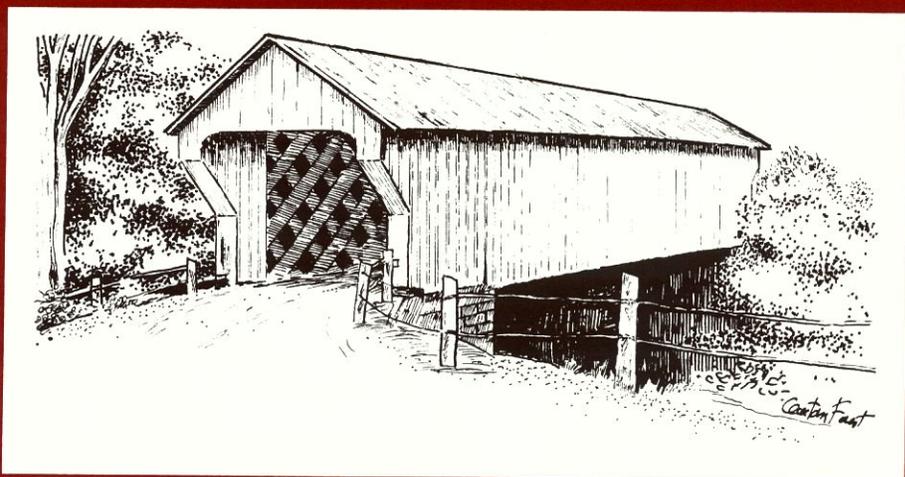


# Le Pont'âge



VOLUME XVIII

NUMÉRO 3

PRINTEMPS 1999

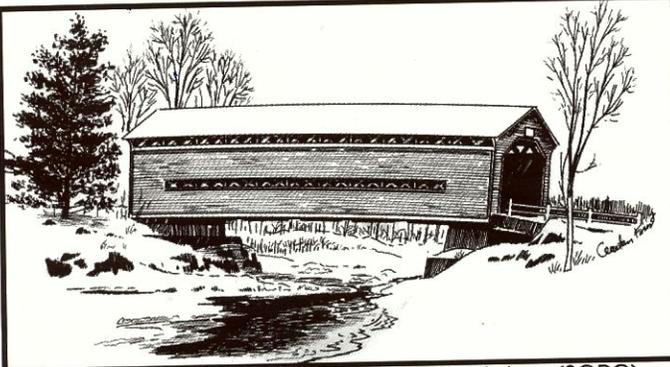


Le pont Notre-Dame-de-Stanbridge (61-45-03) fête cette année ses 115 ans.

Il a été rénové en septembre 1998.

Photo: Léo Bonin ©

JE ME SOUVIENS ET JE PRENDS GARDE



Société québécoise des ponts couverts inc. (SQPC)  
C.P. 83, succ. Anjou, Anjou, Qc, H1K 4G5  
Courriel : 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  
Courriel : 71421.1427@compuserve.com  
Vice-président: Jean-Marie Beaujean (514) 270-5092  
Courriel : ve2hm@amsat.org  
Trésorier: Pierre Duff (450) 657-1494  
Courriel : duff\_p@hotmail.com  
Secrétaire: Léo Bonin (450) 582-3905  
Directeur: André Cloutier (450) 473-0943  
Directeur: Jimmy Veilleux (418) 485-6506  
Courriel : jveilleu@hotmail.com

Traducteur :  
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: 2e 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

## D'UN PONT À L'AUTRE

Où étiez vous le 2 février dernier vers 8 h 30 ? Si vous écoutiez Salut Bonjour à TVA, vous avez probablement reconnu notre directeur André Cloutier donnant une entrevue sur les ponts couverts à Guy Mongrain. Même si cette intervention a été courte (4 minutes), nous pouvons considérer cela comme une bonne publicité pour nos ponts couverts. Léo Bonin devait aussi participer à l'émission, mais à cause d'un problème technique, il n'a pu être interviewé. Il était toutefois présent en studio.

Toujours dans le domaine de la télévision, vous avez peut-être remarqué la publicité de Volkswagen où l'on y voit le pont Guthrie de Saint-Armand (61-45-01).

Une station de radio de la région de Victoriaville annonçait le 20 janvier dernier que la municipalité de Warwick voulait acheter le pont Perreault/Charbonneau (61-04-06) pour y aménager une halte routière. Vendredi le 22 janvier, le journal la Tribune de Sherbrooke et dimanche le 24 janvier, le journal La Nouvelle de Victoriaville et Bois-Francs reprenaient cette nouvelle. L'édition du dimanche précisait que la municipalité de Warwick avait adopté un avis de motion, dans le cadre de la Loi sur les biens culturels du ministère de la Culture et des Communications du Québec, afin de citer le pont comme monument historique. Dans son avis, la municipalité indique clairement qu'elle désire conserver ce vieux pont couvert.

Le Nouvelliste de Trois-Rivières faisait l'éloge du pont des Raymond de Précieux-Sang (61-51-01) et de Saint-Célestin (61-51-03) dans sa parution du 5 janvier dernier. L'article s'intitulait «Un des plus beaux exemples de ponts couverts au Québec. et «Saint-Célestin a aussi son petit pont couvert». (Vous trouverez dans ce journal une copie de l'article.

Le 26 décembre 1998, le journal l'Hebdo Charlevoisien faisait paraître un article sur le pont Saint-Placide-de-Charlevoix (61-14-03) ainsi que sur les ponts couverts de Charlevoix aujourd'hui disparus. Cet article a été écrit en collaboration avec monsieur Michel Lapointe, membre de la SQPC. Monsieur Lapointe a fait des recherches sur les ponts de la région.

Une photographie du pont Saint-André de Saint-Sylvestre (61-40-03) est publiée dans le numéro d'hiver Québec-Canada Tourisme. Le Journal de Coaticook va faire paraître une fois par mois un article sur les ponts couverts ainsi que de l'information sur le pont Drouin (61-18-01). Nous désirons remercier tous les membres de la SQPC qui nous ont fait parvenir des articles de journaux.

Notre traducteur, Matthew Farfan nous a informés qu'il désirait prendre sa retraite. On se souvient que Matthew a remplacé Joseph Conwill comme traducteur il y a 6 ans. Nous voudrions le remercier pour les nombreuses heures de travail qu'il a investies pour traduire les 24 derniers numéros du Pont'âge.

*Merci Matthew.*

	91	
MENACÉ		Beauséjour
DÉLABRÉ		du Panache
SURSIS		Drouin

Par le fait même, nous sommes à la recherche d'un nouveau traducteur. Si cela vous intéresse, veuillez communiquer avec le secrétariat de la SQPC. Cela consiste à traduire chaque parution du Pont'âge, quatre fois par année.

## USA

Il y a eu effondrement partiel du pont Bell's Ford (14-36-03) en Indiana. Il s'agit de l'unique structure Post au monde. Nous vous donnerons plus de détails dès que possible.

Après l'Indiana, c'est maintenant au tour du Vermont de déplorer la perte d'un pont couvert. Le pont Mill (45-09-09) de Tunbridge a été déplacé de ses assises par les glaces en mars dernier, et s'est échoué dans la rivière. Les employés des Transports se disaient confiants de le récupérer mais le chef des pompiers en a décidé autrement en ordonnant la destruction du pont par un incendie volontaire. *(Nouvelle transmise par Richard Roy)*



## LE PONT PRUD'HOMME

Par André Cloutier

Le pont Prud'homme (61-72-01) a été construit en 1918 au coût de 6,000\$. Les travaux ont débuté la première semaine d'octobre pour être terminés le 11 novembre, soit un mois et demi plus tard. On l'appelait alors le pont de l'Armistice.

À l'époque, la Diable était traversée en chaland en été et sur un pont de glace en hiver. Au printemps, il fallait attendre que la rivière baisse pour être capable de la traverser. Monsieur Georges Dury, surintendant du comté de Terrebonne convoquait une assemblée spéciale à la résidence de monsieur Alphonse Prud'homme, propriétaire de la fromagerie Prud'homme. Il était question de réunir les gens des deux rives, Brébeuf et Saint-Jovite, par la construction d'un pont au-dessus de la rivière du Diable. C'est alors que les citoyens ont tous mis la main à la pâte comme bénévoles.

Le second nom du pont a été David en l'honneur de Athanase David, député. C'est seulement dans les années 40 que le nom a été changé pour celui de

Prud'homme. Cette décision a été prise par monsieur Fernando Paquette, le nouveau maire, qui a voulu, par ce geste, remercier monsieur Prud'homme qui avait appuyé sa candidature en inscrivant sur une grosse roche près du pont : «VOTEZ POUR PAQUETTE ». Ce qui, à l'époque, a fait des jaloux qui menaçaient de faire sauter le pont. Monsieur Prud'homme était parmi les bénévoles qui ont construit le pont.

En 1973, le 19 septembre, deux camionneurs qui conduisaient des 10 roues se sont trompés de chemin à cause du brouillard. Ils se sont retrouvés sur le chemin du pont. Ce qui devait arriver, arriva. Le pont n'a pas résisté et le deuxième camionneur s'est retrouvé au fond de la rivière, mais sans aucune égratignure. Le pont a été réparé aussitôt.



Photo prise le 19 sept 1973. (61-72-01)

Sa dernière restauration remonte à octobre 1996 avec sa nouvelle couleur rouge. La restauration a pris autant de temps que la construction en 1918 et, au coût de 40,000\$. le prix a été multiplié par 6.

Le pont était aussi un endroit où les jeunes se cachaient pour fumer des feuilles de rhubarbe et de tabac. La famille Prud'homme, en plus de posséder la fromagerie, avait plusieurs bâtiments sur sa terre. Ceux-ci ont servi de refuge au curé Labelle de Saint-Jérôme quand il allait visiter les cultivateurs.

### Source:

madame Suzanne Prud'homme, fille de Alphonse Prud'homme. Cette dernière habite toujours la maison familiale près du pont.



Photo prise le 19 sept 1973. (61-72-01)

## ARTICLES RECHERCHÉS

L'Éditeur

Nous sommes toujours à la recherche d'articles pour le journal de la Société.

Faite votre contribution en envoyant votre article. Cet article doit traiter de ponts couverts et si vous fournissez des photos n'oubliez pas d'indiquer votre nom, nom du pont et le numéro du pont.

Merci



## VOYAGE DE PLUS DE 2,000KM

Par André Cloutier

Ayant à ma disposition une semaine de vacances, j'ai décidé de faire une tournée de ponts et de prendre des photographies d'hiver de ces ponts. Le départ s'est effectué le 14 décembre 1998 de Saint-Eustache et ma première destination fut le pont Bordeleau (61-13-03) à Saint-Séverin. De cet endroit, je me suis dirigé vers les deux ponts de la rivière Bostonnais, Ducharme (61-37-02) et Thiffault (61-37-03), qui, en passant, ont été peints en rouge.



Le pont Thiffault (61-37-03)  
Photo: André Cloutier ©

Le lendemain, après avoir couché à Sacré-Cœur, je me suis dirigé sur le site du pont Louis-Gravel (61-62-01) pour y voir ou en étaient les rénovations qui ont débutées fin novembre. Trois poutres d'acier d'un mètre ( $\pm 36''$ ) en forme de H ont été placées sous le tablier afin de le soutenir sans avoir à ériger un pilier dans la rivière. Ces poutres devraient être partiellement camouflées par le lambris. Les approches du ponts devront, il va sans dire, être rehaussées, mais ces travaux ne se feront qu'au printemps.



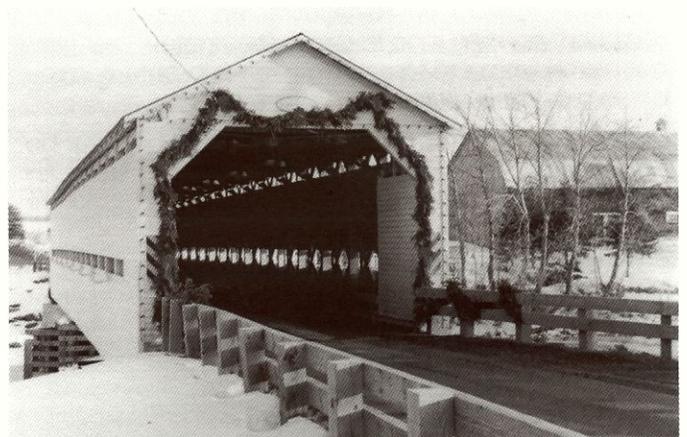
Le pont Louis-Gravel (61-62-01)  
Photo: André Cloutier ©

Après avoir emprunté le traversier Saint-Siméon / Rivière-du-Loup, je me suis dirigé vers le pont Pierre-Carrier (61-42-05) à Saint-Ulric-de-Matane. Ce site est digne d'une carte postale avec le pont repeint en rouge. Le mercredi, dès le lever, je me suis dirigé au pont Coulée-Carrier (61-42-03) qui enjambe la rivière Matane. Avec ses 54 mètres (178'), celui-ci est le plus long pont couvert du Québec d'une seule travée. Vint ensuite le pont Jean-Chassé (61-42-01) avec son penchant...habituel et pour terminer, le pont François-Gagnon (61-42-06) qui a subi une cure de rajeunissement, dont une nouvelle peinture.



Le pont François-Gagnon (61-42-06)  
Photo: André Cloutier ©

Ce fut ensuite la direction de la Vallée de la Matapédia où l'on peut retrouver trois ponts couverts : le pont Heppell (61-43-02) qui pour sa part est fermé à la circulation en hiver, le pont Routhierville (61-43-04) et à Amqui, le pont des Anses-Saint-Jean qui, pour la période des fêtes, s'est vu décoré de guirlandes de lumières ainsi que de boucles rouges.



Le pont des Anses-Saint-Jean (61-43-05)  
Photo: André Cloutier ©

Le jeudi était l'étape la plus importante de mon périple. Après un départ à la noirceur, car en hiver les journées sont très courtes, ce qui complique la vie des photographes, j'ai emprunté la route en direction de Saint-Noël. C'est finalement après plusieurs tentatives pour trouver une route carrossable et après avoir marché plusieurs kilomètres dans la neige à travers bois

que j'ai atteint le pont Bélanger (61-42-04) pour voir un pont en assez bon état malgré quelques planches à remplacer. J'ai été voir par la suite, et toujours à pied, le pont Saint-Anaclet-de-Lessard (61-58-03) et le pont des Draveurs (61-58-04), tous deux fermés en hiver.



Le pont des Draveurs (61-58-04)  
Photo: André Cloutier ©

Ce n'est qu'en après-midi que je suis arrivé au pont Beauséjour (61-58-08), l'avant dernière étape de mon voyage. Ce pont est menacé de destruction et la SQPC en est à sa seconde campagne pour motiver les décideurs à sauvegarder ce pont. J'ai donc profité de ma présence à Sainte-Odile-sur-Rimouski pour rencontrer le maire de cette municipalité. Notre rencontre fut intéressante et instructive. La municipalité à l'intention de garder le pont et étudie les différentes solutions et les coûts reliés à cela afin d'atteindre ce but. Après cette rencontre, je me suis rendu au pont de la Rivière Hâtée (61-58-05) situé au Bic, la dernière structure au programme de cette excursion hivernale de plus de 2.000km.

J'espère que ce récit va vous donner le goût de visiter quelques ponts en hiver. Les paysages et les sites sont réellement différents de ceux que vous aurez vus en été. 🚗

## LE CACHET PARTICULIER DES LONGS PONTS COUVERTS DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Joseph D. Conwill

Le plus long pont couvert au monde est situé à Hartland (55-02-07). C'est un fait bien connu. Le pont Saint Nicholas River Mouth (55-05-08) à 158 m. est aussi de dimensions impressionnantes. Ce qui est moins connu, c'est que le Nouveau-Brunswick possédait autrefois plusieurs structures couvertes classées parmi les plus longues à avoir été construites.

Deux ponts de cette catégorie sont disparus peu de temps avant mon excursion de 1976. Il s'agit des ponts Hunters Ferry (55-09-04) à l'ouest de McGowans Corner

qui mesurait 223m. sur 6 travées et du pont de Cambridge-Narrows (55-09-07). Avec "seulement" 195m., ce pont de 4 travées avait la particularité d'être séparé en 2 parties par un pont-levis ouvert.



Le pont Upper Dorchester (55-14-06)  
Photo Joseph D. Conwill (1976) ©

Malgré ces pertes inestimables, j'ai eu l'opportunité de voir le pont Upper Dorchester (55-14-06) qui, avec ses 258m. sur 5 travées, revendiquait à l'époque le titre de 2<sup>e</sup> plus long pont couvert du monde. Les fortes marées qui s'engouffrent dans la rivière Memramcook à l'endroit où le pont a été construit exigeaient une traverse d'une dimension importante. En comparaison, le pont Gayton (55-14-08), construit en amont sur la même rivière, n'a qu'une travée et mesure 23m..

À mon arrivée au pont Upper Dorchester en fin de soirée, j'ai constaté que la structure était désaffectée à cause de l'érosion des piliers. L'occasion était belle de passer la nuit dans le pont. Ce que je fis bien emmitoufflé dans mon sac de couchage.



Le pont Molus River Mouth (55-05-11)  
Photo Joseph D. Conwill (1976) ©

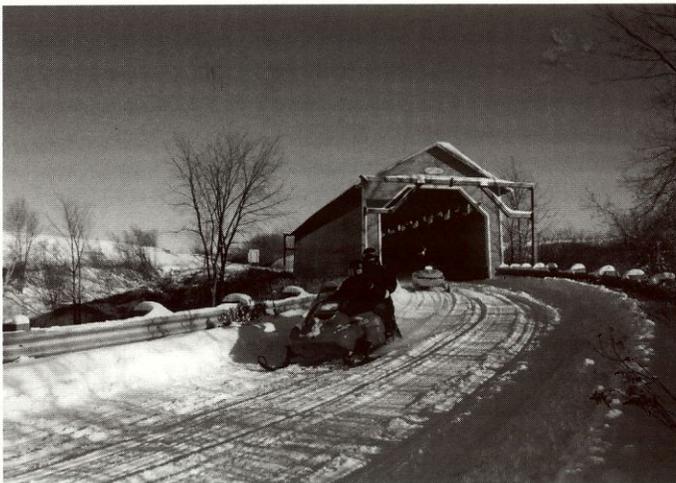
Un peu plus court que les précédents, mais tout de même appréciable avec ses 109m., le pont Molus River Mouth (55-05-11) de Weldford était caractérisé par la ferme Burr du Nouveau-Brunswick de sa structure alors que les autres avaient été construits selon le modèle Howe. À cause de problèmes avec mon appareil photo, je ne possède pas de photos de bonne qualité de ce pont. Il m'est aujourd'hui impossible de les reprendre. 📷

## VOCATION HIVERNALE

Par Éric Clusiau

Façon bien particulière de découvrir les paysages hivernaux de la Belle Province, la motoneige est devenue, au fil des ans, une industrie qui fait la renommée du Québec.

Déjà, au début des années 70, les motoneigistes empruntaient le pont couvert de Saint-Colomban (61-1-01) sur la rivière du Nord, près de Lachute. Regroupant plus de 125 000 membres répartis entre 256 clubs de motoneiges à travers la province, le réseau des sentiers de motoneiges est de loin le plus impressionnant au monde; 33 300 kilomètres de sentiers sur lesquels il est possible de visiter une vingtaine de ponts couverts québécois, avec la bénédiction bien sur du ministère des Transports du Québec.



Le pont Étienne-Poirier (61-51-03)  
Photo Éric Clusiau ©

Soucieux de rendre les randonnées le plus agréable possible pour les usagers de ce réseau, le président des clubs de motoneiges du Québec, Marcel Bernier, qui occupe ce poste à titre de bénévole, raconte avec fierté ses nombreux voyages à travers la province qui l'ont mené, entre autres, au pont Perreault (61-06-01), sur la rivière Chaudière, à Notre-Dame-des-Pins ainsi qu'au pont Du Sault (61-39-01), sur la rivière Grande Noire, à Saint-Adalbert.

En plus des ponts couverts qui doivent se partager entre trafic automobile et motoneiges, on compte plusieurs ponts situés sur des routes dont on n'effectue pas l'entretien l'hiver. Ces structures connaissent maintenant

une nouvelle vocation hivernale. Parmi celles-ci, les ponts Étienne-Poirier (61-51-03) et le pont Des Raymond (61-51-01), tous deux sur la rivière Blanche à Bécancour.

*NDLR un de ces pont est à Saint-Célestin.*

Pour faciliter l'accès à ces derniers, on a recours à une vieille méthode qui consiste à épandre de la neige sur le tablier. À l'époque où les traîneaux étaient fort populaires, on accomplissait cette tâche à l'aide de pelles. On a maintenant recours à la «gratte», nom commun de la surfaceuse, dont les chenilles, moins larges que celles utilisées pour l'entretien des pistes de ski alpin, qui est devenu l'outil le plus répandu sur les sentiers de motoneiges.

Peu dommageables pour la structure en raison de leur faible poids, les motoneiges contribuent à faire redécouvrir ces joyaux architecturaux en les faisant sortir de l'ombre. 📷

## LE PONT COUVERT EN VOIE DE DEVENIR MONUMENT HISTORIQUE

Gilles BESMARGIAN  
Warwick

Cet article est extrait de La Tribune de Sherbrooke, vendredi le 22 janvier 1999.

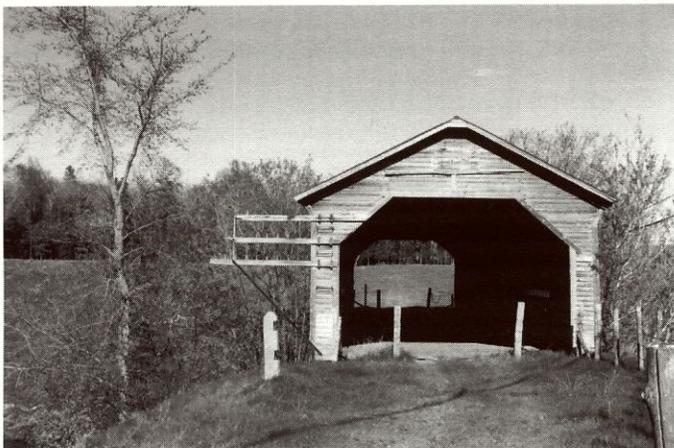
« Grâce à une entente intervenue entre la municipalité du Canton de Warwick, la Société d'histoire de Warwick et la Corporation de développement touristique des Bois-Francs (CDTBF), un projet s'amorce pour donner une nouvelle vocation au pont couvert qui enjambe la rivière des Pins, en bordure de la route de Saint-Albert.

Laissé pour ainsi dire à l'abandon à la suite de la construction d'une nouvelle infrastructure il y a plusieurs années, le site du pont sera aménagé en halte routière. Pour en arriver là, le conseil municipal du Canton a adopté un avis de motion dans le cadre de la Loi sur les biens culturels du ministère des Affaires culturelles et des communications du Québec, <sup>(NDLR)</sup> qui cite déjà le pont couvert comme monument historique.

Le maire Claude Desrochers explique que cette citation représente une étape cruciale reliée à la mise en valeur de cet immeuble patrimonial puisqu'elle assure sa protection et sa conservation et démontre la volonté des élus du Canton de Warwick d'agir pour conserver le pont.

Dans son avis de motion, la municipalité indique notamment que, par son geste, elle désire sauvegarder vivant un lieu de l'histoire bâti de son territoire. Que le pont construit en 1908 a une valeur patrimoniale, compte tenu de son ancienneté; qu'il est le seul ouvrage de ce type sur le territoire du Canton; qu'il constitue, à l'échelle du Québec, un ouvrage architectural de plus en plus rare et par le fait même un attrait touristique et patrimonial dans la MRC

d'Arthabaska; et qu'il est nécessaire et urgent d'assurer sa sauvegarde compte tenu de la dégradation de son état de conservation.



Construit en 1908, ce pont couvert situé dans le Canton de Warwick, entre les municipalités de Warwick et Saint-Albert, sera revampé à court terme.

Photo: Léo Bonin ©

Au cours des prochaines semaines, la municipalité entreprendra des négociations avec les propriétaires actuels du pont couvert. Une fois acquis, elle restaurera le bâtiment tout en préservant son intégrité et elle le rendra accessible à la collectivité et aux visiteurs en aménageant une halte routière. »

NDLR Ministère de la Culture et des Communications



## UN DES PLUS BEAUX EXEMPLES DE PONTS COUVERTS AU QUÉBEC

Le pont des Raymonds à Précieux-Sang fait l'orgueil des gens du voisinage

Marcel Aubry  
Précieux-Sang

Article tiré du journal Le Nouvelliste de Trois-Rivières, 5 janvier 1999.

« Bien des éléments du patrimoine de la région sont de véritables bijoux qui demeurent néanmoins peu connus du grand public.

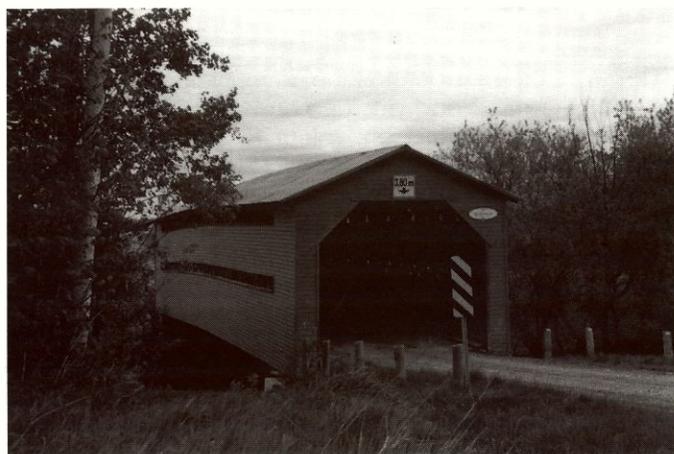
C'est le cas du pont des Raymond dans le secteur Précieux-Sang de la ville de Bécancour qui est considéré comme un des plus beaux exemples le pont couvert au Québec. Ce pont, qui a fait l'objet d'une restauration dans un passé récent, fait pourtant l'orgueil des gens du voisinage et même des municipalités environnantes.

Le pont des Raymond, qui enjambe la rivière Blanche, est situé sur la route de la Seine, à deux kilomètres de la route 226, entre les villages de Saint-Célestin et de Précieux-Sang. On y accède par un petit chemin de gravier. Comme la majorité des ponts couverts au Québec, il est de type Town. Le panneau

d'interprétation situé à proximité du pont nous enseigne que les fermes sont formées d'une série de madriers tressés en diagonale et attachés l'un à l'autre par des clous.

On mentionne aussi que l'appellation vient du nom de M. Ethiel Town, un homme originaire de Thompson, au Connecticut, qui mit au point ce type de structure pour la construction de ces ponts couverts.

La Commission de toponymie a officialisé le nom du pont de Précieux-Sang en 1988. Ce toponyme reprend le prénom de l'ancêtre d'Alfred Bergeron qui a construit un moulin à scie et à farine près de ce pont, où se trouve d'ailleurs encore sa maison. On l'appelait Alfred à Jean à Raymond.



Le pont Des Raymond (61-51-01)

Photo Léo Bonin 1996 ©

Les renseignements inscrits sur le panneau d'interprétation nous indiquent aussi que le toit sur le pont n'est pas pour abriter les passants surpris par l'orage. Le pont est couvert pour protéger sa structure même contre les intempéries et le pourrissement qu'elles provoquent. On mentionne qu'un bois sujet à être mouillé par la pluie puis séché par l'action du vent et du soleil, se détériore très rapidement. On estime en effet qu'un pont de bois non couvert a une vie approximative de 10 à 15 ans alors que s'il est couvert et bien entretenu, il peut durer presque indéfiniment.

Des notes historiques font état que le Surintendant des travaux publics et de la Colonisation s'était engagé, le 3 avril 1903, à construire un pont et une route à Précieux-Sang afin de faciliter la communication avec les habitants de Saint-Célestin. On y ajoute que le pont a été terminé en 1905. Curieusement, des plaques apposées aux deux extrémités du pont donnent plutôt à penser que celui-ci date de 1928.

Signalons qu'on appelle ce type de pont «pont de la colonisation» ou encore «pont rouge» à cause de la peinture à base de pigments d'ocre rouge que l'on utilise pour en protéger le bois.

À Précieux-Sang, on retrouvait à l'époque deux autres ponts couverts de type Town: le pont des Derouin

construit en 1897 à l'embouchure de la rivière Blanche et démolit en 1965, et celui de la route du Fraser, érigé en 1936 et démolit en 1975. Le pont des Raymond à Précieux-Sang est le seul pont couvert qui existe encore sur le territoire de la ville de Bécancour.

Les responsables de la sauvegarde du patrimoine font valoir que, plus qu'une structure utilitaire adaptée à son environnement, il est aussi un «témoin architectural singulier qui mérite l'attention de la population locale».

»

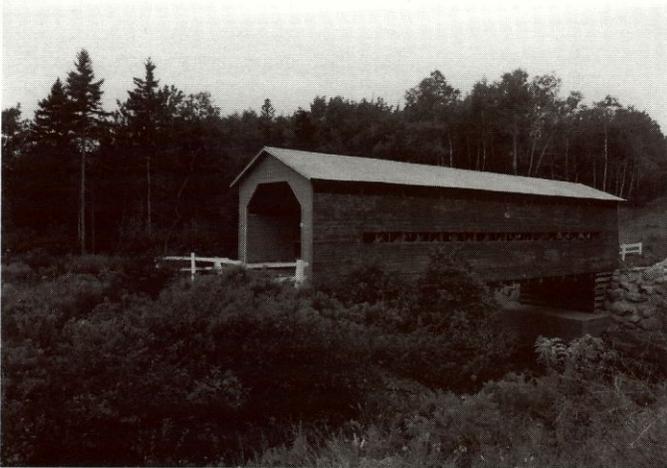


## SAINT-ONÉSIME EMBARQUE

Gérald Arbour

Sous l'impulsion de madame Marielle Fortin, agent de développement économique, la municipalité de Saint-Onésime entreprend des démarches afin d'évaluer la possibilité de mettre en valeur le pont couvert Du Collège (61-32-02) ainsi que d'autres éléments du patrimoine bâti de la région.

Ce pont, contourné depuis de nombreuses années, a été au cœur d'un litige entre la municipalité et le ministère des Transports. La municipalité ayant toujours refusé de se reconnaître propriétaire du pont tel que décrété par le ministère des Transports, aucun projet de mise en valeur n'était viable dans un tel contexte. La question de fond n'est toujours pas réglée, mais les dirigeants de Saint-Onésime jugent préférable aujourd'hui d'envisager tirer profit de la présence du pont plutôt que d'assister à sa lente détérioration.



Le pont du Collège alors que la végétation n'avait pas encore envahi les lieux.

Photo Gaétan Forest 1983 ©

Il est à espérer que les prochaines études mèneront à un aménagement du secteur du pont couvert. Si tel était le cas, cette structure se retrouverait sur une liste de plus en plus longue de ponts couverts mis en valeur par des administrations municipales conscientes de la nécessité de préserver une page d'histoire.



## LE PONT DROUIN

Par Léo Bonin

À la dernière réunion du comité de sauvegarde du 2 mars 1999, le bilan financier nous à été remis.

En voici les grandes lignes:

Date	Argent Description	Argent reçu	Argent à déboursar	Argent à recevoir	À payer
98-10-09	SQPC	500.00	-	-	-
98-11-12	Transf. Compton-Station	1927.00	-	-	-
98-11-17	Breault Excavation	-	1524.08	-	-
98-11-18	Caisse Compton	1000.00	-	-	-
98-11-20	Arpents Verts	-	120.77	-	-
98-11-20	Verdeaux	-	467.58	-	-
98-11-27	SQPC	272.00	-	-	-
98-11-30	Dép. G.-Tremblay	500.00	-	-	-
98-12-01	Caisse Waterville	1000.00	-	-	-
98-12-08	Fond. Lacs & Rivières	995.83	-	-	-
98-12-31	Fond. Dév. Marché trav.	600.00	-	-	-
99-01-20	M. Spafford (\$70 US)	104.00	-	-	-
	SADC	-	-	3100.00	-
	Dugré Blouin (PI & Devis)	-	-	-	2191.23
	Dugré Blouin (PI & Devis)	-	-	-	4135.15
TOTAUX		6899.63	2112.43	3100.00	6326.38
SOLDE		1560.82			

Les prévisions dans l'échéancier ne souffrent d'aucun retard et nous nous croisons les doigts pour que cela continue.

En ce qui concerne les reçus pour fin d'impôt, des lourdeurs administratives nous empêchent de les émettre pour l'année fiscale en cours mais ils seront émis pour l'année prochaine.

Un gros merci à la SQPC et tous les membres qui ont contribué à la levée de fonds.



## 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 ½ ). 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.

*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\$

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**

Courriel: [sqpc@hotmail.com](mailto:sqpc@hotmail.com)

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