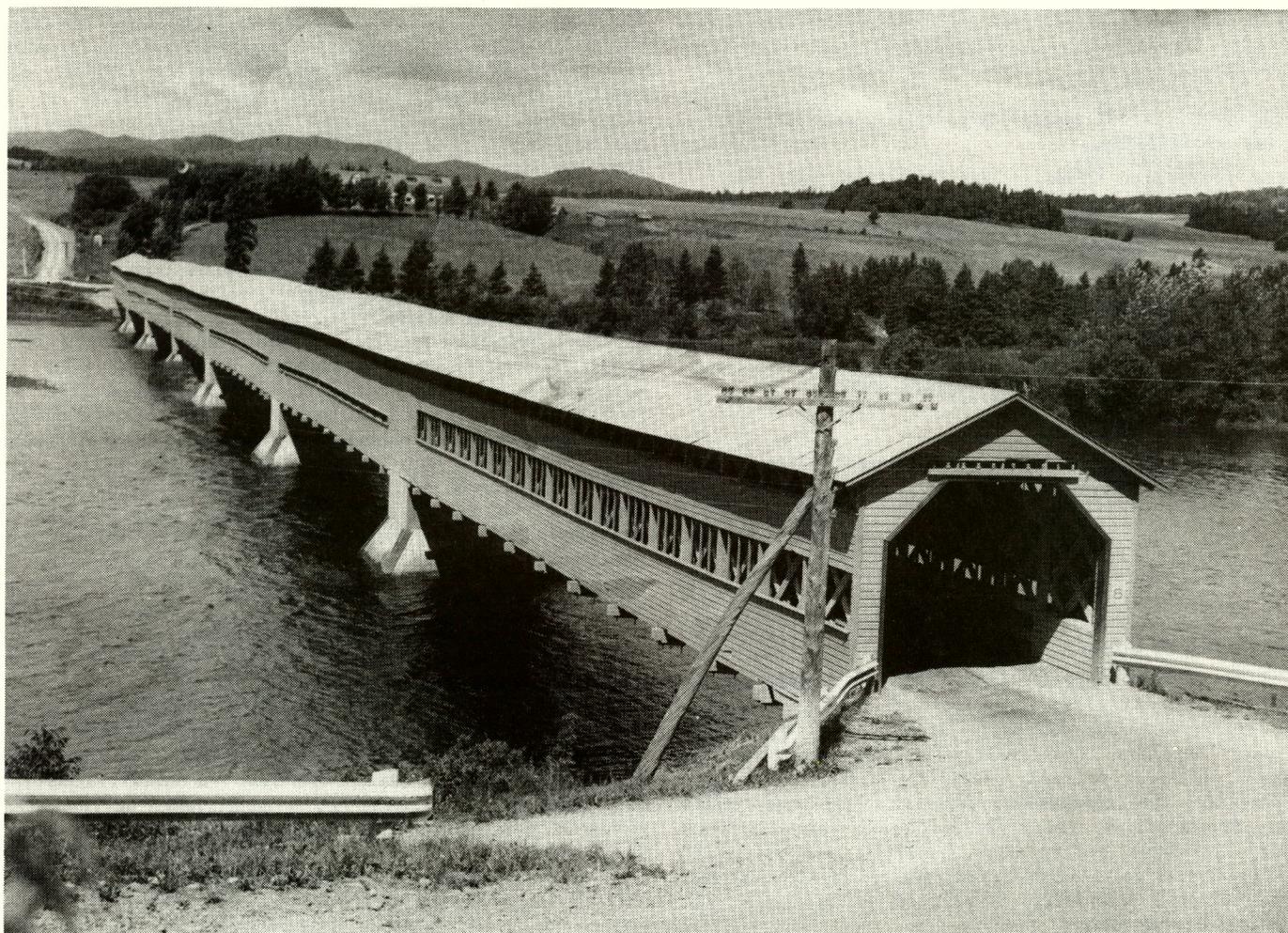
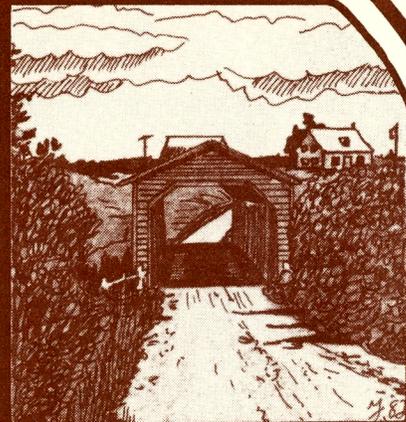


# LE PONTÂGE

VOL IV NUMERO 4

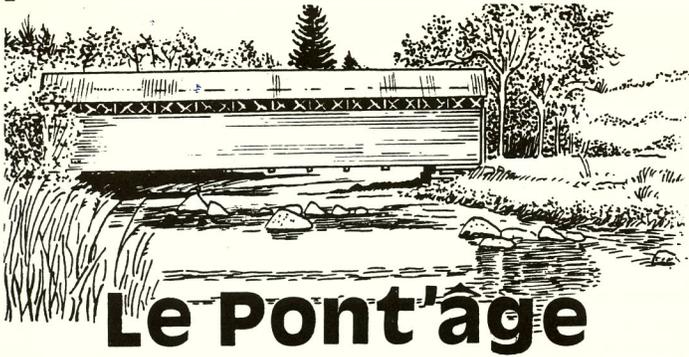
ETE 1985



Pont couvert sur la rivière Grande Cascapédia entre New-Richmond et Maria, comté de Bonaventure, Québec. Ce pont fut incendié en 1953. (61-10-16)  
Photo: Office du Film de la Province de Québec

**Société québécoise des  
ponts couverts inc**

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



# Le Pont'âge

**Société québécoise des ponts couverts inc**

Président:.....Gaëtan 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 Arkour (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: 3e trimestre 1985

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

## Classement de ponts

Nous avons appris avec joie l'intention du Ministère des Affaires culturelles de classer deux ponts couverts comme monuments historiques. Il s'agit du pont Marchand (61-53-01), à Fort-Coulonge et du pont de Power's Court (61-27-01), sur la rivière Châteauguay. Le classement signifie que ces ponts seront conservés et tenus en bon état. Les alentours seront également entretenus. Espérons que ce n'est que la pointe de l'iceberg et que plusieurs autres ponts couverts viendront s'ajouter à la liste des monuments historiques.

## Réparations à des ponts existants

Pour continuer les bonnes nouvelles, le pont Eustis (61-18-02), sur la rivière Massawippi, dans le comté de Compton et le pont du rang VIII (61-01-28), sur la rivière Senneville, à Val-Senneville, comté d'Abitibi-Est, seront réparés par le Ministère des Transports. Ces deux ponts sont régulièrement les victimes de vandales qui s'amuse à arracher les planches et même les pièces de la structure. Notons que le bois qui sera utilisé pour réparer celui de Val-Senneville provient du pont de la rivière Bourlamaque démolé récemment.



61-18-02: Pont Eustis, victime des vandales, février 1974. Photo Pierre Duff

## Cartes routières

Nous avons eu la confirmation du Ministère des Transports de leur intention d'indiquer certains ponts couverts sur les cartes routières de la province. La Société prépare présentement un rapport qui tentera d'influencer le MTQ pour que TOUS ou le plus grand nombre de ponts soient indiqués sur les cartes. Cette pratique d'indiquer les ponts couverts sur les cartes routières existe en Nouvelle-Angleterre depuis plusieurs années et elle facilite de beaucoup la recherche des ponts en plus de sensibiliser les gens à cette partie de leur patrimoine. C'est un attrait touristique de plus pour les visiteurs.

## Des efforts en vain?

La Société québécoise des ponts couverts voudrait remercier officiellement le Comité pour la sauvegarde du pont couvert de Val-Senneville et la Société d'histoire de Val-d'Or pour tout ce qu'ils ont tenté dans le dossier de la démolition du pont de la rivière Bourlamaque, à Val-Senneville. Ces deux organismes ont mis beaucoup d'efforts pour tenter de sauver ce pont: pétitions, sensibilisation des gens sur place, représentation auprès des autorités, tout fut fait. Nous avions donné carte blanche aux directeurs pour qu'ils puissent parler en notre nom. Malgré tout cela, ce fut un échec: le pont a été démolé. Nous avons tous perdu une bataille, mais la lutte continue. Le grand perdant dans tout cela est le patrimoine de la province, mais on a pu voir dans ce dossier qu'il est possible de mobiliser beaucoup de personnes en peu de temps. Cela montre qu'il ne faut pas désespérer et que même si certains ponts seront perdus, la sensibilisation des gens va bon train. Il y aura donc de moins en moins de pertes dans les prochaines années.

## Diaporama

Le diaporama est presque terminé, si ce n'est une ou deux diapositives pour les titres. Nous devrions avoir le produit final sous forme de diapositives et de cassettes vidéo (VHS et BETA) dès le tout début de juillet. Il ne nous restera ensuite qu'à faire les copies des diapositives pour la copie qui circulera.

Le diaporama sera alors présenté en grande première à l'assemblée générale du 17 août, au Village québécois d'antan de Drummondville. Voici donc l'occasion idéale de visiter gratuitement ce village, avec son pont couvert, de voir le diaporama et de venir nous rencontrer lors de l'assemblée générale. Aurons-nous le plaisir de vous y voir?

D'ici là, bonnes vacances, et visitez le plus de ponts possible.

Pierre Duff



61-42-05. Pont Ti-Pierre, Saint-Ulric, comté de Matane.  
Construit en 1918, sur la rivière Blanche.  
Photo: Gérald Arkhour



61-10-03. Pont du Club, Port-Daniel, comté de  
Bonaventure, construit en 1938.  
Photo: Verna Hauhold

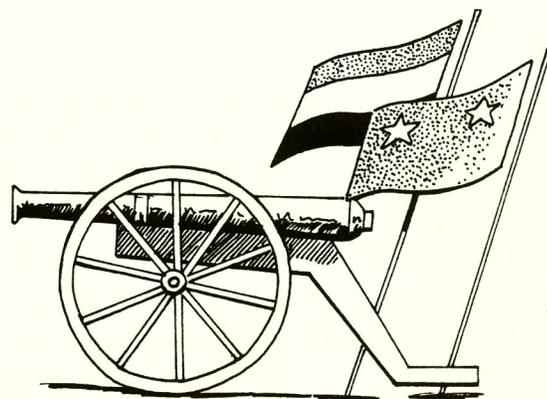
## Pike River

Gérald Arkhour

Une page importante de notre histoire a été écrite entre les années 1834 et 1838. A cette époque il s'est produit ce que l'on appellera les "Troubles de 37".

Le 6 décembre 1837, il s'en est fallu de peu pour que le pont couvert de Pike River (61-45-17), sur la rivière aux Brochets, ne joue un rôle de premier plan dans la lutte que se livraient les Patriotes et les troupes britanniques. Ce jour-là, les chefs rebelles Mailhot et Bouchette, exilés aux Etats-Unis, tentent un retour à la tête d'une troupe de 200 hommes. Les Missisquoi Volunteers, commandés par le capitaine Kemp, les interceptent à quelques milles de la frontière. Les gens de Pike River entendent bien distinctement les détonations des canons de 6 lbs. Une activité intense règne dans le village. A cette époque, la route de Montréal passait par ce hameau. Afin de retarder l'avance des rebelles au cas où ils sortiraient victorieux de l'engagement, la décision est prise de détruire le pont du village.

Alors que les combats font toujours rage, les hommes encore présents au village s'affairent à scier les poutres du pont. Dans leur empressement à réaliser cette besogne, ils se sont installés directement sur le tablier du pont couvert. Réalisant au dernier moment l'état précaire de leur situation, ils décident de terminer leur oeuvre à partir de la terre gelée. Bientôt le pont s'écroulera dans la rivière gelée.



Presqu'au même moment les combats prennent fin à Mooses Corners. Les troupes anglaises sont victorieuses et une fois de plus les rebelles passent la frontière en direction des Etats-Unis (au Vermont notamment). Bien que le geste posé par les habitants de Pike River se soit avéré inutile, ceux-ci étaient convaincus d'avoir fait pour le mieux dans les circonstances.

Pendant la guerre civile américaine, un nombre impressionnant de ponts couverts furent détruits afin de nuire aux mouvements de l'une ou l'autre des armées. C'est à cette époque que Daniel Craig Mc Callum (Power's Court) a joué un rôle important dans le maintien des communications ferroviaires pour le compte de l'armée de l'Union. Il semble donc que le Québec n'a pas fait exception à cette règle. Les ponts et les routes, en temps de guerre, constituent des cibles de choix pour l'ennemi. Leur destruction ou leur contrôle devient un élément important de la stratégie militaire.

Bien que nous ignorons s'il s'agissait de ponts couverts, les régions de Saint-Charles, Saint-Denis et Saint-Eustache ont vu nombre de leurs ponts détruits par l'un ou l'autre camp.

Le pont de la rivière aux Brochets fut reconstruit couvert (61-45-16), et l'Histoire, en ce jour de décembre 1837, a bien failli passer par Pike River.

SOURCES: -Petit Manuel d'Histoire du Québec, Léandre Bergeron  
-Correspondance A.S. Wallbridge - Richard Sanders Allen, 1953

# Enquête

À l'été de 1984, la Société québécoise des ponts couverts a expédié 90 questionnaires aux municipalités qui possèdent encore un ou des ponts couverts sur leur territoire. Les buts de cet envoi étaient de recueillir le maximum d'informations sur ces ponts, et surtout, de connaître les intentions des municipalités face à l'avenir de leur(s) pont(s).

Quarante cinq d'entre elles nous ont retourné le questionnaire dûment rempli dans l'enveloppe retour fournie à cette fin. C'est peu, si l'on considère que ces lettres étaient adressées au secrétaire de la corporation municipale. Ce fonctionnaire est rémunéré à même les taxes de la communauté. Nous considérons qu'au minimum un accusé de réception poli aurait été de mise de la part des 45 autres organismes publics qui n'ont pas daigné répondre.

Qu'en est-il des résultats de cette enquête? Il nous faut souligner le fait qu'une seule municipalité, située dans l'Outaouais, souhaite la disparition pure et simple de son pont rouge. Heureusement, cette structure est sous la juridiction du Ministère des Transports. Tous les autres répondants souhaitent conserver cette construction et, mieux encore, désirent la mettre en valeur. Un projet fréquemment mentionné consisterait à aménager une halte routière à proximité. La majorité des municipalités sont conscientes de l'importance historique de ces ponts et du rôle qu'ils ont joué dans le développement du territoire. Plusieurs d'entre elles ont déjà fourni les documents nécessaires afin d'assurer le classement comme bien culturel de ce type de pont. Il n'y a actuellement que deux ponts couverts classés monument historique au Québec. Cette lacune empêche que des fonds soient débloqués afin que nos plus beaux spécimens soient restaurés de façon convenable. Certaines municipalités nous ont fait remarquer qu'elles n'avaient toujours pas été remboursées pour les frais encourus lors de ces démarches (arpentage, certificat de localisation, transfert de propriété).

Les renseignements fournis par les municipalités se retrouveront compilés sur notre liste informatisée, version 4. Il serait fastidieux d'en faire ici une énumération complète. Cependant, tel que mentionné dans le Pont'âge hiver 84, nous nous devons de rétablir les faits en ce qui concerne le pont de Saint-Maurice de Dalquier (61-01-22). Le pont actuel est le second pont construit à cet endroit et il a été érigé en 1946 par un M. Nadeau. Il remplace un autre pont couvert détruit par le feu en 1945. Il n'y a donc pas eu de pont couvert de construit au Québec en 1962. Le cadet de nos ponts existants devient donc le pont de Beaucanton, sur la rivière Turgeon (61-02-33). Construit en 1954, il a été rénové récemment. A moins d'indications contraires, les dates fournies par les municipalités servent de référence à la Sqp.

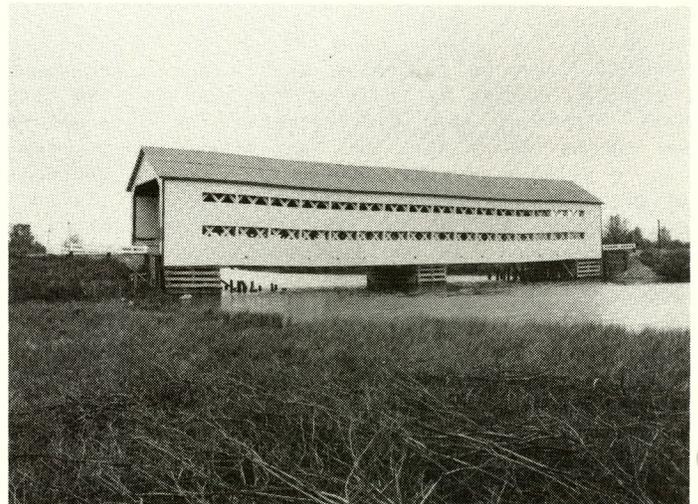
Finalement, à la lumière des réponses reçues, il ressort que la grande majorité des ponts couverts de la province appartient au Ministère des Transports. D'autres sont toujours la propriété des municipalités et lorsque des réparations sont nécessaires, des subventions sont généralement octroyées

par le Ministère des Transports. Il arrive même que les réparations soient faites par les employés du dit ministère (réf: Hull Ouest, 61-25-12).

Quelles conclusions tirer d'un tel exercice? La somme des informations recueillies est à la hauteur des efforts consentis. Au Québec, malheureusement, nous n'avons pas de tradition de conservation des archives. Ce fait est aggravé par le nombre d'intervenants rencontrés à chaque étape de la recherche. En ce qui nous concerne par exemple, lorsque nous tentons de retracer l'histoire d'un pont, nous devons d'abord tenter d'établir qui de la municipalité, du Ministère de la Colonisation, de la Voirie ou des Travaux publics a construit le dit pont. Par la suite ce n'est pas une mince tâche que de découvrir où se trouvent les documents pertinents, quand ils ont été conservés. Depuis quelques années des inventaires d'archives sont effectués. De plus, une politique nationale des archives a été élaborée et certains articles de cette loi sont déjà en vigueur. Les Archives nationales mènent un projet pilote afin de rendre leurs locaux et leurs collections plus accessibles. Tout cela n'est qu'un début. Généralement, de nombreuses années sont nécessaires afin de transformer les mentalités. C'est pourquoi nous croyons utile d'encourager tout effort qui se fait dans le but de favoriser l'accessibilité aux informations.

En terminant, nous voudrions remercier les personnes et organismes qui collaborent régulièrement avec la Société québécoise des ponts couverts. Toutes ces personnes nous ont permis de faire des pas de géant dans la découverte de l'histoire de nos ponts rouges.

hpc



*Le cadet de nos ponts existants?  
61-02-33. Pont de la Turgeon, Beaucanton, comté  
d'Abitibi-Ouest. Photo: Gaëtan Forest, juin 1984*

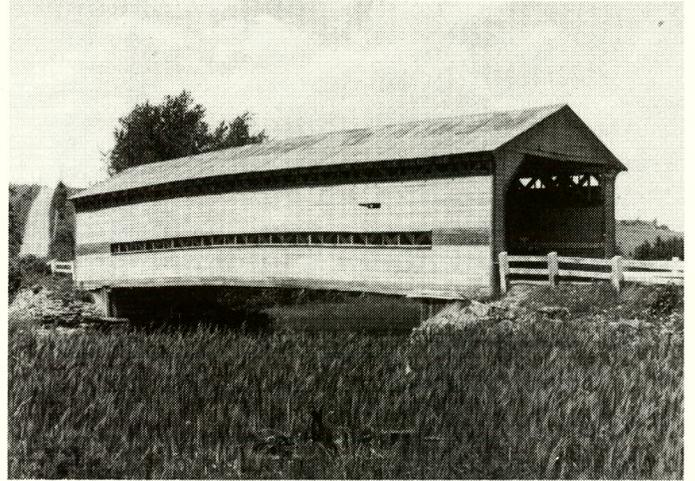
# Le pont de Sainte-Blandine

*Barbara Brainerd*

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt les textes écrits par Joseph Conwill dans l'édition de "Covered Bridge Topics" hiver 1985. L'un d'eux en particulier avait une signification pour moi, évoquant à la fois des images et des voix. Il s'agit de l'article intitulé "Vanishing Open Country" qui décrit le pont de Sainte-Blandine, près de Rimouski, Québec. Ce pont se cache au bas d'une pente douce sur une route secondaire. En essayant de le découvrir, nous avons pris une mauvaise direction. Nous avons bientôt réalisé notre erreur. Parvenus au sommet d'une colline où se trouvait une ferme, nous sommes allés nous enquerir des directions à prendre pour trouver le pont. La couleur bleue de la demeure sautait aux yeux et témoignait du goût des québécois pour des maisons colorées. Pour appuyer ce fait, une habitation voisine était peinte en rose et turquoise.

Nous fûmes cordialement reçus par les résidents de la maison bleue. Ils étaient attablés pour le souper. Lorsque nous avons demandé des informations sur la localisation du pont couvert, l'homme se leva immédiatement et se dirigea vers une grande fenêtre. Il pointa du doigt le bas de la colline et s'exclama: "Là-bas! là-bas!" Nous avons alors compris comment notre égarement s'était produit en cherchant la structure.

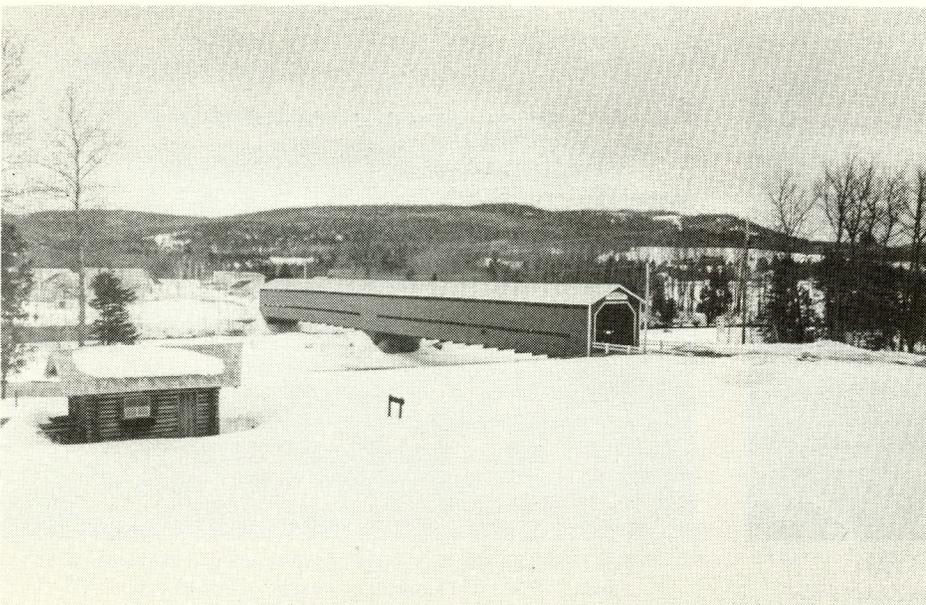
Quelques minutes plus tard, nous pouvions admirer un pont couvert de 93 pieds de long franchissant la rivière Neigette à quelques trois milles au nord de Sainte-Blandine. Comme M. Conwill le faisait remarquer, le pont est situé en rase-campagne. Les collines ne surplombent la scène qu'à une grande distance. Le cours d'eau coule paresseusement dans



61-58-04. Pont Rouge, Sainte-Blandine (près de Mont-Lebel), comté de Rimouski. 1930- .  
Photo: Joseph D. Conwill

les terres marécageuses où ne poussent que des aulnes. Ses eaux ne sont troublées par aucun rapide. A cet instant, seule la brise réussissait à créer quelques rides à la surface de l'eau.

Le souvenir de ce site pittoresque est encore très vivant dans ma mémoire, de même que la voix enthousiaste du fermier qui pointait le pont du doigt. Depuis ce temps, cet endroit nous est familier sous l'appellation "La maison bleue et le pont Là-bas".



61-10-05. Saint-Edgard, comté de Bonaventure. Près de ce pont couvert bâti en 1938, se trouve un centre d'interprétation de la nature fort intéressant qu'il faut voir.  
Photo: Gerald Arkour

## Des ponts perdus

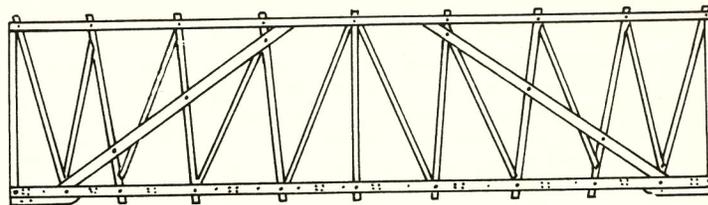
Gaëtan Forest

Juillet 1981, comté de York, Nouveau-Brunswick. Une voiture immatriculée au Québec s'engage sur une route très secondaire à l'est du hameau de Lower Hainesville. Une sorte de boue rouge maquille si bien sa couleur originale qu'on a grand peine à la distinguer. Dans cette partie du Nouveau-Brunswick, certaines routes sont tracées sur du schiste rouge. Ce matériel très fin devient une belle boue colorée après un orage.

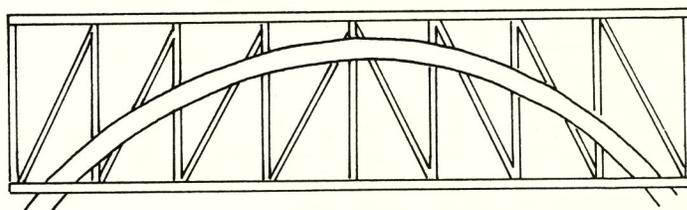
J'avais entrepris un voyage dans cette province maritime afin de visiter les 75 ponts couverts qui s'y trouvaient encore. Après une tentative infructueuse pour me rendre au pont Burnside (55-15-04) en passant par Stone Ridge, je voulais essayer de l'atteindre par l'ouest, à partir de Lower Hainesville. Sur la carte topographique que j'avais en main, les diverses routes d'accès semblaient bien définies. Cependant la réalité fut bien différente. Ces chemins n'étaient plus entretenus depuis belle lurette et seuls les cailloux persistaient à rester sur la voie.

Je stationne l'auto au sommet d'une côte abrupte afin d'aller examiner à pied l'état de la route. Sur la carte on indique une dénivellation de 300 pieds sur un demi-mille. La voie est garnie de cailloux volumineux, d'affleurements rocheux et de petits ravins. Ce ne sera pas de la tarte de passer ici avec une auto. Pendant que j'enlève quelques pierres aux endroits stratégiques, une vieille camionnette au bleu découpé par la rouille s'amène en pétaradant dans un nuage de fumée noire. Au travers du monoxyde de carbone je demande au conducteur s'il y a encore un pont couvert en bas de la côte. Le vieil homme, pipe à la bouche, me fait signe que oui. Réintégrant mon auto en toussant, je réussis tout de même à me rendre au pont.

C'était un de ces ponts très pittoresques du Nouveau-Brunswick dont la structure présente quelques particularités étonnantes. Les auteurs du Guide Mondial identifient cette structure comme un "Burr de style Nouveau-Brunswick". Nous n'avons pas encore découvert les origines de ce curieux assemblage. Il s'apparente à la structure Burr à cause de la présence d'éléments communs comme entre autres,



STRUCTURE BURR DE STYLE NOUVEAU-BRUNSWICK



STRUCTURE BURR CONVENTIONNELLE

une ferme à poinçons multiples. Cependant les poteaux et les arbalétriers sont penchés vers les bouts du pont à partir du centre de la structure. L'arche est remplacée par des étrépillons doubles qui ensèment la ferme principale à partir des extrémités du pont. Peut-être s'agit-il d'une innovation purement régionale? Des spécimens de ce type de construction peuvent être observés dans les comtés de Charlotte et Albert. Il ne subsiste aujourd'hui au Nouveau-Brunswick que cinq exemplaires de ces étonnantes structures. Certains d'entre eux, tel celui de Turtle Creek (55-01-07), possèdent des frontons en retrait (hip roof). Le pont Burnside avait 95 pieds de long et fut bâti en 1899.



Pont Burnside, rivière Keswick, 1899-1984 (55-15-04), photo: Gaëtan Forest, juillet 1981.



Pont de la Station Barton, rivière Keswick, 1900-1979 (55-15-02), photo: Joseph Conwill

Ces investigations faites, je continue sur le même chemin qui longe la rivière Keswick et la voie ferrée, en direction du pont de la Station Barton (55-15-02). Bien que sans pente raide, ce chemin n'est pas tellement meilleur. Il n'y a que trois milles entre les stations de Haynes et Barton. Il me faut au minimum 30 minutes pour faire le trajet et constater que le pont n'y est plus. Des campeurs me disent que le pont de bois a été incendié en 1979. C'était un pont du même style qui avait été bâti en 1900. Un peu frustré d'avoir enduré ces pénibles milles pour rien, je repasse par le pont Burnside, gravis la pente sans trop de difficultés et me dirige vers l'ouest. Au nord-ouest de Millville, je prends encore une fois une route très secondaire qui doit me conduire à la Station Nackawic. L'état du chemin se dégrade rapidement. Il aurait été beaucoup plus rapide de faire le dernier mille à pied. Le système d'échappement de l'auto en prend pour son rhume. Roulant cahin-caha, j'atteins enfin le pont Nackawic (55-15-06), à 1500 pieds d'une voie ferrée. Le superbe petit pont Howe de 65 pieds est établi sur un site qui m'invite à camper. Au pied d'un petit rapide, en aval du pont, une fosse suffisamment profonde pour la baignade permet la détente. J'ai soupé ce soir-là en compagnie de lièvres qui partageaient volontiers certaines de mes victuailles.

Au petit matin, je me rendis compte que le chemin à l'ouest du pont était bien plus carrossable... Le reste du voyage s'effectua avec une voiture qui hurlait sa désapprobation.



Pont Nackawic Siding, rivière Nackawic, -1982 (55-15-06). photo: Gaëtan Forest, juillet 1981.

Aujourd'hui, le comté de York ne possède plus qu'un seul pont couvert, celui de Stone Ridge (55-15-08), sur la rivière Keswick. Le pont Burnside a été incendié par les vandales le 4 novembre 1984. Ce sont peut-être les mêmes individus qui ont détruit le pont Barton en 1979. Cette maladie de vouloir détruire sévit actuellement dans ce comté. Le pont Nackawic fut également détruit en 1982. L'unique survivant à Stone Ridge subit les assauts répétés de jeunes vandales à la recherche de défolement. Connaîtra-t-il le sort de ses semblables?

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

Votre agent de liaison a représenté la S.q.p.c. lors de la réunion annuelle de la Society for Industrial Archeology (SIA) dont il est membre. Cette société s'intéresse à la conservation de sites historiques industriels de toutes sortes: ponts, canaux, usines, etc. A cette assemblée j'ai fait rapport des recherches historiques qu'a faites la S.q.p.c. tout en essayant de faire disparaître certaines faussetés historiques qui avaient été publicisées dans le passé.

Lors de cette conférence, j'ai fait la connaissance de plusieurs canadiens avec lesquels j'ai discuté de beaucoup de choses intéressantes. Entre autre, je me suis entretenu avec Chris Andree, de Historica Research Ltd., de London, Ontario, Bob Passfield de Parcs Canada, et Phyllis Rose de l'Université de Toronto.

Tout d'abord, ces gens ont été agréablement surpris du nombre de personnes qui font partie de la S.q.p.c. En général, il semble qu'au Canada anglophone on croit que l'intérêt au patrimoine bâti est faible chez les francophones. Chris Andree m'a fait remarquer qu'en Europe, les anglais s'intéressent principalement aux artéfacts, pendant que les français étudient les implications sociologiques de l'histoire. Quoi qu'il en soit, on ne peut que conclure que tout ce monde peut profiter de l'accroissement des échanges avec des sociétés-soeurs telles que la SIA, etc.

On m'a questionné au sujet des activités de la S.q.p.c. inc: s'intéresse-t-on seulement aux ponts couverts, ou aussi aux autres ponts histori-

ques? J'ai répondu qu'en général on s'intéresse principalement à ces "ponts rouges" mais aussi aux ponts à mi-hauteur (Pony bridges) et aux autres ponts en bois. Cependant la Société ne collectionne pas d'archives au sujet de vieux ponts en fer ou en pierre. Est-ce par manque de gens intéressés ou s'agit-il d'une question philosophique? C'est à suivre. On m'a demandé aussi si la S.q.p.c. s'intéresse aux ponts couverts des autres régions telles que le Nouveau-Brunswick. J'ai dit que plusieurs membres s'intéressent aux ponts des autres régions, mais jusqu'à date, nous n'avons pas eu le temps de collectionner des archives au sujet des autres régions.

Pour des renseignements sur la SIA, contactez: Society for Industrial Archeology, Room 5020, National Museum of American History, Smithsonian Institution, Washington, D.C. 20560, U.S.A. J'aimerais bien voir la participation francophone au niveau de la SIA. Il existe plusieurs sections locales de cette société. Pourquoi pas une branche québécoise?

Autres affaires: Dans le comté de Ashtabula, en Ohio, le pont Middle Road avait grand besoin de réparations, mais il n'y avait pas assez d'argent pour les faire. Plusieurs citoyens se sont offerts pour faire les travaux sans rémunération. Ainsi, le pont fut sauvé. Voilà un exemple à suivre. Le gouvernement a le devoir d'entretenir les lieux historiques mais il ne faut pas s'en remettre entièrement à celui-ci...

Joseph D. Conwill

## J'ai souvenance

Dans la nuit du 4 août 1953, les pompiers volontaires de New-Richmond répondent à une alerte. Le pont couvert sur la Grande Cascapédia est en feu. L'intervention rapide des pompiers permet d'arrêter l'élément destructeur mais plusieurs travées sont détruites. Leur travail terminé, les pompiers reprennent le chemin du retour. Ils ont à peine réintégré la caserne qu'une nouvelle alerte retentit. Le pont de 920 pieds brûle encore! On dirait que l'incendiaire était revenu sur les lieux. Une rumeur circula accusant les indiens Mic Mac de la réserve de Maria mais on ne sut jamais la vérité. Cette fois, le pont ne pourra être sauvé.

Monsieur Maurice Duplessis, le Premier Ministre du temps, ne concéda pas immédiatement l'octroi d'un nouveau pont. Afin d'assurer temporairement la continuité de la route 6, on transforma en pont mixte le pont de chemin de fer entre Saint-Jules et Grand-Cascapédia. Pour ce faire, on ajouta deux travées pour voiture sous le tablier soutenant les rails. Cette structure étrange existe encore aujourd'hui. Elle causera bien des ennuis aux voyageurs comme celui qui s'y présenta avec une longue caravane. Les approches du pont dessinaient des courbes trop prononcées et ne permettaient pas le passage de la roulotte. L'infortuné voyageur n'eut d'autre choix que de rebrousser chemin et passer par le nord de la Gaspésie pour se rendre à destination. (61-10-16) SOURCE: Un ancien résident.

Qui n'a pas entendu ce genre de promesse électorale: "Vous voulez des ponts?...on creusera des rivières!...? C'est un peu ce qui se passa dans la paroisse de Sainte-Séraphine, comté d'Arthabaska.

Le ruisseau à Pat (à Patate) n'était qu'un petit cours d'eau coulant paresseusement dans les terres fertiles du canton de Warwick. Il débordait au moindre déversement de la nature, ne reprenait son lit qu'avec lenteur et laissait détrempées les terres qui le bordaient. Cet état de chose rendait difficile la pratique de l'agriculture sur ces lots. Suite à la demande des agriculteurs, le député du comté, J.-E. Perreault, alors ministre de la Voirie, accorde une aide financière pour le creusement du ruisseau à Pat. Une excavatrice mue par la vapeur exécute les travaux en 1932. L'année suivante, on construit un pont couvert sur le ruisseau, dans son nouveau lit. Tous ces travaux ont été faits entièrement aux frais du gouvernement (61-04-14). *Histoire de la paroisse de Sainte-Séraphine*, Emile Vincent, 1981.

Sqpc

### 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:

DES REMARQUES SUR LE LIVRE, COVERED BRIDGES OF GEORGIA  
par Thomas L. and Edward L. French

Les auteurs, messieurs French, ont inauguré une bonne coutume avec ce livre. En plus de l'histoire écrite et illustrée des ponts couverts de cet état fascinant du sud, les auteurs étant architectes, agrémentent leur bouquin de plans, de cartes et de copies de brevets d'invention. Je recommande fortement ce livre. (voir leur annonce)

J. D. Conwill

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.

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

## 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!

## 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.