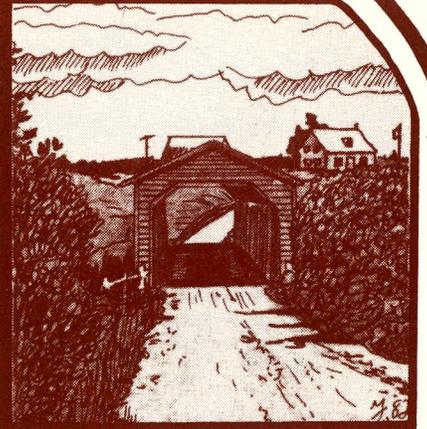


LE PONTÂGE

VOL IV NUMERO 2

HIVER 1985

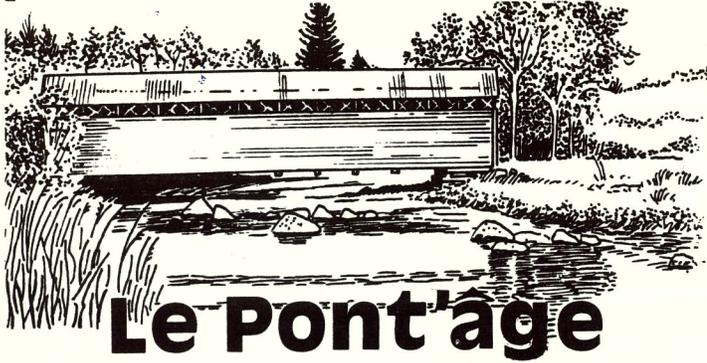


Pont DesRivières, Notre-Dame de Stanbridge (61-45-03)

Photo: Gérald Arbour, août 1984

**Société québécoise des
ponts couverts inc**

C.P. 102, St-Eustache,
Québec. J7R 4K5



Société québécoise des ponts couverts inc

Président:.....Gaétan Forest (819)986-6045
 Vice-Président:.....André Goossens (514)679-7727
 Secrétaire-Trésorier:.....Pierre Duff (514)473-7832
 Agent U.S.:.....Joseph D. Conwill (717)628-5252
 Directeur:.....Gérald Arbour (514)651-6443
 Directeur:.....Daniel Tremblay

Le Pont'âge est publié par la S.q.p.c. quatre fois par année.

La cotisation annuelle est de \$10.00 pour les individus, \$12.00 pour les couples et de \$15.00 pour les sociétés. La cotisation inclut un abonnement au Pont'âge, et se termine le 31 octobre de l'année.

Coût de la publicité dans le Pont'âge: \$5.00 par pouce par colonne.

Dépot Légal: 1er trimestre 1985

Imprimé par: Imprimerie Artistique de Montréal (1967) Inc.,
 4524, rue de La Roche, Montréal, Qué. H2J 3J6.

En ce début de nouvelle année, je voudrais vous souhaiter, au nom du bureau de direction, une très bonne année. Nous vous souhaitons beaucoup de nouveaux ponts, et aucune perte... Malheureusement, j'ai beaucoup de doutes sur les pertes "prévues" en 1985 (voir plus loin).

Subvention

Encore cette année, la Société québécoise des ponts couverts a réussi à obtenir une subvention du Ministère des Affaires culturelles. Cette fois, nous avons obtenu un peu plus de \$4000.00 pour le montage d'un diaporama sur nos ponts couverts. Gérald Arbour travaille présentement au scénario, mais je peux déjà vous dire qu'on y parlera d'histoire, de structure, de conservation et de destruction. Si nous respectons notre échéancier, le montage sera prêt au mois de juin. Nous vous le présenterons donc à l'assemblée générale au mois d'août prochain.

Renouvellement

Si vous avez reçu un deuxième avis de renouvellement avec ce numéro, il est grandement temps de m'envoyer votre cotisation annuelle, car c'est le dernier numéro que vous recevrez. Dix dollars pour continuer à recevoir le "Pont'âge" et pour aider la cause de nos ponts couverts, c'est un bon placement dans le patrimoine québécois.

Encore un pont (très sérieusement) menacé

À la fin du mois de décembre, j'ai reçu un appel téléphonique d'un fonctionnaire du Ministère des Affaires culturelles qui est dévoué à notre cause. Son appel concernait le pont du rang Drapeau à Saint-Onésime d'Ixworth, comté de Kamouraska. Il venait de recevoir une copie du Soleil de Québec, contenant un appel d'offres du Ministère des Transports pour la DEMOLITION de ce pont.

Pour la première fois, le Ministère des Transports a pris une telle décision sans consulter le Ministère des Affaires culturelles, qui lui est responsable du patrimoine. De plus les Transports se sont arrangés pour que personne n'ait le temps d'agir. En effet, l'appel d'offres se terminait le 10 janvier 1985. Le MAC tente présentement de voir ce qui est encore possible pour sauver ce très beau pont. De son côté, la S.q.p.c. tente présentement d'intéresser les gens de l'endroit à la conservation de leur pont. Gaétan Forest a envoyé une lettre au chef de district du Ministère des Transports de Saint-Pascal, avec des copies à la société d'histoire régionale, au député, aux journaux locaux, etc.



Pont de la rivière Ouelle, Saint-Onésime d'Ixworth (61-32-01). Photo: Gérald Arbour, mars 1984.

On se rappellera que ce pont avait déjà fait l'objet d'un article dans cette chronique (voir Pont'âge" automne 1983). Je parlais à ce moment du mauvais état de la structure, à la suite d'une mauvaise réparation. Depuis quelques années, ce pont (#61-32-01) ne sert plus à la circulation et une nouvelle route à l'est, l'a rendu très photogénique. C'est l'endroit idéal pour aménager une halte routière, à quelques milles de la route 132 et de l'autoroute 20. C'est un des corridors touristiques les plus utilisés de la province, sans compter que le patrimoine de la région de Kamouraska est déjà riche. Pourquoi lui amputer un volet important qu'est ce pont couvert bâti en 1909?

Laissera-t-on le Ministère des Transports DETRUIRE VOLONTAIREMENT notre patrimoine?

Quelques esquisses de ponts du Québec

Barbara Brainerd

Il me fait toujours plaisir d'évoquer le souvenir de ponts de la province de Québec.

Lors de notre premier voyage au Québec, nous avons visité le vieux pont couvert de Rock Island, tout près de la frontière (Derby Line, Vermont). Ce pont, Town, peint en blanc, au portique attrayant, muni de deux passerelles, enjambait la rivière Tomifobia à un coin de rue du poste de douane canadien. Vingt ans plus tard, c'est à dire en 1958, ce pont fut remplacé.

Le deuxième pont que nous avons photographié fut celui qui traversait la rivière Massawippi, sur la route 5 (143), près de Lennoxville. Un pont de style simple et élégant, avec un portique à angle et une ouverture étroite sous les larmiers. A ce moment, on était sur le point de le réparer. Il fut cependant remplacé vers 1945.

Continuant à rouler très loin vers le nord-est, nous atteignons le comté de Matane, notre prochain site de photographie. Il y avait deux ponts couverts à Saint-Edouard de Méchins. Une photo nous montre un pont entouré d'aulnes et de clôtures de perches. Le nom de ce hameau situé à l'entrée de la Gaspésie nous dérouta quelques fois. Lors de notre premier passage, le village était appelé Saint-Edouard de Méchins, mais plus tard il portait le nom de "Les Méchins". Qu'est-il advenu de Saint-Edouard? Probablement que les gens du coin ont voulu raccourcir le nom.

Continuer plus loin sur la route côtière nous amène à Cap-Chat. Le cap lui-même est bien évident. Quant au "chat", c'est une autre affaire! Avez-vous été convaincus que la grande masse de roc ressemblait réellement à un chat? A chaque voyage, j'en avais vaguement l'impression, en laissant aller l'imagination.

L'ancien pont de Cap-Chat qui traversait la rivière du Cap-Chat était le plus long en Gaspésie.

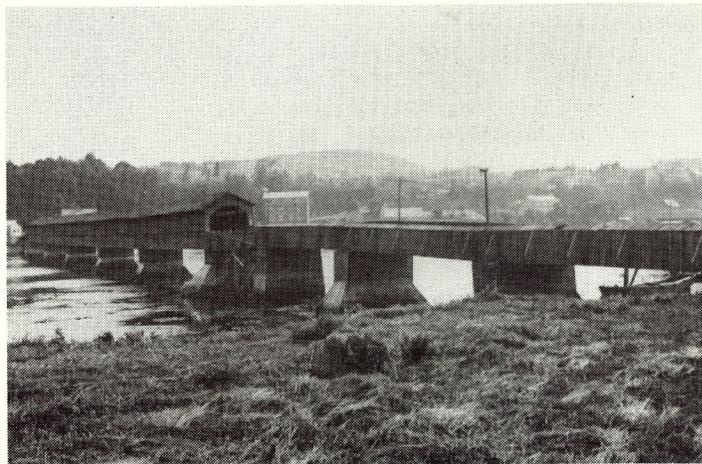
Il consistait en six travées couvertes et quatre non couvertes. Lors de notre passage à Cap-Chat, nous n'avons pas manqué d'aller visiter le phare du Cap, guidés par le gardien. Une expérience fascinante que de regarder le vaste fleuve Saint-Laurent du haut de cette tour et de surveiller les allées et venues des bateaux de pêche sur ses eaux houleuses. Au pied du phare, un nouveau bâtiment en construction s'ajoutait aux dépendances du complexe. Pendant quelques années, nous avons échangé des cartes de souhaits avec le gardien du phare, au nom à consonnance écossaise.

Il n'y avait relativement qu'une courte distance entre le pont de Cap-Chat et celui de Sainte-Anne-des-Monts. Ce dernier était construit selon le mode Town avec cinq travées. Il traversait la rivière Sainte-Anne. Il avait été construit en 1910 et était désigné sous le nom de pont G. Lemieux. Le pont fut contourné par un nouveau pont en acier et plus tard, un second pont d'acier, par une nouvelle voie, permettra d'éviter le centre de la ville. Quand on utilise cette voie, il apparaît disgracieux de voir l'arrière des maisons plutôt que leur façade. L'édition 1959 du World Guide publiait une belle photo par Leo Litwin, du pont mentionné. Une photo du même pont, par Ray, a été publiée dans le numéro d'hiver 1979 du Bulletin de la CRVCBS, dans l'article "Bridges of the Gaspé Coast". A noter, l'auberge à Sainte-Anne des Monts qui nous servit de l'excellente nourriture, le bien nommé motel Beurivage, animé par le charme de la rivière avec ses goélands planant au-dessus des herbes marines oscillantes.

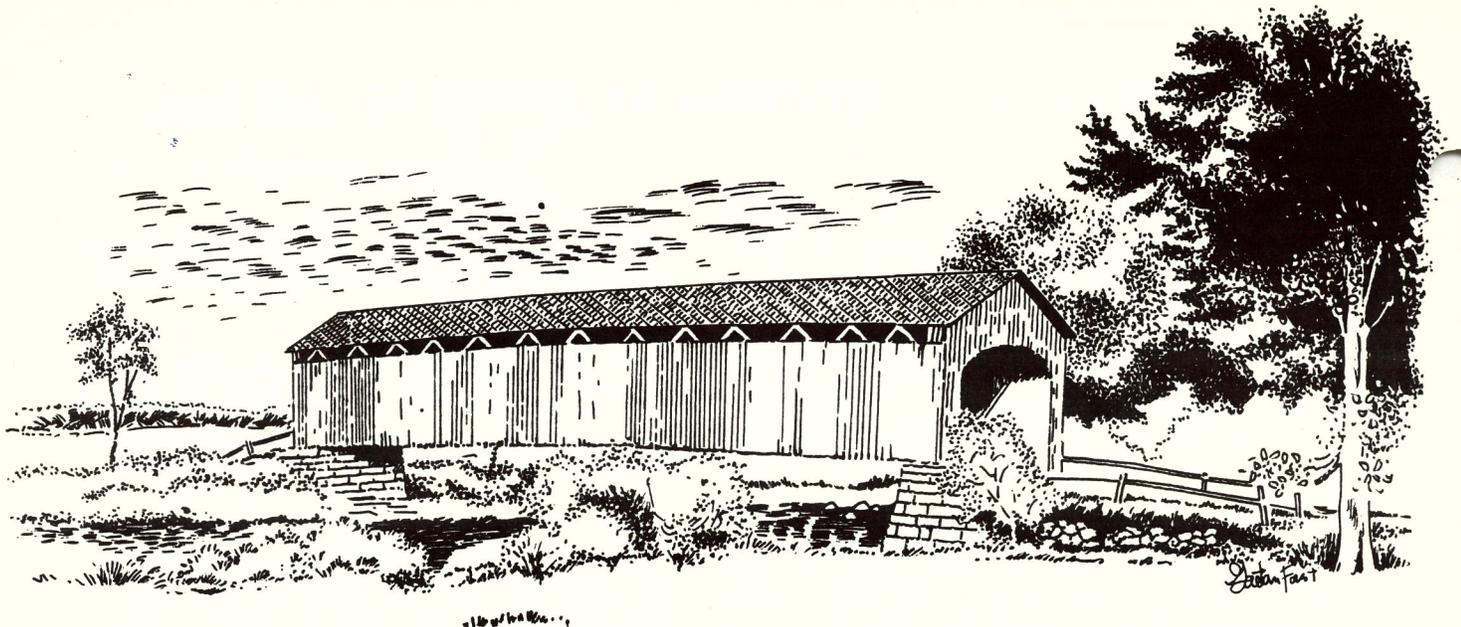
Continuer d'examiner nos photos de ponts qui existaient le long de cette route nous amène à Grande-Vallée, au pont couvert qui y est toujours debout. Situé dans une large vallée, entouré de trois côtés par des collines et des montagnes, ce pont semble éternel.



Les Méchins, comté de Matane (61-42-10). Construit en 1924. Photo par Raymond Brainerd, 25 juillet 1938.



Cap-Chat, comté de Gaspé (61-23-08). Construit en 1913. Photo par Raymond Brainerd, 25 juillet 1938.



Pont DesRivières, Malmaison, canton de Stanbridge

L'ouverture du canton de Stanbridge remonte à 1800. M. Hugh Finley et ses associés reçoivent ces 31,000 acres de terre de la couronne britannique. Cependant, il décède la même année et les terres sont revendues à James McGill, marchand de Montréal.

Le véritable essor de la seigneurie ne débutera qu'en 1840 alors que François-Guillaume et Henri DesRivières (héritiers à cause du remariage de leur grand-mère avec James McGill) viendront s'établir à la seigneurie. A cette époque, ces deux hommes sont gens d'affaires avertis, et ils entrevoient déjà les multiples possibilités du site. La rivière aux Brochets, la ligne de chemin de fer du Central Vermont ainsi que la proximité de la route Montréal-Boston seront les principaux axes de développement sur lesquels les deux frères prévoient asseoir leur empire.

A tout seigneur il faut un manoir. Ce sera donc la première tâche que les DesRivières accompliront. En 1841 la résidence est construite et s'appellera Malmaison à cause de sa ressemblance avec le manoir de Napoléon Bonaparte. Dès lors, l'essor de la communauté sera prodigieux. En 1842, construction d'un barrage sur la rivière. Dès 1843, deux moulins sont alimentés par ce barrage. Afin de créer un lien permanent entre ces divers bâtiments situés de part et d'autre de la rivière, le premier pont couvert est construit en 1843. Ce pont jouera un rôle important dans le développement de Malmaison. En 1863 il est emporté par la débâcle. Un second pont est construit au même endroit et encore une fois, l'inondation de 1883 l'emportera. Ces deux incidents nécessiteront la construction d'un troisième pont, c'est-à-dire le pont actuel.

Travaillant selon des plans préparés par M. Bachelder, architecte de Bedford, le contracteur Jos Reid, de Bedford également, s'emploie dès 1884 à construire un nouveau pont. Le bois est scié au moulin Crothers, propriété du maire de Stanbridge à l'époque.

Une nouvelle inondation d'importance menace le pont en 1912. Une fois la situation rétablie, le Conseil municipal décide de voter des crédits afin de relever de deux (2) pieds les piliers du pont. Ces travaux sont effectués en 1913 par la Compagnie Trahan de Saint-Jean. Les traces de cette opération sont encore bien visibles aujourd'hui.

Il semble que le pont DesRivières ait été peint en rouge pour la première fois en 1957. Cette année là, les Entreprises Larocque de Cowansville ont effectué des réparations majeures au pont, en accord avec un appel d'offres lancé par le département de la Voirie.

Il a été traité ici principalement des ponts de la seigneurie. Lorsque l'on visite les lieux, plusieurs autres vestiges subsistent qui témoignent de l'activité qui a régné dans ce hameau jusqu'au début du XXe siècle. Des difficultés financières des héritiers de Henri DesRivières ainsi que le développement de nouvelles paroisses amèneront le morcellement des terres de la seigneurie. Le manoir de Malmaison ainsi que plusieurs dépendances sont aujourd'hui la propriété de Katleen Hannigan Audette.

Gérald Arbour

SOURCES: Notes historiques, Corporation Municipale de Notre-Dame de Stanbridge

A Notre-Dame, ça se fête en famille,
Cahier de recherches rédigé en 1983 pour un projet communautaire.

1884 - 1984

A deux heures de l'après-midi, dimanche le 14 octobre 1984, plus de 30 personnes se sont retrouvées au pont couvert de Notre-Dame de Stanbridge (61-45-03). La seule belle température de ce jour d'automne n'explique pas le pourquoi d'un tel rassemblement.

M. Alain Ouimet, en collaboration avec la Fondation Docteur Claude DeSerres*, avait convoqué tous ces gens afin de souligner le centenaire du pont DesRivières.

Il y a plus de vingt cinq ans maintenant, ce pont a été menacé non pas par une inondation cette fois, mais bien plutôt par le pic des démolisseurs. N'eut été de la détermination d'une poignée de citoyens convaincus de l'importance historique de ce pont, il ne serait plus aujourd'hui qu'un souvenir. On peut dire qu'il s'agit là d'un exploit si

l'on considère que le béton était roi et maître dans les années cinquante.

L'administration municipale de Notre-Dame de Stanbridge, monsieur le Maire Albert Melaven en tête, semble bien déterminée à tout mettre en oeuvre pour que ce pont célèbre son second centenaire en 2084. Le pont rouge de Stanbridge est le dernier pont de type Howe encore en service dans la province.

Au cours de rencontres qui ont eu lieu ce jour là entre les différents intervenants (Fondation-Conseil-individus-S.q.p.c.), divers projets ont été soumis afin d'animer le site du pont DesRivières. La restauration du moulin ainsi que la création d'un festival sont du nombre. Il règne un bel esprit de coopération parmi la population de cette agglomération. Maintenant que les idées sont lancées, il ne reste plus qu'à mettre la main à la pâte afin que certaines de ces idées se concrétisent. Un dossier à suivre.

* Le docteur Claude DeSerres est un jeune médecin/chercheur de Bedford décédé prématurément.



61-45-03, octobre 1984. Photo: Gérald Arbour.



Notre-Dame de Stanbridge, comté de Missisquoi, (61-45-06). Photo: Leo Litwin.



Pont Guthrie, Saint-Armand, comté de Missisquoi (61-45-01), 1845-. Photo: Gaétan Forest, août 1984.

Un pont emporté cause une tragédie

Gaétan Forest

Un pont est essentiel pour la population qui habite près d'une rivière. C'est souvent à coup de réclamations et de bons votes que les habitants d'une communauté obtiennent les avantages d'un lien entre deux rives. Quand du jour au lendemain ces gens sont privés de ce lien, alors les problèmes commencent.

1896 est une année dont les gens de Lysander et d'Inverness, comté de Mégantic, se souviendront longtemps. Tellement sérieuse était cette crue printanière que trois ponts couverts au dessus de la rivière Thames furent emportés et détruits (61-44-16, 17 et 18). * L'un de ces ponts permettait de franchir la Thames près de Lysander Falls. A cet endroit prospérait un gros moulin. Lors de crues majeures, le barrage qui retenait et dirigeait les eaux vers le moulin n'aidait pas à l'évacuation de toute cette masse d'eau et de glace arrivant de l'amont. Le pont près du moulin ne tint donc pas longtemps.

Le dimanche 20 avril 1896, John Patterson quittait sa demeure pour entreprendre une longue marche. Il devait se rendre à Inverness afin de visiter un parent malade. En cours de route, Thomas Watts, un voisin, se joint à lui. Arrivés à Lysander Falls, ils se rendent compte que les communications sont coupées. Sur la rive opposée, quelques hommes se tenant près d'une barque leur font signe de la main. Cinq d'entre eux s'embarquent et entreprennent une première traversée pour venir les chercher. Même si la traversée s'effectuait dans le bassin du moulin, le courant était très rapide en raison de l'immense volume d'eau qui dévalait vers les chutes. Malgré cela, la traversée des jeunes hommes vers la rive ouest se réalise facilement. Patterson et deux nouveaux venus montent dans la barque. Thomas Watts embarque aussi mais se rendant compte que le frêle esquif est surchargé, il se ravise et reste sur le bord. L'embarcation a à peine quitté la rive quand une fausse manoeuvre la propulse trop vite

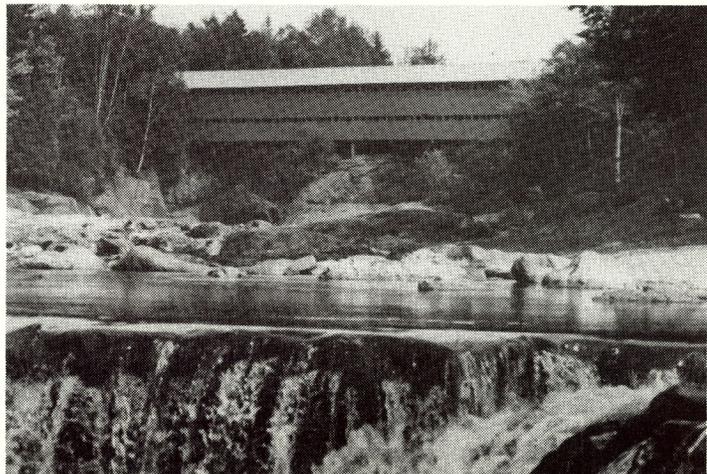
dans le courant. Elle va être entraînée de toute évidence vers le barrage. La panique s'empare de quelques occupants du bateau. Jack Culley se jette à l'eau. Finley Wark le barreur, constatant qu'il n'y a pas d'espoir de reprendre le contrôle du bateau, lance un câble vers la rive. Sunset Cox s'en empare et immobilise la barque. Le sauvetage de tous semble être assuré. Au même moment, le jeune Culley remonte à la surface juste sous le câble et s'y agrippe de toutes ses forces. Ce poids inattendu arrache le filin des mains du jeune Cox. Il ne réussit pas à le reprendre et la barque repart à la dérive, irrémédiablement vers le plongeon final au dessus du barrage. Voyant disparaître tout espoir d'être secourus, six occupants du bateau sautent à l'eau. Seulement deux d'entre eux réussiront à atteindre la rive: Finley Wark, maître de poste de Lysander et un contracteur du nom de William Mc Vetty. Tous les autres seront emportés vers l'abîme. Les dernières minutes furent pathétiques. Le jeune George Scott resta figé dans la barque. Il passa le barrage sans encombre et fut vu pour la dernière fois debout dans l'esquif au bord des chutes de soixante-quinze pieds de hauteur avant de faire le terrible plongeon. Quand le bateau réapparut quelques secondes plus tard, il était vide.

* Thames: Nom donné à la rivière Bécancour par les habitants du canton Inverness. Ce nom est encore utilisé de nos jours dans la municipalité de Inverness, en haut du Lac Saint-Joseph. La rivière portait aussi le nom de Thomas.

SOURCES: Leeds and St-Sylvestre Historical Sketches, Ethel Reid Cruickshank, 1975

Itinéraire Toponymique du Saint-Laurent, ses rives, ses îles, Commission de Toponymie, Gouvernement du Québec, 1984

*Pont de Reid Mill, sur la rivière Palmer, près de Sainte-Agathe, comté de Mégantic (61-44-01). Ce site ressemble à celui de Lysander Falls en ce sens qu'on y trouve une chute grandiose dont la force hydraulique alimentait jadis un moulin.
Photo: Gaétan Forest, 16 juillet 1983.*



Réflexion sur le terme «pont rouge»

7

Gérald Arbour

Il existe actuellement au Québec plus de 45 ponts couverts de couleur rouge ou brune, cette dernière étant ce qui se rapproche le plus de la teinture "sang de boeuf" utilisée anciennement.

En Abitibi, des ponts qui, il y a quelque temps seulement arboraient une couleur pâle, se voient aujourd'hui ornés d'une teinte rouge flamboyante. D'où vient ce revirement que je qualifierais de retour aux sources? La réponse se trouve peut-être dans l'émergence de la notion de biens culturels?

Dans l'imagination populaire, un "pont rouge" est généralement associé à un pont de bois couvert. Il suffit pour s'en convaincre de questionner nos pères, peu importe la région du Québec où l'on se trouve. Ce terme typique est associé aux ponts de notre province, ayant même parfois une résonance politique, ce qui ne surprend guère compte tenu de nos moeurs électorales et la longueur du régime Taschereau (rouge) à Québec. Ce mot a survécu alors que "pont de colonisation" ou "pont de la crise" s'effacent de plus en plus dans l'oubli. Il est possible que notre conscience souhaite refouler au plus profond de sa mémoire ces deux périodes pénibles de notre histoire.

En tant qu'organisme à vocation historique et culturelle, la SQPC et ses membres se doivent de remettre à l'honneur ces mots afin que les générations montantes n'oublient pas ce trait distinctif de nos ponts. Bien que personne d'entre nous n'ait jamais vu une tourte, le dernier spécimen empaillé se trouve quelque part dans un musée du Bas du Fleuve, tout le monde cependant mange encore de la tourtière. De même, il est inutile de chercher des cou-driers à l'île aux Coudres. Il sera peut-être néces-

saire d'expliquer à nos enfants la signification de "pont rouge", faute de pouvoir leur en montrer un au naturel. En plus de leur dire qu'il s'agissait d'un pont de bois, il faudra leur raconter que la période où se construisait de tels ponts est définitivement révolue et que cette portion de siècle a été une des plus riches de notre Histoire. Des pans entiers de pays ont été ouverts à la colonisation et il existe encore aujourd'hui quelques survivants qui peuvent nous parler d'une époque où il n'y avait ni routes ni ponts, rouges ou de toutes autres couleurs qu'ils puissent être.



Lorsque réparé, ce pont sera-t-il rouge?
(61-02-32) Val-Paradis, Abitibi.
Photo: André Goossens, 10 octobre 1984.

J'ai souvenance

Les colons de Notre-Dame de Lorette ont obtenu des ponts avant d'avoir des chemins praticables. "Quatre ponts furent construits en 1943, mais des ponts sans chemins ça n'avance guère" disent-ils. Cependant les pionniers de cet établissement du Lac-Saint-Jean n'auront pas de chemins praticables avant 1945. (61-60-03, 08 et 19). *Sur les pas de nos défricheurs*, Ministère de la Colonisation, 1948.

Au Saguenay, la rivière aux Sables était utilisée pour le transport du bois vers le moulin de la Compagnie Price, situé à Jonquière. Les draveurs s'installaient bien confortablement sur la passerelle-piéton du pont couvert Laviolette. Armés de gaffes, ils faisaient passer la "pitoune" entre les piliers du pont. (61-17-14). Léonidas Bélanger.

En juillet 1982, au Festival du pont couvert de la rivière du Ha! Ha!, un jeune homme de la Suisse nommé François Fracheboud, venu en touriste visiter l'Amérique, rencontre Mademoiselle Martine Gagné

qui demeure à proximité du pont couvert de Ferland-Boileau. Un mariage suivra. Francine Tremblay, La Baie, Saguenay.

Le pont St-Colomban a été incendié en jetant des balles de foin enflammées à l'intérieur. On raconte que cet acte criminel fut provoqué par l'échauffement des esprits suite à un malentendu entre des acheteurs éventuels du bois du pont, celui-ci devant être démolit sous peu. (61-19-01). Un ancien résident.

En 1949, le tablier de l'une des trois travées du pont de Notre-Dame de la Salette cède sous le poids d'un lourd camion conduit par M. Yvon Nitschkie. Le véhicule fait un plongeon dans la rivière et le conducteur se noie. Suite à cette tragédie, le pont est fermé à la circulation. En 1950, un pont de béton remplace le vieux pont de bois. (61-52-21) *Historique de Notre-Dame de la Salette, 1883-1983*

Le pont le plus récent du Québec

On a longtemps cru que le pont de Saint-Maurice de Dalquier (61-01-22) était le pont le plus jeune de la province. La date de 1962 était généralement acceptée comme étant la date de construction de ce pont. Voilà cependant que la municipalité nous affirme que ce pont date de 1946. Il aurait probablement subi des réparations majeures en 1962, ce qui a fait croire aux éditeurs du guide mondial que cela était sa date de construction.

Les derniers ponts québécois auraient donc probablement été construits en 1955. Ce sont les ponts de Saint-Félix de Dalquier, tout près du précédent et des deux ponts défunts de 1983: le pont Vautrin et le pont Hureault. A moins que d'autres ponts oubliés dans les petits rangs de l'Abitibi ne soient plus récents...

Pierre Duff

NOTE: La date de tombée pour le numéro du Pont'âge printemps 1985 est le 31 mars.

CARTES POSTALES

PONTS COUVERTS: Plus de 710 photos en couleurs prises dans 30 états, Nouveau-Brunswick et Québec. Format 3X5, \$0.20 chac., 4X6 \$0.25 chac. 9 cartes Artvue de ponts couverts disparus, 3X5, \$0.50 chac. GRANGES RONDES: Vermont 7 diff., 3X5, \$0.10 chac.; Indiana, 1 3X5, \$0.15 chac., 3 4X6, \$0.25 chac.; Mass. 1 en pierre, Shaker Village, Hancock, 3X5, \$0.15 chac. SVP ajouter \$1.00 pour frais de poste et manutention. LISTES: -cartes postales granges rondes et ponts couverts: \$3.00; -cadeaux, breloques, napperons, papeterie papier d'emballage etc: \$1.00.

Robert L. Damery
45 Charnwood Rd.,
Somerville, Ma 02144, USA

CALENDRIER 1985

DISPONIBLE MAINTENANT

14 ponts couverts américains

Calendrier entièrement en couleurs, format 8X10,75, avec les ponts numérotés suivant le guide mondial. Egalement incluse, la liste des sociétés américaines de ponts couverts ainsi que tous les festivals. Commandez le vôtre dès maintenant. Un cadeau idéal pour les amateurs de ponts couverts.

\$6.00 US par copie
2 à 4 copies: \$5.50 US chacune
5 à 10 copies: \$5.00 US chacune

envoyez chèque ou mandat postal
à: Leslie A. Kelly Dept C
6092 Dagny Circle
Huntington Beach, CA 92647 USA

Une quantité limitée de ces calendriers est également disponible à la S.q.p.c. CP 102 St-Eustache, QC J7R 4K5 Coût: \$8.00 CAN

Val Senneville, le 31 octobre 1984.

DEST.: Aux membres de la Société Québécoise des ponts couverts

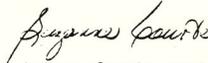
OBJET: Pétition pour la sauvegarde du pont couvert de Val Senneville

Le Comité pour la sauvegarde du pont couvert de Val Senneville tient à vous remercier de l'appui que vous nous avez apporté, en nous envoyant la pétition qui avait été adressée par la Société Québécoise des ponts couverts, concernant les deux (2) ponts couverts de Val Senneville.

Cet appui sera fort utile dans les démarches à venir et soyez assuré que si une telle demande nous parvient pour la sauvegarde d'un pont couvert au Québec ou à l'extérieur, il nous fera plaisir de collaborer.

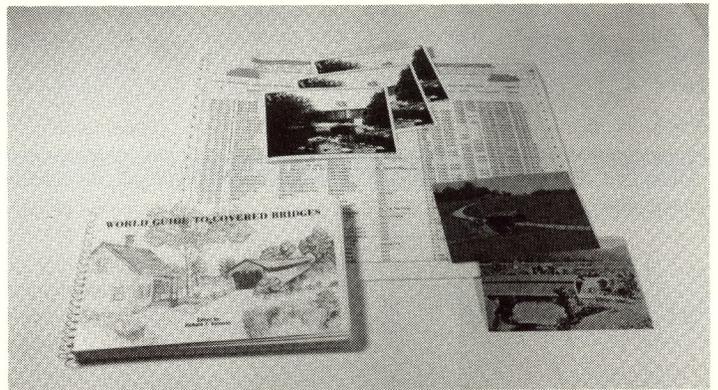
Encore une fois merci à tous les gens qui nous ont retourné la pétition.

Bien à vous,



Suzanne Courte, secrétaire
Comité pour la sauvegarde du pont
couvert de Val Senneville

SC/



A VENDRE

Liste informatisée de tous les ponts couverts recensés au Québec. Contient 745 ponts, existants ou disparus. Coût: \$3.00

Guide mondial des ponts couverts. Edité par la NSPCB, des USA. Contient tous les ponts couverts encore existants dans le monde entier. Couvre les Etats-Unis, le Canada, l'Europe, l'Asie... Essentiel pour vos voyages. Ecrit en anglais, mais très facile d'utilisation avec son format tableau. Coût: \$7.00 canadiens.

Cartes pour correspondance. Format 4"X5", une photo sur le dessus, trois pages blanches pour votre correspondance. Quatre photos différentes de ponts québécois par paquet. Coût: \$3.00 pour 6 ou \$5.00 pour 12.

Cartes postales: 4 pour \$1.00. 2 ponts québécois différents.

Tous ces items sont disponibles au secrétariat de la Sqpc, casier postal 102, Saint-Eustache, Québec. J7R 4K5

Tous les profits générés par ces ventes restent à la Société et aident ainsi la cause de nos ponts couverts.