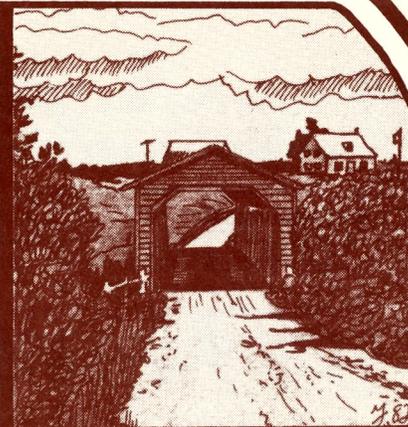


# LE PONTÂGE

VOL IV NUMERO 3

PRINTEMPS 1985

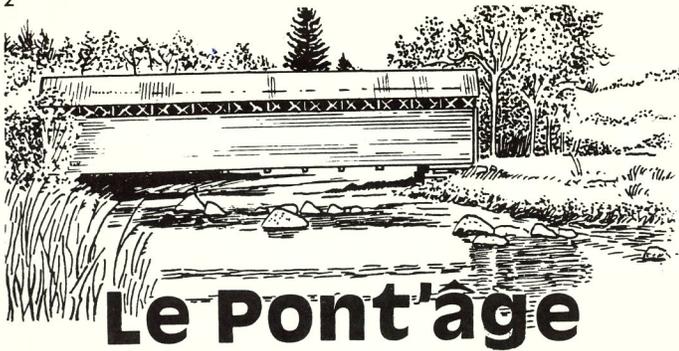


**Pont-Chrétien Chabanet (Indre), France**

Photo: Gaston Beaugard, été 1984

**Société québécoise des  
ponts couverts inc**

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



## Le Pont'âge

**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.

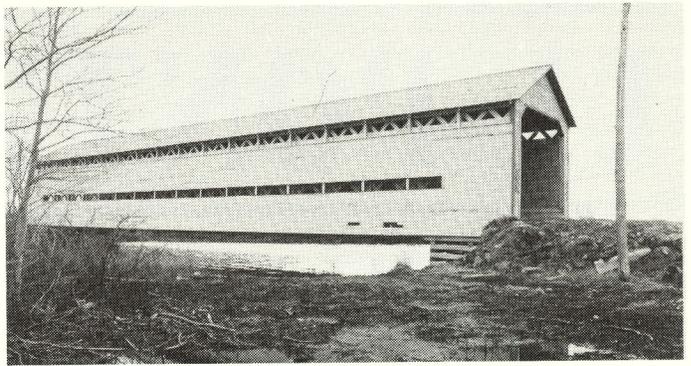
Dépot Légal: 2e trimestre 1985

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

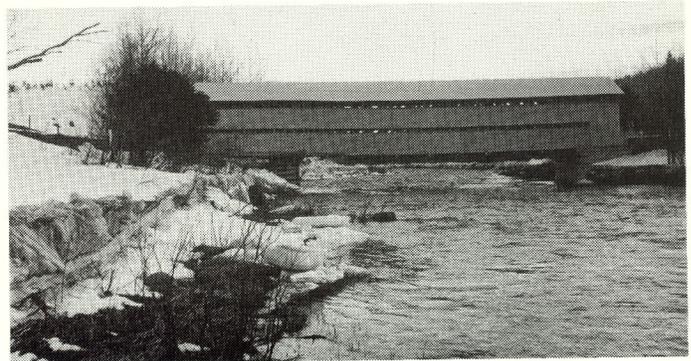
### Encore deux autres pertes

Le Québec a subi au cours de l'hiver, la perte de deux autres ponts couverts. Comme il en était question dans le précédent "Pont'âge", deux ponts étaient dangereusement menacés, soient ceux de la rivière Bourlamaque à Val-Senneville et de la rivière Ouelle à Saint-Onésime. Que les destructeurs de ponts se réjouissent, ces deux ponts sont maintenant disparus.

Ces deux superbes structures n'ont pas été emportées par une inondation, pas plus qu'elles n'ont été incendiées, ni même détruites par une charge trop lourde. Non, elles sont tombées sous le pic des démolisseurs, la première après 51 ans de loyaux services et la deuxième après 76 ans. Fatiguées, usées par le service qu'elles nous ont rendues, elles n'ont même pas eu la chance de se défendre. Bien sûr, quelques organismes comme la Société historique de Val d'Or ou la Société québécoise des ponts couverts ont vainement plaidé leur innocence, tentant de faire reconnaître la part importante qu'elles tenaient dans notre patrimoine. Rien n'y fit, le verdict ne fut pas modifié: la peine de mort dans les deux cas.



61-01-27. Rivière Bourlamaque, Val-Senneville, 1944-85  
 Photo: Pierre Duff, 1976



61-32-01. Rivière Ouelle, Saint-Onésime, 1909-1985  
 Photo: Pierre Duff, 1977

Dans les deux cas, le plaidoyer du Ministère des Transports fut bref: "Il existe un autre pont couvert dans les environs immédiats, il n'y a donc pas de nécessité à conserver celui-ci. Cependant nous sommes bien disposés à conserver le bois de celui-ci pour éventuellement réparer l'autre." La politique québécoise des ponts couverts se résume-t-elle à un simple deux pour un? Allons-nous détruire la moitié de nos ponts pour conserver l'autre moitié? Cela n'a pas de sens, je dois rêver...

Malheureusement, je ne rêve pas. Je suis bien éveillé et je vois devant moi se répéter l'hécatombe qui eut lieu au Nouveau-Brunswick durant la dernière décennie. En 1970, cette province avait plus de ponts couverts que le Québec, qui en comptait près de 140 (les listes en contenaient 133, mais plusieurs ponts n'y étaient pas inscrits). En 1980, le Nouveau-Brunswick n'avait plus que 75 ponts. Heureusement, l'hémorragie y est maintenant terminée, car il semble qu'il y en ait encore 73.

Le Québec est passé, durant la même période, de plus de 133 à 107. Ce dernier chiffre comprend cependant les ponts privés et certains ponts oubliés dans les listes du Ministère du Tourisme. La première liste que j'ai utilisé datait de 1971 et on pouvait y lire que "chaque fois qu'il n'est pas ESSENTIEL de démolir un vieux pont digne d'intérêt, non seulement lui fait-on grâce mais on le conserve JALOUSEMENT." Lors de la dernière publication de cette liste, en 1977, on retrouvait encore la même citation.

Qu'en est-il aujourd'hui? Ces listes ne sont plus publiées, c'est la S.q.p.c. qui doit s'en charger. La conservation jalouse des ponts couverts se résume à laisser les vieux ponts pourrir à côté

des nouveaux s'ils n'ont pas été démolis en construisant les nouveaux, et à les démolir dès qu'une réparation s'avère nécessaire. C'est exactement ce qui s'est passé cette année. Le pont de Val-Senneville nuisait à la construction de la nouvelle structure, donc on le démolit. Celui de Saint-Onésime avait été "conservé" lors de la construction du nouveau pont à plus de 500 pieds de l'ancien, il y a quelques années. Ayant maintenant besoin de réparations (dues à une mauvaise réparation il y a une dizaine d'années), on le démolit donc.

Et ce n'est qu'un commencement. Toutes les tentatives du Ministère des Affaires culturelles pour établir une politique de conservation ont échouées. Tous nos ponts sont maintenant sous la menace constante du pic des démolisseurs. Quand on voit le deux pour un que les Transports tentent d'appliquer, je n'ose pas penser à combien de ponts mon fils pourra visiter. J'en ai vu xxx en tout, au Québec seulement, malgré qu'à ma naissance il devait bien y en avoir 300 ou 400 et qu'on en construisait même encore. A sa naissance à lui, il y en avait 110... Ses enfants auront-ils seulement la chance d'en voir un seul?

Et qu'on ne disent surtout pas que les ponts couverts n'intéressent personne. J'ai appris la destruction du pont Gendron, l'été dernier, lors des nouvelles télévisées de CFCF, à Montréal. La station a même pris la peine d'insérer des photos du pont lors de la nouvelle. Pour une vieillerie qui a brûlé à plus de 100 milles de la métropole, il fallait quand même que quelqu'un croit que les téléspectateurs avaient un certain intérêt.

L'intérêt existe, mais il sommeille encore. Parlez à n'importe quel Québécois des ponts de la crise, ou des ponts rouges (comme dirait si bien Gérard Arbour), et il vous dira infailliblement en avoir déjà traversé il y a longtemps. Il vous racontera ensuite qu'un de ses oncles en a même construit un ou bien qu'il avait un chalet tout près d'un autre et le voilà parti pour une série d'anecdotes sur les ponts couverts. Il sera cependant des plus surpris d'apprendre qu'il en reste encore, et il aura de la difficulté à vous croire quand vous lui direz qu'il en reste encore plus de cent.

Les Québécois, contrairement aux Américains, ne sont pas encore sensibilisés à leur patrimoine. J'ai bien peur que nous allons perdre encore beaucoup de ponts avant qu'on ne se réveille...

### Décès de Edward Thomas

C'est avec beaucoup de consternation que nous avons appris le décès d'Edward Thomas le 1er février dernier. Agé de 78 ans, M. Thomas était un pionnier américain dans le monde des ponts couverts. Membre de notre société depuis ses tous débuts, il avait également été vice-président de la National Society for the Preservation of Covered Bridges, aux Etats-Unis. Il était venu, avec son épouse Evelyn, nous visiter lors du safari de cette société, en 1982. A son épouse et à ses proches, j'offre nos plus sincères sympathies de la part de tous ceux qui l'ont connu. Les ponts couverts perdent un grand allié.

Durant le même mois, est également décédé M. Eric Sloane. Américain bien connu, M. Sloane était l'auteur de nombreux volumes, dont un sur les ponts couverts.

### Diaporamas

Le diaporama que la Société est en train de produire avance très bien. Le scénario et le choix des diapositives sont maintenant terminés. Reste à finaliser le texte, la bande sonore et la synchronisation de tout cela. Il sera définitivement prêt pour l'assemblée générale au Village Québécois d'Antan de Drummondville, au mois d'août.

Dans la même lignée, André Goossens et Michel Marleau, deux membres de la Société, ont monté un superbe diaporama de leur voyage en Abitibi, l'automne dernier. Fait avec l'aide de deux copains, il a été présenté à une réunion de leur club de photo, à Longueuil. J'ai eu la chance de le visionner avec Gérard Arbour et nous avons été réellement impressionnés.

De son côté, Joseph Conwill en prépare un sur l'aspect technique des ponts. Il le présentera à un congrès d'ingénieurs au New-Jersey.

### Cartes routières

La Société fait présentement des démarches auprès du Ministère des Transports pour que celui-ci indique les ponts couverts sur les cartes routières de la province. Cela est fait par tous les états de la Nouvelle-Angleterre depuis de nombreuses années. Cette initiative facilite et favorise réellement la visite des ponts.

Pierre Duff

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

L'assemblée générale annuelle de la S.q.p.c. se tiendra le 17 août, au Village Québécois d'Antan de Drummondville (autoroute 20, sortie 181).

PROGRAMME DE LA JOURNÉE: 17 août 1985

13.00-15.00 hres: assemblée générale et élections

15.00-15.30 hres: pause

15.30-17.00 hres: présentation du diaporama "Un toit sur la rivière"

Sur présentation de la carte de membre, l'admission au Village sera gratuite. L'ouverture du site a lieu à 10 hres le matin.

BIENVENUE A TOUS!

# Un cousin français

Gérald Anbour

L'histoire que je vais décrire ici pourrait s'apparenter à une course à relais. Le texte que vous lisez présentement est le fruit d'une étroite collaboration entre un américain, quelques québécois et quelques français.

En 1972, M. Jacques de la Garde, de l'Association pour la Conservation des Ponts Couverts de France entrait en communication avec M. Leo Litwin faisant partie de la National Society for the Preservation of Covered Bridges. A cette époque M. Litwin n'est pas en très bonne santé et le dossier n'a pas de suite. Au cours de ses interminables recherches, M. Joseph Conwill retrace cette correspondance dans les archives de la National. Il décide alors d'écrire à M. de la Garde en espérant que l'adresse qu'il possède soit toujours exacte. Comble de chance, en mars 1984 notre agent de liaison reçoit une réponse de France. Cette lettre apporte quelques précisions sur les ponts couverts de ce pays. L'Association française se préoccupe surtout de ponts couverts en pierre à cause de la rareté des ponts couverts de bois. Les structures de pierre sont souvent construites à même des châteaux. Un passage de la lettre de M. de la Garde nous apprend cependant l'existence d'au moins un pont de bois à Pont-Chrétien Chabanet.

M. Conwill me fait part de ces détails et au même moment, j'apprends qu'un ami entend séjourner en France au cours de l'été 1984. C'est là une occasion inespérée d'en savoir davantage sur ce pont. Cet ami, muni des renseignements obtenus se rendra à Pont-Chrétien Chabanet (Indre), afin de nous rapporter ces photos ainsi que l'histoire de cette structure.

Le pont couvert de Pont-Chrétien Chabanet constitue presque un anachronisme dans ce pays réputé pour ses châteaux et ses constructions massives en pierre. Que peut bien signifier cette frêle structure de bois alors que ce matériau est rarement privilégié pour ce genre de construction?

Le pont d'une travée de type Queen (européen) a été construit en 1900 par une équipe d'ouvriers italiens employés à la construction d'un viaduc de chemin de fer situé à quelques kilomètres de là. Ce pont a servi deux (2) ans alors que l'on extrayait de la pierre d'une carrière souterraine. Afin d'effectuer efficacement le transport de cette pierre, il fut décidé de construire ce pont sur un affluent de l'Indre afin de s'éviter un long détour par le village. Une fois le viaduc terminé, la carrière et le pont ont été désaffectés. Cette structure n'est plus utilisée depuis et le cousin du Québec qui lui a rendu visite en juillet est peut-être la seule âme qui vive à avoir rôdé dans les parages depuis des lunes.

A ce que l'on m'a raconté, ce pont tout simple a quand même fière allure. Son toit en ardoises et ses portiques en pierre lui confèrent un style bien particulier. Il serait intéressant de pouvoir en faire une étude approfondie. Cette oeuvre franco-italienne reflète des techniques de construction en vigueur dans ce pays il y a 85 ans.

Afin de nous faire profiter de cette découverte, M. Beaugregard a quand même dû affronter les sarcasmes de sa belle famille à la vue de ce pont. Faire tout ce trajet pour une telle "horreur"? Je me dois cependant d'ajouter que le tout s'est terminé dans la bonne humeur.

Alors qu'ils n'en croient toujours pas leurs yeux, quelques français ont découvert un aspect de leur patrimoine qu'ils ignoraient jusque là tout en participant à une aventure qui nous permet de poser un jalon de plus sur le circuit des ponts couverts.

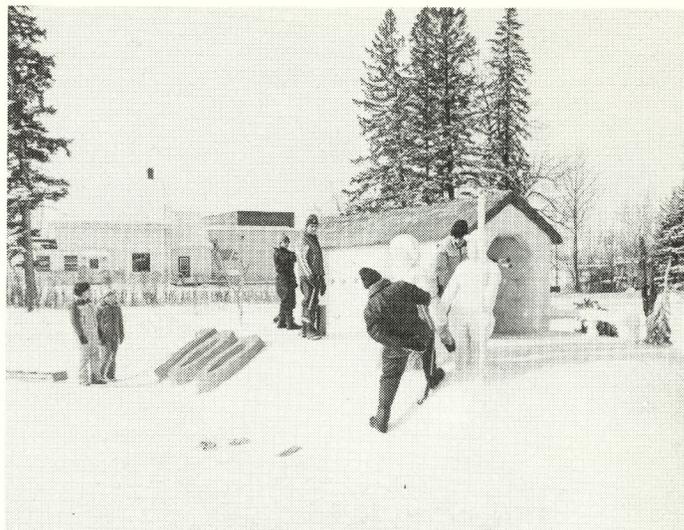
\* A ma connaissance, au moins deux membres se proposent déjà de visiter ce pont en 1985

PHOTOS: Gaston Beaugregard

INFORMATIONS: Patricia et Gaston Beaugregard



Bouzianne



## Nostalgie

Gérald Arkour

A chaque année des villes et villages du Québec célèbrent un centenaire, un 75<sup>e</sup> anniversaire de fondation, ou encore, plus modestement, un cinquantenaire. Pour ces occasions des comités sont formés, des livres commémoratifs sont écrits\*.

Un phénomène intéressant semble se développer lors des préparatifs de ces festivités. De plus en plus souvent le sigle officiel de l'événement arbore un pont couvert qui n'existe déjà plus depuis de nombreuses années.

Vu le jeune âge de nos établissements dans certaines régions, nous en sommes bien souvent qu'à une ou deux générations de bâtiments exception faite des constructions qui ont véritablement marqué les débuts de la colonie. La chapelle a été remplacée par l'église, les écoles de rang sont disparues pour être remplacées par l'école du village et le pont couvert obtenu grâce à de nombreuses démarches et construit par les gens du village a été démoli au profit d'un pont de béton. Ces trois éléments faisaient partie intégrante du paysage québécois il y a quelques années. La rapidité avec laquelle ils étaient construits dénotait la vitalité du développement qui frappait le village. Maintenant qu'ils sont remplacés par des constructions modernes, lorsque vient le temps d'honorer la mémoire des pionniers, l'on remarque bien vite les cicatrices faites à notre patrimoine bâti. Sans véritable transition nous sommes passés de la maison du colon au bungalow de brique et d'aluminium.

Nos ponts couverts n'ont pu résister au vent de modernisme qui a soufflé dans les années cinquante. Le cachet de nos villages a été irrémédiablement détruit à cette époque. Les constructions d'origine étant disparues ou en ruines, c'est maintenant la course aux photos anciennes. Il est parfois bien

difficile de faire un lien entre ces photos et la réalité.

Parce que situés sur des artères importantes, il est bien évident que tous ces ponts ne pouvaient être conservés. Le progrès exige une rançon qui se soucie bien peu de conservation. Cependant, la vague "rétro" qui frappe un peu tous les secteurs de notre société devrait profiter également aux quelques ponts couverts, qui, tant bien que mal, subsistent toujours.

L'aspect typique de ces ponts rouges n'a pas à être expliqué. Il est flagrant. L'attrait touristique que sont devenus de tels ponts n'a pas à être démontré non plus. Lorsque les gens qui vivent près de ces ponts prendront conscience de leur valeur intrinsèque, la survie de beaucoup de structures du genre sera assurée. De plus, un entretien adéquat de ces ponts sera exigé par la population et des ventes de ponts à l'encan seront de plus en plus difficiles à réaliser. Lorsque seront réunies ces conditions, il sera alors aisé d'illustrer une page d'histoire avec des éléments de patrimoine encore existants\*.

\* 1- Nous encourageons fortement les membres à consulter de tels livres et à nous faire part de leurs découvertes. Ces publications représentent une source inestimable d'informations en ce qui concernent les ponts couverts.

\* 2- Selon les recherches actuelles, il semble que le prochain pont (non la municipalité) à franchir le cap des cent ans sera le pont de Eaton (61-18-06) en 1986.

## Rapport de l'agent de liaison aux Etats-Unis

J'ai quelques informations à vous communiquer.

Tout d'abord, nous avons appris avec grande tristesse le décès de Monsieur Edward Thomas, survenu le 31 janvier 1985. Monsieur Thomas était un personnage parmi les plus importants de la National Society for the Preservation of Covered Bridges, des Etats-Unis. De plus, il était un ami sincère de la S.q.p.c., ayant assisté de nombreuses fois votre agent de liaison dans la recherche de vieilles photos. Par exemple, c'est en grande partie grâce à ses enquêtes que nous avons eu l'occasion de connaître, par l'entremise de Richard Roy, la fabuleuse collection de photos léguée par Leo Litwin. Cette collection contient des centaines de photos de ponts couverts québécois disparus depuis très longtemps. En outre, Monsieur Thomas était un diplomate dans le monde des ponts couverts, où des personnalités différentes créent parfois des conflits. Edward Thomas laisse dans le deuil sa femme Evelyn, qui habite Foxboro, Massachusetts. Nous lui offrons nos condoléances les plus sincères.

Nouvelles des ponts: le dernier pont couvert de chemin de fer "Milwaukee Road" (47-21-01) du Chicago, Milwaukee, St-Paul and Pacific, a été détruit l'automne dernier. Une époque de l'histoire

des ponts couverts de l'Ouest est donc finie. Voir mon article dans un numéro futur de Covered Bridge Topics.

Le pont Haupt's Mill (38-09-01), du comté de Bucks en Pennsylvanie, fut détruit par le feu en janvier 1985. Si je me souviens bien, c'est le premier pont couvert que ce comté perd depuis la disparition du pont Worthington Mill, survenue il y a plus de 20 ans. A remarquer que le comté de Bucks utilisait le style "Town lattice", pendant que les autres comtés de l'est de la Pennsylvanie utilisaient le style "Burr" pour la plupart. C'est un exemple intéressant de variété locale qui s'explique par les pouvoirs relativement grands des comtés aux Etats-Unis.

Enfin, il est possible que le bâtisseur de ponts couverts, M. Milton Graton, de Ashland, N.-H., se rende en Californie pour réparer le pont couvert de Knights Ferry (05-50-01), mais rien n'est définitif.

A la prochaine!

*Joseph D. Conwill*

### Réflexion sur l'état de la Société

Quand on jette un coup d'oeil sur les événements récents on est tenté de se décourager. Le Québec perd encore des ponts. On n'a plus confiance aux intentions du gouvernement de conserver les "ponts rouges", puisque des ministères différents ont des idées contradictoires.

Cependant, il faut s'armer de courage. Aux Etats-Unis par exemple, le travail de sensibilisation aux ponts couverts commença dans les années 1940, mais il ne connaîtra du succès que pendant les années 1960. Il faut du temps pour éduquer les gens.

De plus, au Québec les ponts couverts sont plus récents. Quand un pont date de 1954, il est parfois difficile de convaincre les gens qu'il est historique, bien que sa jeunesse vis-à-vis les autres ponts couverts de l'Amérique du nord soit parmi ses attraits les plus intéressants. On se dit: "Je suis né moi-même en 1954, et pourtant je ne suis pas historique." Mais cette situation s'améliorera avec le temps.

Ce qu'il faut croire, cependant, c'est que bien peu de ponts seront conservés si nous ne mettons pas le plus d'efforts possible à les protéger maintenant.

On remarque qu'il n'y a qu'un petit nombre de gens qui réalise l'ensemble des tâches de la Société. Vraiment c'est un travail intéressant. On a besoin de vous; ne gardez plus le silence! On remarque également que ce sont des hommes pour la plupart qui sont actifs au niveau des travaux de recherche, de conservation, etc. Où sont donc les femmes? Quelle ressource immense et inutilisée! La Société a besoin de vous!

*S.q.p.c.  
Joseph D. Conwill*

### Le premier pont couvert du Québec, celui de Cookshire?

*Gaétan Forest*

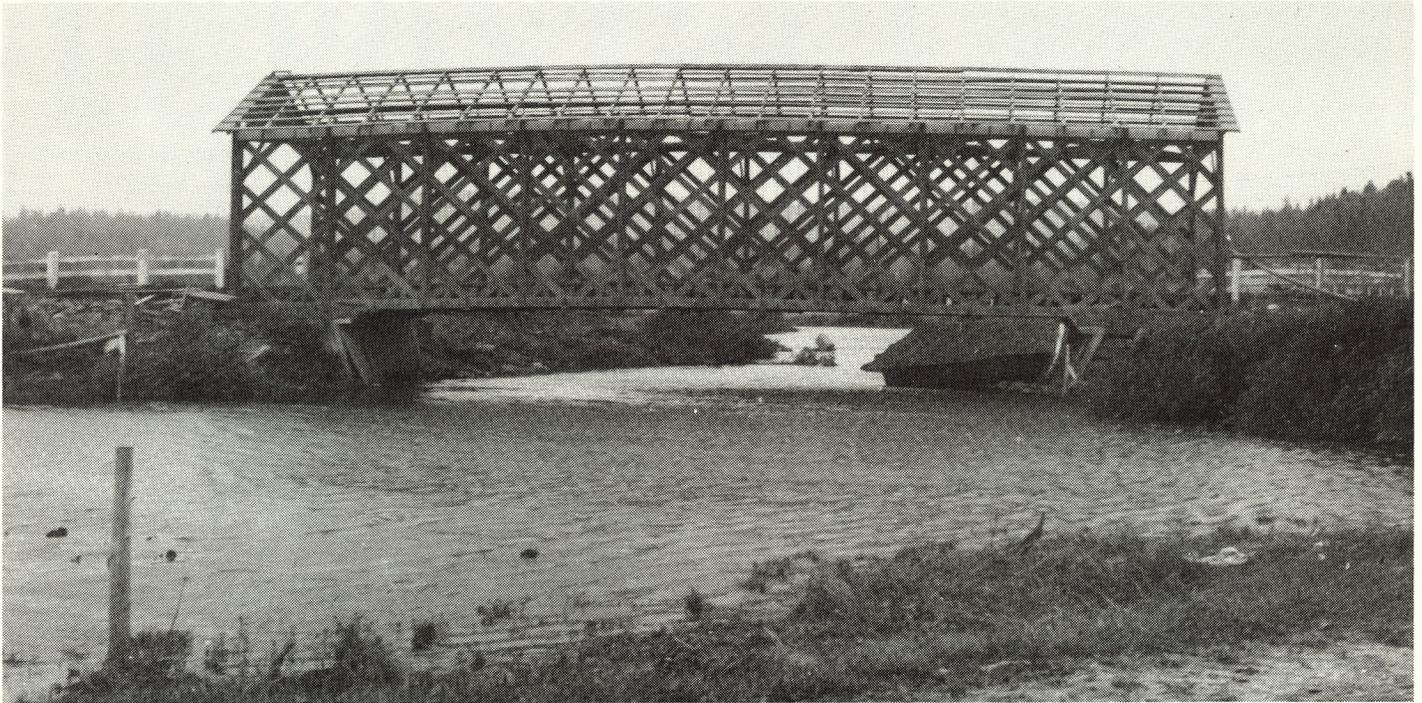
Dans les diverses sources imprimées traitant de l'histoire de nos ponts couverts, on mentionne que le premier pont couvert du Québec est apparu dans les Cantons de l'Est. Cette affirmation est plausible puisque cette région a été ouverte à la colonisation au début du XIXe siècle.

A Cookshire, les passants qui visitent le pont Cook prennent note de la date 1835 qui est affichée sur le portique de ce pont. Cependant sa date de construction serait beaucoup plus récente. Il aurait été bâti en 1868. En outre, le type de structure employé dans cette construction nous informe à ce sujet. La ferme Town, brevetée en 1820 au Connecticut, présente ici quelques modifications qui lui donnent l'aspect qu'auraient les structures construites par le gouvernement à partir de 1890. Le pont Cook est un "Town intermédiaire". On a renforcé le treillis avec des poteaux verticaux, on a ajouté des cordes secondaires et diverses caractéristiques qui lui donnent un air de "1860-1870". Le pont Cook semble être néanmoins le plus vieux des 5 ponts Town traditionnels de ce secteur (Gould, Capelton, Milby, Fitch Bay et Melbourne).

Mais que signifie t-elle cette date de 1835? Il s'agit de la date de construction du premier pont à cet endroit: le pont Lebourveau. Cette structure a été qualifiée de "Trestle bridge" (pont sur chevalets) par C.-S. Lebourveau dans "History of Eaton", écrit en 1894. N'ayant aucune structure à protéger, un tel pont n'était jamais couvert. Le pont Lebourveau a été construit par Benjamin Lebourveau pour la British American Land Co., sous la supervision de son père John.

*Suite page 8*

# Juste à temps!



61-58-06, Pont Moreault, Saint-Mathieu-de-Rimouski.  
Photos par Raymond Brainerd, 15 septembre 1969.

Barbara Brainerd

A Saint-Mathieu, au Québec, nous sommes arrivés à temps pour sauver une photo d'un pont couvert menacé. C'était durant un voyage dans le Bas-Saint-Laurent en septembre 1969 alors que nous nous concentrons sur certains ponts couverts de cette région. Cette tournée de neuf ponts couverts débuta à Plessisville, s'arrêta à Saint-Jean-Port-Joli pour une nuit, puis se prolongea jusqu'à Sainte-Cécile-du-Bic, où nous vîmes le pont de la Rivière Hâtée pour la première fois.

Le petit village de Saint-Mathieu est localisé dans la partie ouest du comté de Rimouski, à environ 10 milles au nord-est de Trois-Pistoles où un traversier permet d'atteindre Les Escoumins, de l'autre côté du Saint-Laurent. A Saint-Simon, une route secondaire nous conduisit à Saint-Mathieu, puis au pont, deux milles plus loin.

Une équipe d'ouvriers avait commencé à démolir la structure. Des pièces d'acier et divers équipements sur le sol attendaient d'être utilisés pour la construction du nouveau pont. Sur le site, une petite cabane tenait lieu de quartier général et d'abri pour les ouvriers. Plus loin, un homme conduisait un bélier mécanique. Le pont traversait la rivière du Sud-Ouest qui draine les eaux du lac Saint-Simon. Appelée "Pont Moreault", la structure à treillis avait 80 pieds de longueur et 17 pieds de largeur. L'assemblage des pièces de bois n'était pas fait avec des chevilles de bois mais plutôt avec des clous et des boulons. Des tiges de fer consolidaient l'ensemble.

Les arbustes des berges peu escarpées baignaient dans des eaux au niveau assez élevé pour la saison. Dans un pâturage au nord de la rivière, des cochons se vautraient au milieu des vaches. Dans la direc-



tion opposée, des clôtures rustiques s'étendaient sur une distance considérable jusqu'au bord de la forêt, au delà de laquelle se profilait de lointaines collines. Sous la bruine, l'endroit s'imprégnait d'un sentiment de mélancolie, surtout avec un pont couvert dont ne subsistaient que les membrures. Malgré tout, nous étions heureux d'être arrivés à temps pour le voir.

Joseph Conwill a fait récemment de magnifiques agrandissements des photos que Ray avait prises du pont de Saint-Mathieu: une photo latérale et une vue frontale, qui montrent le treillage. Son excellent travail photographique nous a toujours enchanté et ce sont ces agrandissements qui m'ont inspirée à écrire ces mots.

## J'ai souvenance

En décembre 1964, le conseil municipal de Pontmain demande qu'une enquête soit instituée pour faire la lumière sur les incendies qui ont détruit les deux ponts couverts de l'île Longue (33-11 et 18). Cette enquête n'aura jamais lieu. Marguerite Constantineau.

La rivière Kinonge était autrefois connue dans la Petite Nation sous le nom de rivière aux Saumons. Sur l'ancienne route 8, près de l'endroit où la rivière Kinonge se jette dans la rivière des Outaouais, se trouvait un pont couvert rouge que les gens de Montebello appelait communément "pont de la Saumon".

A l'automne 1945, une grue à vapeur de forte capacité s'amena et s'installa à quelques cinq cent pieds du vieux pont. Elle servit d'abord à la construction du nouveau pont puis à la démolition de l'ancien au moyen de câbles d'acier. Une démolition à distance en quelque sorte (61-52-30). Pierre Ippersiel, Société historique Louis-Joseph Papineau, Montebello.

Au printemps 1912, une débâcle de glace a emporté le pont couvert (61-44-21) qui enjambait la rivière Palmer, deux milles au nord de Leeds Village, comté de Mégantic. Il était impératif de reconstruire un nouveau pont aussitôt que possible. Les travaux ont débuté avec l'aide de la main d'oeuvre locale. Willie Wilkin, un homme énergique, marchait de chez-lui à Lemesurier, jusqu'au travail chaque matin, une distance de six milles et arrivait à sept heures sans faute. (61-44-19).

Le 16 mars 1913, le Révérend Archibald Henderson ne put se rendre à Leeds Village pour aller dire la messe car le pont Osgood de Kinnears Mills venait d'être emporté par une inondation. (61-44-20). *Leeds and St-Sylvester Historical Sketches*, Ethel Reid Cruickshank, 1975.

Sqpc

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

### COVERED BRIDGES OF GEORGIA By Thomas L. and Edward L. French

Un livre de référence unique, beau aussi bien dans son texte que dans ses images. Reliure rigide, en couleurs, papier archivé, \$32.50 (canadiens) port payé. FRESCO CO., 820 BROADWAY, Columbus, Georgia 31901, USA.

### 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  
chèque ou mandat postal à:

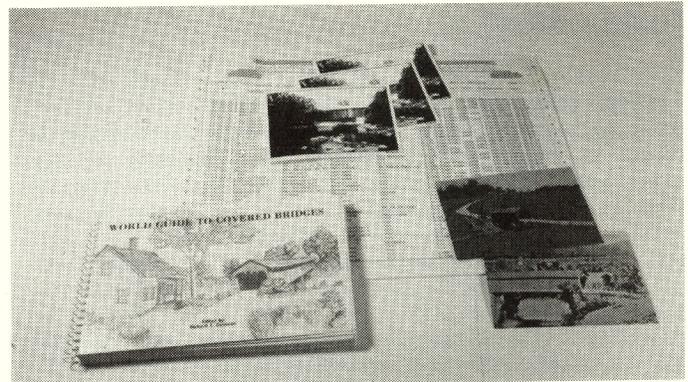
Suite de la page 6

Quel fut donc le premier pont couvert de la région? En 1837, la British American Land a fait construire le pont Aylmer (61-67-04) à Sherbrooke, sur la rivière Saint-François. C'était un pont de type Town, très peu différent de ceux que les agents de l'architecte Ithiel Town publicisaient dans tout le Nord-Est américain, à cette époque. Matt Farfan, un membre de la S.q.p.c., nous a rapporté récemment l'existence passée d'un pont couvert bâti en 1830 à Ulverton, sur la rivière Black ou Ulverton (61-80-01). Sans doute que des recherches plus poussées dans ce secteur permettra de faire d'intéressantes découvertes.

Quoiqu'il en soit, ces recherches nous amènent à nous poser la question: quel est le plus ancien pont couvert existant de la Province? La Municipalité de Saint-Armand nous a affirmé que son pont Guthrie (61-45-01), a été bâti en 1845. Il s'agit encore une fois d'un pont de type "Town intermédiaire", avec des poteaux verticaux, mais sans cordes secondaires, cette fois-ci. Doit-on prendre au sérieux cette date de 1845? Une valeur sûre est le pont de Powers Court, dans Huntingdon, construit en 1861 (61-27-01).

SOURCES: *History of Eaton*, C.-S. Lebourveau, 1894  
*Lennoxville Vol 1*, Kathleen H. Atto and Committee, 1975

Notes de Wayne Perry sur le pont Cook



## 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.