui choisissent d'immortaliser le paysage et le pont sur photos et sur toiles. 

## LA SOURIS ROUGE

Gérald Arbour

Il est assez fascinant de constater avec quelle rapidité les ponts de bois couverts ont été intégrés aux nouvelles technologies de communications. En tapant les mots ponts couverts/ covered bridges dans les différents outils de recherches du WEB, la liste des sites dédiés s'allonge de semaine en semaine. Je vous laisse le soin de les découvrir et d'évaluer leur contenu.

Cependant, au hasard d'une recherche, il est possible de découvrir un pont rouge sur un site d'une compagnie de téléphone par exemple. Ces diverses représentations de ponts couverts confirment l'attrait que ceux-ci ont exercé de tout temps. Le fait de les voir reproduits de diverses façons contribue à faire la promotion de la conservation de cet héritage d'une autre époque.

Je vous propose quelques sites repérés sur la Toile du Québec où il est possible, en furetant dans les diverses chroniques, de voir des ponts couverts.

- ◇ <http://www.alphacom.net/girafe/index.phtml>
- ◇ <http://www.pagesjaunescanada.com/canada/frenchhtml>
- ◇ <http://www.quebecitel.qc.ca/qtel/lapuce/index.htm>
- ◇ <http://www2.biblinat.gouv.qc.ca>
- ◇ <http://www2.ivic.qc.ca/rboutin/>



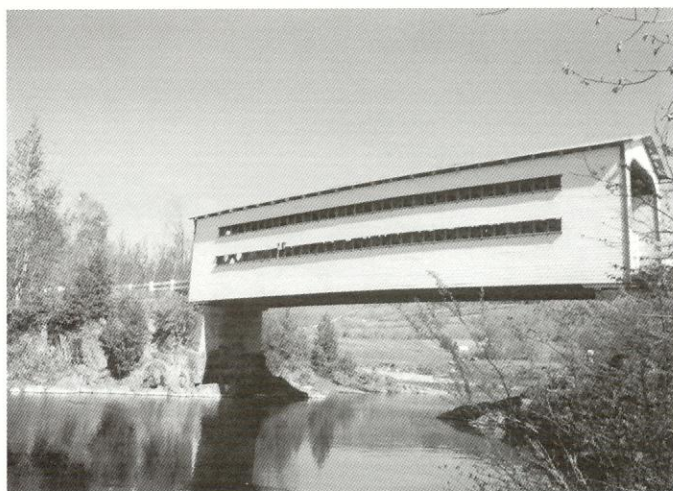
## BON ANIVERSAIRE

Cette année, quatre de nos ponts ont fêté leur 50<sup>e</sup> ou 75<sup>e</sup> anniversaires de construction.

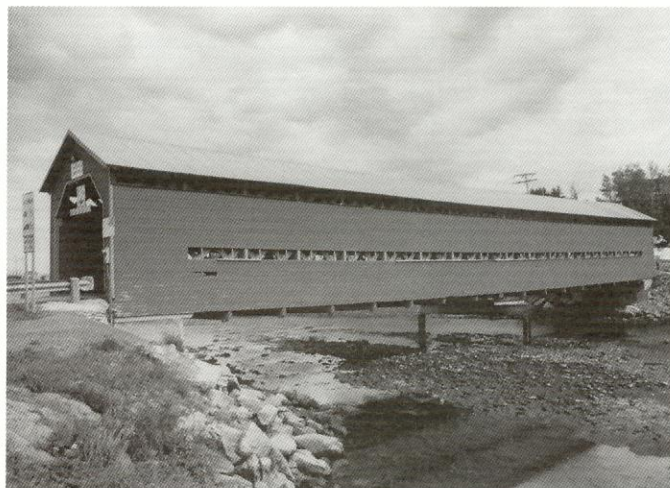
Voici les photos de ceux-ci.



Pont Maurice-Duplessis (61-02-34) 50 ans.  
Photo: Léo Bonin ©



Pont Lambert (61-44-08) 50 ans.  
Photo: Léo Bonin ©



Pont Galipeault (61-23-01) 75 ans.  
Photo: Léo Bonin ©



Pont Kelly (61-25-13) 75 ans.  
Photo: Léo Bonin ©



## PONT COUVERT

Gérard Baril

Vieux pont couvert  
perdu dans le temps  
ne comptant ton âge  
malgré les années d'outrage.  
Vieux bois vermoulu  
entre deux rives suspendu  
le défricheur t'a enfanté  
sa main rude t'a bâtie  
élégance de poésie  
pour servir et durer.

Vieux pont couvert  
coule sous ton ventre  
l'eau noire, profonde  
de la rivière Ticouapé.  
Et le vent de la tempête  
glisse son impuissance  
sur ton vieux pavé  
que le sabot a usé.

Vieux pont couvert  
les saisons se sont succédées  
L'hiver et l'été  
le lit trop plein débordé  
les oies sauvages passées.

Vieux pont couvert  
tu as vu les amoureux  
un rêve dans leurs yeux  
tu as vu le vieillard égrenant l'ave

Vieux pont couvert  
tu as vu l'hirondelle  
portant l'été sur ses ailes  
tu as vu les feuilles d'automne  
tristes dans leurs robes de fête.

Vieux pont couvert  
souvenir du temps passé  
témoin du travail acharné  
témoin de terre fécondée  
témoin des amours éternels  
histoire de te traverser  
le temps d'un soupir  
le temps d'un rêve  
le temps... d'un baiser.



### 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.  
Brief historique. *En réimpression*

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.