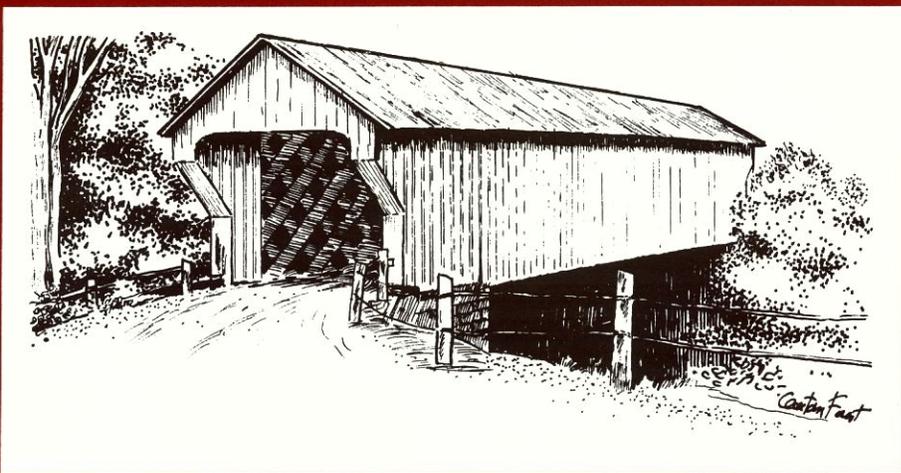


# Le Pont'âge



VOLUME XVIII

NUMÉRO 1

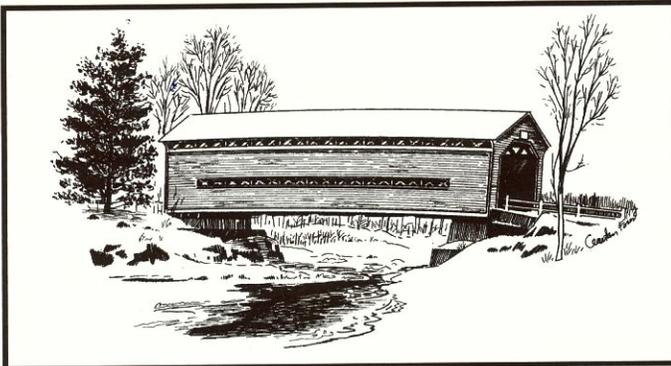
AUTOMNE 1999



Pierre Duff reçoit de Joseph Conwill une plaque souvenir pour ses nombreuses années de service au sein de la SQPC.

Photos: Linda Beaujean ©

JE ME SOUVIENS ET JE PRENDS GARDE



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

Téléphone: (450) 582-3905

Courriel: sqpc@hotmail.com

Web: www.angelfire.com/pq/sqpc

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

Président: Gérald Arbour  
Vice-président: Jean-Marie Beaujean  
Trésorier: Jimmy Veilleux  
Secrétaire: Léo Bonin  
Directeur: André Cloutier  
Directeur: Shirley Dumas

Traducteur: Joseph D. Conwill

Agent U.S. : Joseph D. Conwill

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 à 14 heures.

Dépôt légal: 3e 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

## D'UN PONT À L'AUTRE

### DÉPART

Le 28 août dernier, Pierre Duff, le dernier membre fondateur de la Société québécoise des ponts couverts à occuper un poste de directeur depuis 1981, a annoncé son intention de ne pas solliciter de renouvellement de mandat. Pour souligner ses 18 années de services, un émail sur cuivre représentant le pont couvert de Saint-Colomban lui a été présenté par un autre membre fondateur: Joseph D. Conwill.

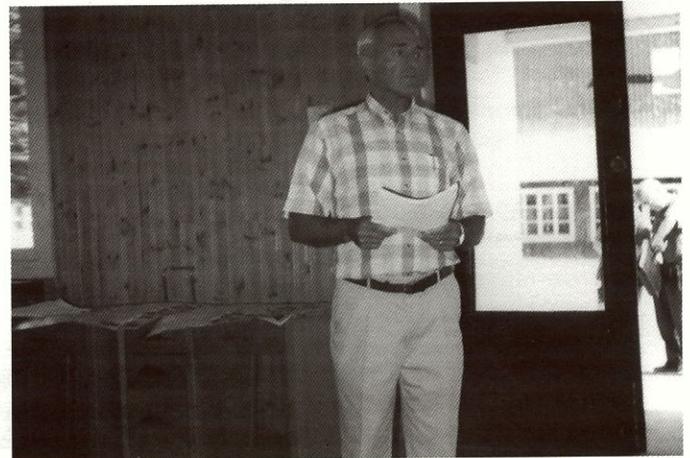
Une résolution de félicitations pour le travail accompli par Pierre a été votée par l'assemblée.

Nous lui souhaitons une bonne «retraite» et nous osons croire que la SQPC occupera une place privilégiée dans ses souvenirs.

### ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

48 membres ont assisté à la 18<sup>e</sup> assemblée générale de la Société québécoise des ponts couverts. Un heureux mélange d'habitues et de nouveaux visages.

Pour l'occasion, nous recevions monsieur Fernand Caron, employé retraité du ministère des Transports du Québec. Monsieur Caron était impliqué dans les dossiers de réfection des ponts couverts au sein du Ministère. À l'aide d'un diaporama, il nous a brossé un tableau de la situation de ces structures. Une présentation colorée, vivante, agrémentée d'une foule de détails vécus « de l'intérieur ». Un moment fort apprécié des membres.



Monsieur Fernand Caron.

Photo: Linda Beaujean ©

Le président a entretenu les participants sur l'objectif de visibilité accrue que s'est donné la Société. Dans cet optique, un projet de sortie des membres pour juin 2000 a été discuté. Les détails de l'excursion seront donnés dans la livraison d'hiver du Pont'âge.

Des certificats témoignant de la tournée complète de tous les ponts couverts du Québec ont été remis à madame Hélène Tourigny et monsieur Alfred Tourigny. Il s'agit des 35 et 36<sup>e</sup> membres à joindre ce club des grands voyageurs.

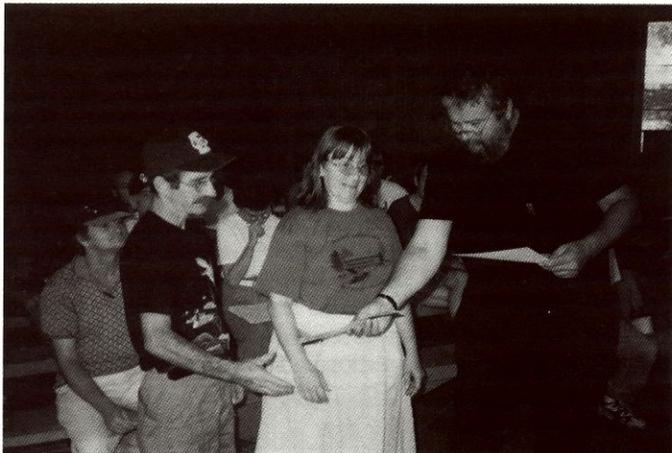
### ÉLECTIONS

Les directeurs sortants André Cloutier et Léo Bonin ont choisi de se représenter et ont été élus par acclamation. Le retrait de Pierre Duff permet d'accueillir madame Shirley Dumas parmi l'équipe de

	91	
MENACÉ		Beauséjour
DÉLABRÉ		Gareau
SURSIS		Drouin

directeurs. Madame Dumas a également été élue par acclamation.

À chaque année, 3 postes de direction deviennent éligibles. Malheureusement, très peu de membres osent se présenter. Le fait de briguer un poste n'est pas perçu comme un désaveu de l'équipe sortante mais plutôt comme l'expression de l'intérêt que l'on porte aux activités de la SQPC. Ces élections sont l'outil que s'est donné la Société pour se renouveler. Songez à la possibilité d'être candidat au cours des prochaines années.



Mme Hélène Tourigny et M. Alfred Tourigny reçoivent leur certificat de la main du président.

Photo: Linda Beaujean ©

#### EN VRAC

Le pont de la Rivière-Hatée a été détruit par le feu le 30 juin dernier. Un mégot de cigarette serait à l'origine de cette tragédie. Aucune trace d'accélérateur n'a été décelée sur place, ce qui exclut, en principe, toute intention criminelle. Déjà amputée d'une travée à cause d'un incendie, le destin de cette structure semblait être de finir en cendres. Exceptionnellement, la SQPC a proposé à la municipalité du Bic de considérer la possibilité de faire l'acquisition du pont Beauséjour de Sainte-Odile pour le réinstaller au-dessus

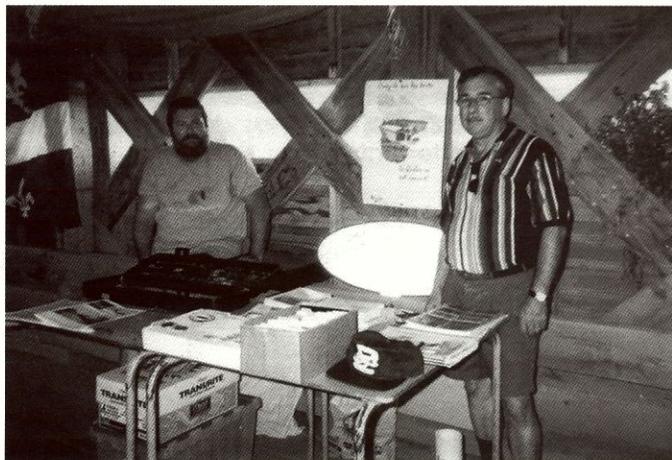


Les ruines du pont de la Rivière-Hatée le lendemain du désastre.

Photo: Jean-Yves Paquin. ©

de la rivière Hatée. Il semble qu'un pont acier/ bois sera finalement construit. 3

Les membres qui se souviennent des événements de 1991 survenus au pont des Anses Saint-Jean d'Amqui seront heureux d'apprendre que monsieur Gaétan Ruest, ardent défenseur du pont couvert à l'époque, exerce depuis peu la fonction de maire à Amqui. Cette élection a rendu possible la tenue de la première «KERM-S-Ô-PONT» le 5 septembre dernier. Une fête, que l'on souhaite annuelle maintenant, qui a attiré plus de 700 personnes au pont couvert. Une délégation de la SQPC composée du président et du secrétaire ainsi que leurs conjointes a participé à cette première. Monsieur le maire Ruest a arpenté le site toute la journée, muni d'un calepin, prenant bonne note des suggestions pour améliorer la prochaine édition. Une journée agréable que nous souhaitons voir se multiplier à plusieurs ponts de la province.



M. Gérald Arbour et Léo Bonin au kiosque de la Société à l'intérieur du pont couvert d'Amqui.

Photo: Léo Bonin ©

Cette fête n'est cependant pas le seul projet du maire Ruest. Son grand intérêt pour les ponts couverts l'a amené à considérer la possibilité de déménager le pont Beauséjour dans un parc d'Amqui et cette idée est déjà fortement médiatisée. Cet intérêt soudain pour ce pont abandonné a attiré la convoitise du maire de Saint-Narcisse qui souhaite à son tour le déménager, mais au canyon des portes de l'Enfer situé dans sa municipalité. La SQPC multiplie les démarches afin que le pont soit réparé et conservé à son lieu d'origine en misant sur le fait que si tout le monde veut le pont, pourquoi Sainte-Odile s'en départirait-elle? Le pont Heppell devrait recevoir une couche de peinture dans un proche avenir. La ville de Causapsal a été contactée afin que les panneaux toponymiques soient installés aux portiques. On nous confirme que cela sera fait.

Des travaux d'environ 600,000\$ sont en cours au pont Jean-Chassé. Des poutres d'acier seront insérées sous la structure et le pilier temporaire sera retiré.

Des travaux correctifs d'une valeur de 73,000\$ ont été exécutés au pont du Sault.

Suite à la page 8

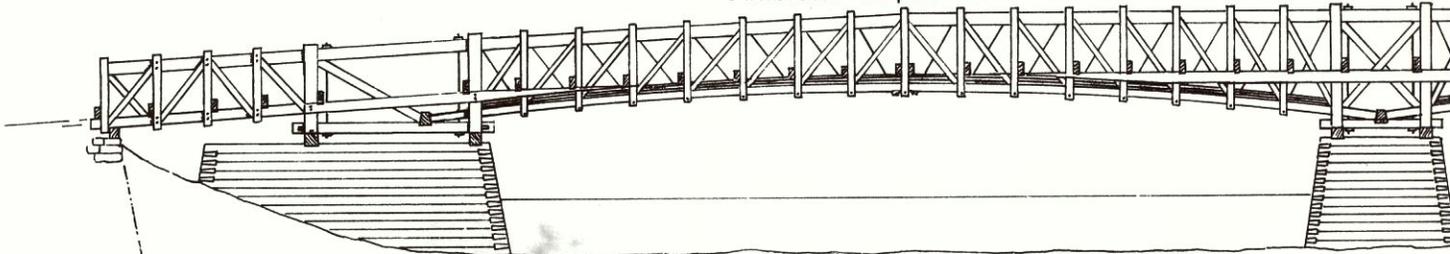
## LES INGÉNIEURS

Gaétan Forest

Peter Fleming ( ? - 1852)

En 1829, Sir James Kempt, gouverneur du Bas-Canada, reçoit une lettre provenant d'Albany, New York. L'auteur de cette lettre est un ingénieur civil du nom de Peter Fleming, qui est alors à l'emploi de la *Mohawk & Hudson Railway*. Fleming veut émigrer au Canada et il sollicite un emploi. Il a inclus à sa lettre un volumineux rapport sur un projet de canal sur le Richelieu à Chambly et d'un chemin de fer devant relier Saint-Jean à Chambly. Ce rapport est accompagné de dessins détaillés de chemins à lisses de bois recouverts de métal, de wagons tirés par des chevaux. Il recommande aussi le dragage du Richelieu pour éviter la construction d'une écluse et d'un barrage à Saint-Ours.

Ces projets firent certainement bonne impression car en 1830 on retrouve Peter Fleming préparant les plans du port de Montréal, à la demande des commissaires nommés pour cette entreprise. La même année,



Fleming soumet des plans d'arpentage et les devis nécessaires à la construction du canal de Chambly. Ses plans ayant été acceptés, les commissaires le nomment ingénieur-conseil pour le projet. On pourrait croire que ceux-ci lui confieront également la surveillance des travaux du canal, mais ils se ravisent à la dernière minute. Fleming s'est brouillé avec Kempt, le *Chairman*, et les commissaires.

Peter Fleming figure parmi les premiers instigateurs d'une ligne de chemin de fer à travers le Haut et le Bas-Canada. En décembre 1830, il propose une ligne Montréal-Lac Huron. Ce n'est qu'en 1836 que le premier chemin de fer du Canada voit le jour. Cette voie ferrée relie La Prairie à Saint-Jean. Il s'agit du *Champlain & St. Lawrence Railway* (voir article Le Pontage Vol. XV, No. 1, automne 1995).

En 1834, Fleming est ingénieur-conseil pour le creusage du canal de Williamsburgh et de Cornwall. La même année il soumet des recommandations au sujet des rapides de Chute-à-Blondeau, sur la rivière des Outaouais.

Selon certaines sources, Peter Fleming aurait participé en 1839 à la conception des plans d'un certain nombre de ponts en bois au Bas-Canada : deux ponts près de Coteau-du-Lac, un pont à Cap-Rouge, un pont double majestueux sur la rivière Saint-Maurice, entre Trois-Rivières et Cap-de-la-Madeleine. En 1840, il dessinait les plans du magnifique pont double qui enjambe la rivière Sainte-Anne, à Sainte-Anne-de-la-Pérade et enfin, un pont à Bout-de-l'Île, sur la rivière des Prairies.

En consultant les plans de la Collection F.-P. Rubidge, nous constatons que les plans des ponts de Coteau-du-Lac portent plutôt la signature de Samuel Keefer. Quand au pont de la Pérade, un plan 1840 porte en effet la signature de Peter Fleming, mais un autre plan du même pont, avec des caractéristiques identiques porte celle de Rubidge. Lequel des plans a été véritablement utilisé? Qui est le véritable concepteur de la charpente du pont de Sainte-Anne? Le plan du pont de Bout-de-l'Île (chenal de l'Ouest), du type *Howe*, est aussi un cru Rubidge. Ce dernier pont ne sera jamais construit mais tous les autres le furent. À l'exception du pont du Chenal de l'Ouest de Bout-de-l'Île, aucun de ces ponts n'avait été prévu pour être couvert. D'après une liste du Département des Travaux publics (Canada) 1867, le pont de Cap-Rouge était supporté par une charpente dite « Fleming's Truss ». Les ponts de Coteau-du-Lac étaient du type arbalétriers et poinçon simple.

En 1840, le projet d'Union des deux Canada est réalisé. Fleming travaille alors pour le Département des Travaux publics. L'ingénieur dresse les plans des améliorations de l'écluse de Sainte-Anne-de-Bellevue. En 1841 il s'intéresse de près aux écluses du bassin du canal de

Lachine.

En 1843, Peter Fleming est ingénieur en chef des travaux de construction des ponts entre Montréal et Québec. Ainsi il pourra achever au moins un des ponts qu'il avait conçu.

Dans les années qui suivent ces travaux, Fleming semble être tombé en disgrâce. Il semble avoir peu travaillé pour le gouvernement au cours de ces années. Il s'adresse au Conseil législatif pour obtenir un emploi spécialisé dans l'administration publique, mais quelques jours plus tard l'Assemblée législative reçoit une pétition dans laquelle Fleming se plaint qu'il a été négligé par le gouvernement et le Bureau des Travaux publics, que ses plans ont été monopolisés et que cela lui a fait subir de lourdes pertes financières. Il demande une enquête sur ses griefs. L'affaire est soumise à une commission d'enquête mais Fleming n'aura pas gain de cause.

Ayant peut être acquis, justement ou injustement, la réputation de fauteur de troubles, Fleming ne verra pas ses plans d'amélioration des installations portuaires de Port Hope, Ontario, qu'il a réalisés en 1846, recevoir l'assentiment des autorités.

Fleming n'en demeure pas moins actif dans le domaine de l'ingénierie et publie une brochure sur les canaux du Saint-Laurent en 1849, puis un ouvrage sur les mathématiques en 1850-51. Il a aussi dressé une carte en 1851 illustrant un projet de ligne principale entre Montréal, Bytown et Kingston, avec des prolongements vers la Baie Georgienne, Goderich et Windsor. En 1852

il soumet au Conseil Législatif une pétition pour demander une aide pour la publication d'un ouvrage sur les sciences mathématiques. Cet ouvrage ne verra jamais le jour puisque Peter Fleming décède la même année laissant l'œuvre inachevée. À l'instar de plusieurs ingénieurs de son temps, Peter Fleming était doué pour l'écriture. Alors qu'il résidait à Glasgow, en Écosse, avant de passer en Amérique, il avait publié deux brochures sur l'arpentage (1815 et 1820).

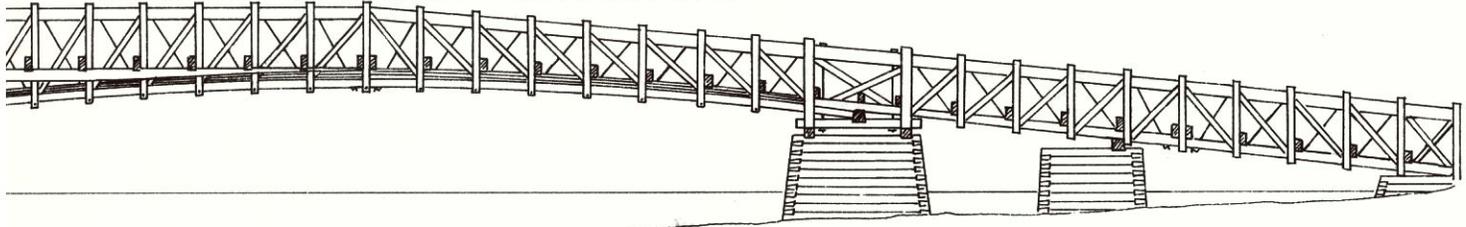
#### Le pont Sainte-Anne :

Le pont de bois de Sainte-Anne-de-la-Pérade était constitué de deux ponts jumelés qui reliaient les deux rives de la rivière Sainte-Anne en s'appuyant sur une île. Ils remplaçaient deux ponts de bois qui avaient été édifiés par les Commissaires des Routes en 1838 et qui avaient été gravement endommagés par une crue (?), et qui étaient presque sur le point de s'écrouler. Le pont du Chenal de l'Ouest dessiné par Fleming en 1840 était constitué d'une charpente à mi-hauteur (*pony*) qui s'apparentait à une conception de l'ingénieur américain Horace Childs. La ferme Childs était composée de poteaux verticaux et d'arbalétriers en bois, de contre-arbalétriers composés d'une tige de fer, une charpente que M. Childs ne fera breveter qu'en

ponts sont achevés en 1844. Ils reposent sur des culées et des piliers en bois. Le pont du Chenal de l'Est est composé de 8 travées de 50 à 101 pieds, pour un total de 969 pieds, et une travée tournante de 45 pieds, pour laisser passer les bateaux. La largeur de la chaussée est de 12 pieds.

Le pont du Chenal de l'Ouest est composé de 2 arches et de 2 semi-arches de 97 et 100 pieds, pour un total de 303 pieds. La voie est de 18,5 pieds de largeur. Les deux ponts auraient été reconstruits en 1861. Des débâcles dévastatrices avaient sévi le printemps précédent dans la région. Le nouveau pont est alors une charpente arquée partiellement lambrissée, du même type que le pont de Rigaud (conçu par l'architecte Montréalais Joseph Casimir Coursolle, et achevé en 1862 par Jacques Normand). Le nouveau pont jumelé de Sainte-Anne est tout aussi imposant : celui du Chenal de l'Est comporte 7 travées-arc et une petite travée à arbalétriers et double-poinçons, et celui du Chenal de l'Ouest, 3 travées-arc.

Deux travées du pont du Chenal de l'Est seront emportées par la crue du 27 avril 1894.



Pont du Chenal de l'Ouest, sur la rivière Sainte-Anne-de-la-Pérade, conçu par l'ingénieur Peter Fleming. Dessin: Gaétan Forest ©

1846. Contrairement au brevet Childs qui prévoyait de simples cordes droites, le pont du Chenal de l'Ouest était pourvu de cordes inférieures arquées faites d'un lamellage complexe de madriers. Le contrat de construction pour les deux ponts a été adjugé à l'entrepreneur trifluvien François Normand. Le coût total est évalué à 27,550.20\$. Peter Fleming en assure la supervision. Il reçoit pour ce faire un salaire de 50\$. Les

#### SOURCES

- 1- *Appendice Z, Journals of the House of Assembly of Lower Canada, 1834.*
- 2- *Statuts de l'Assemblée Législative, 1836*
- 3- *Report of the Commissioners of Public Works, 12th July 1847, 1848.*
- 4- *Tabular Statement of Bridges in Canada, Appendix to The Sessional Papers, No 8, 1867.*
- 5- *Requête de François Normand, Statuts de l'Assemblée législative, 1848, 1849, 1850.*
- 6- *Le cataclysme de la rivière Sainte-Anne en 1894, raconté par les témoins oculaires et commenté par des spécialistes en géologie. Éditions du Bien public.*
- 7- *Dictionnaire biographique du Canada (Peter Fleming). Dir. Jean Hamelin, Vol. VIII, pp. 330-331.*



Ponts jumelés de Sainte-Anne-de-la-Pérade (1862-1894).

Collection de cartes postales des Archives nationales du Québec.

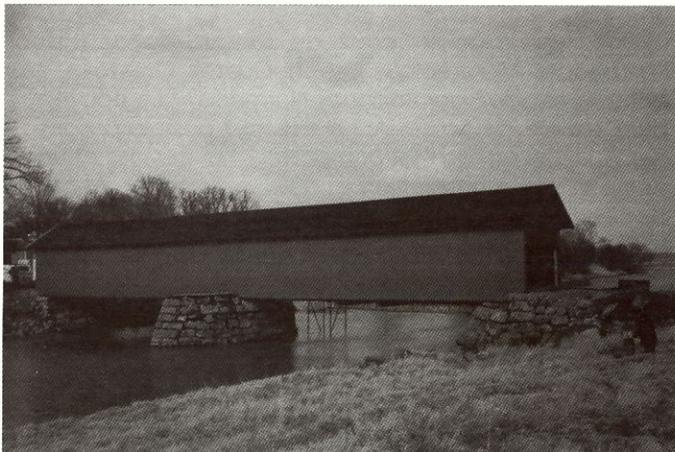
*Peter Fleming*

Une numérisation de la signature de Peter Fleming.

## 6 DANGER: LA SUÈDE, UN EXEMPLE

Gérald Arbour

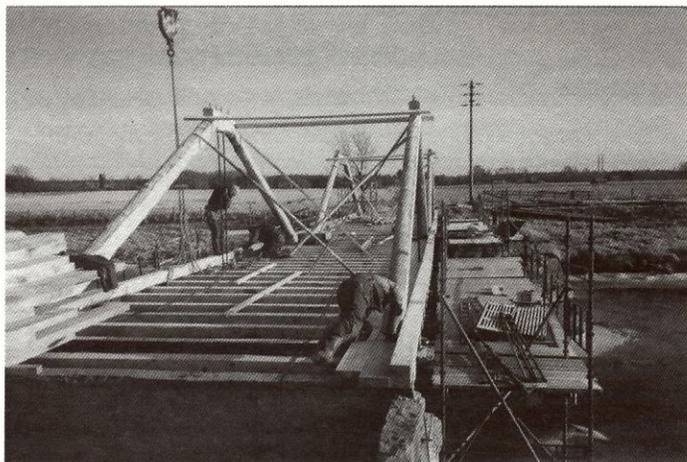
En 1991, une coupure de journal m'était expédiée. L'article concernait l'unique pont de bois couvert de la Suède. En mauvais état, il venait de s'écrouler sous le poids d'un camion. À l'époque, j'avais fait quelques démarches auprès de l'ambassade de Suède pour obtenir une traduction du texte. 7 ans plus tard, en effectuant du classement, le document a retenu mon attention. En relisant mes notes, l'envie de connaître le sort de ce pont a relancé les recherches.



Tout de neuf vêtu.

Le propriétaire du pont n'ayant pas les moyens de le réparer, il envisageait sa démolition. Cette solution fut rejetée par le Bureau central des antiquités nationales de Suède. La structure serait conservée et rénovée dans le cadre du 150e anniversaire de l'Administration nationale des routes pour un montant total de 740,000 couronnes. Était-ce chose faite ? Mes contacts avec ce pays étant inexistant, sans parler de la difficulté de communiquer, je n'avais pu approfondir le sujet lors de la première tentative. Aujourd'hui, disposant d'un outil supplémentaire, internet, les choses ont été un peu plus simples... et rapides.

Le pont Vaholm a effectivement été réparé en 1992. Malheureusement, en consultant le jeu de photographies prises lors des travaux, il faut davantage parler d'une reconstruction complète. Une telle situation suscite la réflexion. Si je possède un exemplaire unique



L'encadrement des portiques originaux a été récupéré.

d'un bien quelconque, je le laisse se dégrader à un point tel qu'il risque de disparaître, et, lorsque cette éventualité se produit effectivement, je juge ce bien suffisamment important pour décider d'en faire une copie, la question que l'on pose alors c'est pourquoi avoir négligé l'original ?



Le pont neuf de Tidan.

Le Québec est-il à l'abri d'un tel scénario ? Avec ses 91 ponts couverts d'époque on serait porté à croire que non. Cependant, le dépeçage des structures, l'abandon des ponts, les démolitions et autres contribuent à la réduction de la réserve de ponts couverts et diluent la qualité de la dite réserve. Tous ces phénomènes risquent de nous mener à un cul-de-sac éventuellement. Si nous n'y prenons garde, nous devons nous satisfaire de répliques qui peuvent, certes, susciter le ravissement chez le touriste. Celui-ci risque tout de même de faire défection si on ne lui propose que des bâtiments et paysages reconstruits qui ont peu à voir avec l'histoire et l'architecture. Il est possible d'ignorer son passé. Il est futile de tenter de le copier.

### FICHE:

Ville: Tidan                      Rivière: Tidan  
Nom: Vaholm                      Construction originale : env. 1841  
Structure: « queen rod » 2 travées  
Longueur: 40m  
Numéro du Guide Mondial: à venir

Photos: courtoisie de Birgita Glasman ©



Maintenant  
disponible

Rédition du quide  
*Les Ponts Rouges du  
Québec.*

Il a été complètement  
remodelé, nouvelles  
cartes, mise à jour des  
ponts etc.



**LES PONTS ROUGES  
DU QUÉBEC**



# RÉNOVATION DU PONT DROUIN

**1000 / 1500 \$**

Un peu plus de 60% de l'objectif de cueillette de fonds a été atteint. Nous insistons sur le fait que pour la première fois de son histoire, la SQPC et ses membres peuvent s'impliquer directement dans le processus de sauvegarde d'un pont couvert.

Donnez généreusement.

Les donateurs:

Arbour Gérard  
Bonin Léo  
Léonard Albert  
Pic Chantale  
SQPC

Arcand Liliane  
Cloutier André  
Perron Pierre  
Pilon Laurette  
Veilleux Jimmy



## UN CONSTRUCTEUR

Gérald Arbour

John J. Bell a terminé ses jours à Cowansville, après un séjour au Vermont en tant que surintendant pour les ponts de la *Central Vermont et Sullivan and Vermont Valley Railroad*. Sa carte d'affaire ne laisse planer aucun doute sur ses compétences et son implication dans la construction de ponts couverts: les structures Howe, Town, McCallum, Long sont inscrites à son curriculum vitae.

Malgré toutes les recherches entreprises à ce jour, il n'est pas encore possible de relier John J. Bell à la construction du pont Freeport et il n'est pas confirmé que la rue Bell qui mène au pont couvert a été ainsi nommée en son honneur. Une chose est certaine cependant, divers bâtiments de Cowansville portent sa signature.



**JOHN J. BELL,**

**BUILDER AND CONTRACTOR,**

**MAIN STREET, - - - COWANSVILLE, P.Q.**

(Ex-Superintendent of Bridges, Central Vermont and Sullivan and Vermont Valley Railroad.)

ARCHITECTURAL DRAWINGS of all kinds made. Bills of Material and Estimates furnished for all kinds of Buildings and Iron Roofs.

Special attention given to Railroad and Highway Bridges Building. Plans, Specifications and Estimates for Hows, Pratt, Pin and Lock Lattice, Burr, Long & McCallum's Trusses, Trussed Roofs and Buildings.

REFERENCES GIVEN WHEN REQUIRED.

Une carte d'affaire typique au siècle dernier.

NDLR : J'ai refait la carte en respectant le plus possible les polices utilisées à l'époque.

## LE POLYGLOTTE

Jean-Marie Beaujean

Voici calligraphiée la signification de pont de bois couvert en persan.

Notez qu'il faut lire de droite à gauche.

پل

voulant dire PONT et se prononçant: POLEH

رو بسته

voulant dire COUVERT et se prononçant: RU BASTEH

7

Donc pont couvert s'écrit comme ceci:

پل رو بسته

Merci à monsieur Mohammad-Ali Yamini pour cette traduction.



## EN TURQUIE AUSSI

Gérald Arbour

Situés dans le nord-est de la Turquie, dans la région de Trabzon, sur l'ancien territoire du peuple Pontus (forcé à l'exil en Grèce en 1923), au moins 4 ponts couverts sont tout à fait inconnus des amateurs. Les renseignements à leur sujet sont quasi inexistantes et la région n'est pas recommandée aux touristes.



Le pont sur le fleuve Solaklidere.



Un des ponts du ruisseau Uzungol.

De ces ponts, l'un est construit sur le fleuve Solaklidere et date de 1935 alors que les 3 passerelles couvertes sont au-dessus du ruisseau Uzungol. La région de Trabzon est très fertile: on y cultive le tabac, les cerises, les noisettes, les oranges et le thé.

Photos prises en 1993 par Nerses Sehbenderyan, Suisse.



Un comité est présentement en activité dans le but de revaloriser le pont de Saint-Placide-de-Charlevoix.

Projet de réfection complète du pont Émery-Sicard. Une demande de fonds a été faite.

Moins chanceux, son voisin, le pont du Panache, est complètement à l'abandon et l'idée de le déménager chemine lentement.

Une inspection de 8 ponts des Cantons de l'Est a été faite en vue de présenter un rapport sur leur condition aux MRC concernées.

Le pont Gareau est dans un piteux état: cordes pourries, tôles manquantes, fermes cassées. Dernier vestige industriel du secteur et propriété privée, cette structure est unique dans la réserve de ponts couverts. La SQPC a fait part de ses appréhensions quant à l'avenir de ce pont à la compagnie Maclaren et à la MRC Antoine-Labelle.

Du nouveau dans le dossier de la mise en valeur du pont du Collège est à prévoir dans un proche avenir. Madame Marielle Fortin étudie diverses avenues, tant au niveau local que régional, pour redonner vie au secteur du pont couvert.

Vassan joint les rangs des municipalités qui intègrent leur pont couvert à leur logo. Depuis juin dernier, le pont Champagne est un des éléments du tout nouveau logo de Vassan.

À défaut de pouvoir s'entendre avec les propriétaires du pont Perreault/Charbonneau, Canton Warwick envisage la possibilité d'exproprier le bâtiment pour assurer sa conservation.

#### RECHERCHES AU LAC

Gaétan Forest et Jean Lefrançois ont entrepris une fouille en règle des archives de la région de Roberval. Cette démarche dans un secteur qui nous était moins familier a permis de recueillir une quantité impressionnante de renseignements pour les ponts disparus mais aussi pour les existants.

Il vient d'être révélé, par exemple, que le pont Painchaud actuel est le deuxième sur le site et daterait de 1943. Son prédécesseur a été emporté par les glaces. Une foule de renseignements seront prétextés à des articles dans le Pont'âge.

#### BOTTIN

En tant que membre de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec, la SQPC informe ses lecteurs que la Fédération offre le *Bottin des ressources en histoire au Québec*, un document utile à toute personne intéressée par les différentes facettes du patrimoine et de l'histoire.

En vente au coût de 12,50\$ (18,50\$ avec la poste) et disponible à la Fédération des sociétés d'histoire, 4545 avenue Pierre-de-Coubertin, C.P. 1000, succ. M Montréal H1V 3R2.

#### AN 2000 AU NOUVEAU-BRUNSWICK

Un superbe calendrier couleur de ponts du Nouveau-Brunswick est disponible au secrétariat de la SQPC. 16

photos différentes, produit par Promoting New Brunswick. Quantité limitée (moins de 20 disponibles). 10\$, frais de poste inclus.

À noter que la formation d'une association dédiée à la conservation des ponts couverts est imminente pour cette province.

#### RENOUVELLEMENT

Ce numéro du Pont'âge contient votre avis de renouvellement. Au début de la période de renouvellement, la SQPC comptait 316 membres en règle. Nous avons besoin de votre appui pour continuer à œuvrer pour la sauvegarde de notre patrimoine.

L'occasion est idéale pour joindre votre contribution à la levée de fonds en faveur du pont Drouin (voir plus loin le résultat de la campagne). Des reçus pour fins d'impôts seront émis pour toute contribution supérieure à 10\$.

#### COLLABORATEURS

Cette chronique est rédigée en partie grâce aux informations que les membres transmettent au secrétariat de la SQPC. Il n'est pas toujours possible de citer toutes ces personnes qui posent un tel geste. Nous en profitons ici pour les remercier et encourager les membres à nous faire parvenir ce qui se publie ou se diffuse dans leur région au sujet des ponts couverts. Vous êtes les yeux et les oreilles de l'organisme.



#### VIDÉO

Nouvelle cassette vidéo, célébrant la magie des ponts couverts du Nouveau Brunswick, présents et passés, d'une durée de 60 minutes.

Pour commander sans frais: 1-888-223-3784 @ 24.95\$

#### 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). @ 10 \$

#### Images de nos ponts couverts

Tous les ponts couverts du Québec en photographies.  
168 pages sur papier glacé @ 15 \$

Les Ponts Rouges du Québec. (1999) 121 pages, nombreuses illustrations, une carte routière pour chaque pont.  
Bref historique. @ 15 \$

Le Pont'âge. Vol. 1 et 2, rééditions : (en bloc) @ 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) @ 0.75 \$  
+ (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

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