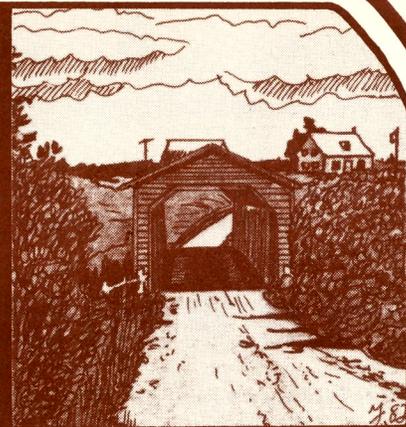


LE PONTÂGE

VOL V NUMERO 1

AUTOMNE 1985



Pont Caron, Val-Alain, comté de Lotbinière, Québec. Construit en 1933 sur la rivière du Chêne, ce pont est le seul survivant d'un groupe de trois ponts couverts. (61-40-04)

Photo: Gaétan Forest, octobre 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:.....Gérald Arbour(514)651-6443
 Vice-Président:.....André Goossens(514)679-7727
 Secrétaire-Trésorier:.....Suzanne Beauchamp(514)689-0265
 Agent U.S.:.....Joseph D. Conwill(617)543-5569
 Directeur:.....Pierre Duff(514)473-7832
 Directeur:.....Jean Bruneau(514)689-0265
 Editeur du Pont'âge:.....Gaétan Forest(819)986-6045

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: 4e trimestre 1985

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

D'un pont à l'autre

Nos excuses

Dans le Pont'âge VOL IV, no. 3 à la page 3 il est fait mention d'un diaporama préparé et présenté par messieurs André Goossens et Michel Marleau. A ces noms, il faudrait ajouter ceux de Messieurs Jean-Claude Bournival et Michel Deschênes. Il faut également mentionner que M. Bournival est en train de compléter une première visite de tous les ponts couverts québécois en une année à peine.

Saison difficile

On nous rapporte que les ponts de Hull-Ouest (61-25-12), Low (61-25-13), Val-Barrette (61-33-06) et Saint-Célestin (61-51-03) ont tous été endommagés récemment, la plupart par des véhicules qui excédaient les hauteurs permises. Le pont Meilleur de Val-Barrette a même dû être fermé à la circulation.

Par contre les travaux qui devaient être faits l'an dernier au pont Bowman de Val-des-Bois (61-52-06) ont été effectués au cours du mois de juillet. L'avez-vous vu dans sa nouvelle toilette?

Renouvellement

C'est maintenant le temps de renouveler votre carte de membre de la S.q.p.c. Depuis sa fondation la Société a recruté en moyenne 31 nouveaux membres par année. C'est une excellente moyenne compte tenu de la difficulté de communiquer directement avec

les membres. Il existe une région du Québec où nous n'avons aucun membre. Il s'agit du Bas Saint-Laurent/Gaspésie. Si vous avez des amis(es) de cette région susceptibles de s'intéresser aux ponts couverts, faites leur connaître votre Société. La S.q.p.c. compte actuellement 146 membres en règle. De ce nombre environ 20% sont des membres provenant de différents Etats américains.

Sondage

Avec ce numéro du Pont'âge vous trouverez un questionnaire. Nous vous demandons de retourner ce questionnaire. Vos réponses nous aideront grandement à améliorer la qualité du journal.

Assemblée générale

21 membres de la S.q.p.c. se sont rendus à Drummondville afin d'assister à l'assemblée générale annuelle. Tel qu'annoncé des modifications ont été apportées à la charte de la Société. Suite à ces changements les élections eurent lieu selon le nouveau mode de scrutin. Pour 4 postes à combler, 5 personnes se sont présentées. M. Gérald Arbour a recueilli 16 votes, M. Jean Bruneau 15, M. Pierre Duff 13, Mme Suzanne Beauchamp 11. Finalement, notre président sortant, M. Forest a recueilli 9 votes. Le nouvel exécutif se compose maintenant de:

Gérald Arbour, président
 André Goossens, vice-président
 Suzanne Beauchamp, secrétaire/trésorière
 Joseph Conwill, agent de liaison
 Pierre Duff, directeur
 Jean Bruneau, directeur

Le nouvel exécutif a nommé M. Gaétan Forest éditeur du journal Pont'âge.

L'Ordre du jour ayant été complété, les membres ainsi que de nombreuses personnes de l'extérieur ont assisté à la projection du diaporama Un Toit sur la Rivière. Pour la deuxième année consécutive nous avons pu admirer une maquette d'un pont couvert fabriquée par M. Dominique St-Laurent. Il s'agissait cette fois du pont de Power's Court (61-27-01). Nous tenons à remercier tous les membres présents qui ont fait de cette assemblée un événement réussi.

Il est de bon augure que la S.q.p.c. entame sa 5e année d'existence avec de nouvelles personnes au sein du bureau de direction. Compte tenu du peu de contacts entre les membres, cela dénote tout de même une certaine vitalité qu'il est parfois difficile de mesurer. A l'an prochain.

World Guide

La prochaine édition du Guide Mondial des ponts couverts ne fera référence qu'à des ponts couverts authentiques. Cette décision a été prise lors d'une réunion tenue à Foxboro, Massachusetts, en août 1985. Messieurs Conwill et Forest ont fait valoir le point de vue de la S.q.p.c. dans ce dossier. Le but des diverses sociétés de préservation étant de diffuser de l'information à propos de structures historiques, les ponts de fantaisie, bien que parfois forts jolis, n'ont pas leur place dans une telle entreprise.

Publicité ronflante

Le Ministère du Tourisme du Nouveau-Brunswick a installé un présentoir au pont couvert de Hartland. En lisant les informations données sur ces panneaux, vous serez surpris d'apprendre que la province qui possède le pont couvert le plus long au monde est également la province qui possède le plus de ponts couverts au MONDE. Il ne subsiste que 71 ponts couverts au Nouveau-Brunswick et les lecteurs de Pont'âge savent pertinemment bien que le Québec compte

Suite page 8

Rapport de l'agent de liaison aux Etats-Unis

Parmi les ponts historiques du Maine se trouve un pont qui n'est pas inclus dans les listes de ponts couverts, mais qui utilise néanmoins certains principes de construction de ces ponts. Il s'agit d'un pont suspendu situé à New Portland, comté de Somerset, sur la belle rivière Carrabassett.

Les tours du pont sont construites en bois et sont recouvertes entièrement de bardeaux, afin de les protéger contre la pourriture. Ce détail fait ressembler cette structure aux ponts couverts. Le tablier cependant n'est pas protégé. Il est soutenu de chaque côté par une multitude de câbles d'acier verticaux attachés au câble principal. Celui-ci, de plus grande dimension, est retenu par les tours. Il est possible de faire osciller un peu le tablier d'un tel pont...mais c'est sans danger!

Le pont a 188 pieds de longueur et fut construit en 1841/42. Les câbles originaux furent fabriqués à Sheffield, en Angleterre, une ville renommée pour la qualité de son acier. La structure a été réparée plusieurs fois et elle est encore en service pour la circulation légère.

Pour se rendre au pont, on prend la route 27 au sud de Kingfield, jusqu'à New Portland. On tourne à l'est pour entrer dans le village, mais après avoir roulé environ 500 pieds, on bifurque à gauche puis immédiatement à droite. Le pont est sur ce chemin à environ un mille du village.

Le village de New Portland a lui-même une origine intéressante. La région fut cédée aux habitants de la ville de Portland pendant le XVIIIe siècle pour les dédommager des pertes encourues lors de la destruction de Portland par les anglais en 1775.

Joseph Conwill, le 14 juillet 1985



*Pont suspendu, New Portland, Maine.
Photo: Joseph Conwill, 7 juillet 1985*

Sur les bords de la rivière du Chêne

Gérald Arbour

Les armoiries de Saint-Edmond de Val-Alain sont traversées de part en part par une rivière coiffée d'un pont couvert. Cela s'explique aisément quand on sait que cette paroisse a été témoin de la construction de sept (7) ponts rouges dans les années trente. Les habitants des villages environnants ne se gênaient d'ailleurs pas pour affirmer qu'à Val-Alain, on avait toujours le pied sur un pont. Le fait que les rivières du Chêne, Henri et Bras d'Edmond coulent dans cette municipalité justifie amplement cette abondance de ponts couverts et d'un nombre encore plus considérable de ponceaux.

En 1930 ce village est en plein essor et la présence de nombreux chantiers forestiers explique en grande partie cette prospérité. A cette époque le pont couvert du village est déjà construit. Parallèlement à l'industrie forestière, l'agriculture fait des progrès notables. Pour faire de la terre neuve, il est nécessaire de défricher ce coin de pays. Pour se débarrasser des branches et souches inutilisables, il était coutume de faire des abattis. Le bois était ainsi mis en tas et brûlé. A cause de cette pratique deux incendies majeurs ravageront cette jeune colonie. En 1932 un feu hors de contrôle, originant du rang III, dévaste le village et plusieurs maisons avoisinantes. Le pont couvert du village n'est pas épargné lors de cette conflagration. Une fois l'élément destructeur apaisé, les familles évacuées reviennent sur les lieux et la reconstruction des habitations est entreprise immédiatement. Ironiquement, pour les agriculteurs, cette année de 1932 sera une des plus profitables pour les récoltes. La crainte d'un nouvel incendie amènera la population à porter un soin particulier à la prévention des incendies lors de la reconstruction du village.

Vaines précautions car dès l'année suivante un autre abattis échappe au contrôle des défricheurs et poussé par un fort vent, le feu fait rage dans les rangs 1 à 5. Le village, bien qu'encerclé par les flammes, sera épargné. Comme conséquence de ce nouveau sinistre, il faut noter la destruction de la majorité des petits ponts de bois. Les années 33-34 sont synonymes de reconstruction à Val-Alain et les ponts rouges sont au programme cette fois.

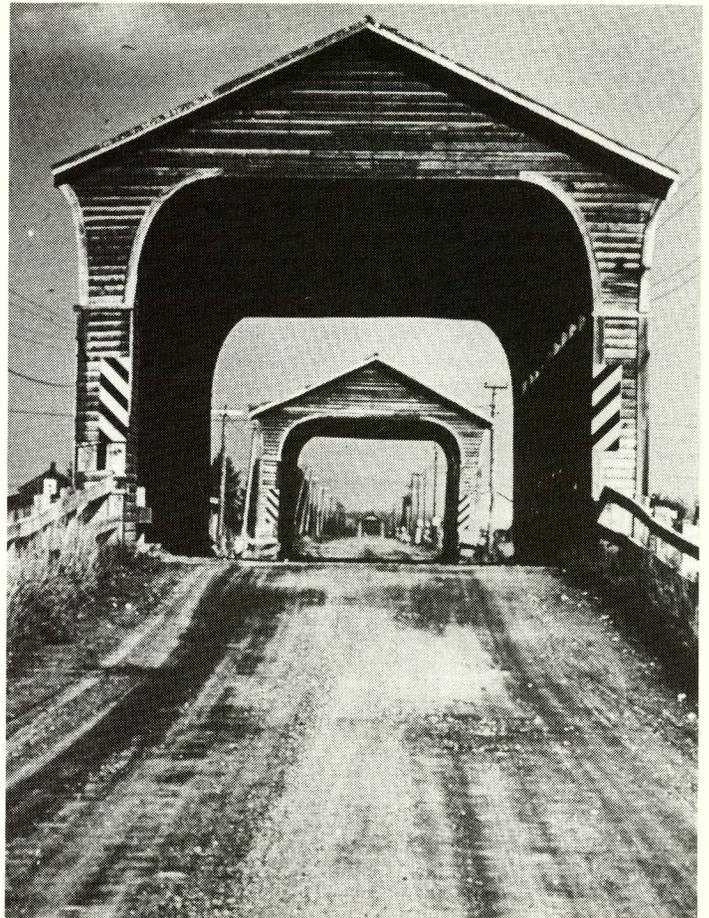
Dans la chronique des ponts couverts, Val-Alain a acquis une certaine notoriété grâce au triplet du rang I. Un caprice de la nature a fait que la rivière du Chêne venait couper le chemin du rang I à trois reprises. Trois ponts couverts les uns à la suite des autres furent donc construits au lendemain de l'incendie de 1933. Cet accident géographique causait de nombreux désagréments aux agriculteurs, notamment au printemps. Suite à des plaintes répétées, des travaux de correction sont entrepris en 1970 et le cours de la rivière est modifié. Ces travaux sonnent le glas pour deux des trois ponts. Ces structures inutiles sont achetées et démantelées par des résidents.

Les années passent et rien de significatif ne vient troubler la vie des habitants de Saint-Edmond de Val-Alain. Par contre l'année 1949 s'avère torride et la sécheresse frappe durement les campagnes québécoises. Dans de telles conditions les

incendies sont inévitables et c'est ce qui se produira une nouvelle fois dans cette paroisse. Cette dernière épreuve a laissé de profondes cicatrices dans le paysage immédiat de Val-Alain. Signe des temps, quelques années plus tard l'on commençait à remplacer de façon systématique les ponts de bois couverts par des ponts de béton. Des sept ponts de Saint-Edmond, seul subsiste celui du rang I. Il faisait partie du triplet.

- 61-40-04: Val-Alain, rivière du Chêne, 1933-
- 61-40-05/06: Val-Alain, rivière du Chêne, 1933-1970, démolis lors du creusage de la rivière
- 61-40-16: Val-Alain, rivière Henri, 1933-1963, démolie suite à la construction de la route Trans-Canadienne
- 61-40-17: Val-Alain, rivière du Chêne, 1932-1956, 2e pont du village
- 61-40-18: Val-Alain, rivière du Chêne, 1933-1963
- 61-40-19: Val-Alain, rivière Bras d'Edmond, 1934-1955
- 61-40-20: Val-Alain, rivière du Chêne, 1930-1932, détruit lors de l'incendie du village

SOURCE: *Saint-Edmond de Val-Alain, 1933-1983*
Marie-Claire Auclair



Les triplets de Val-Alain, photo: collection Richard Roy. 61-40-04/05/06



61-40-17, 2e pont du village de Val-Alain
photo: collection Marie-Claire Auclair



61-40-16. Pont Saint-Hilaire, rivière Henri,
Val-Alain, comté de Lotbinière, 1933-1963.
Photo: Collection Richard Sanders Allen.

Anse-Saint-Jean

Barbara Brainerd

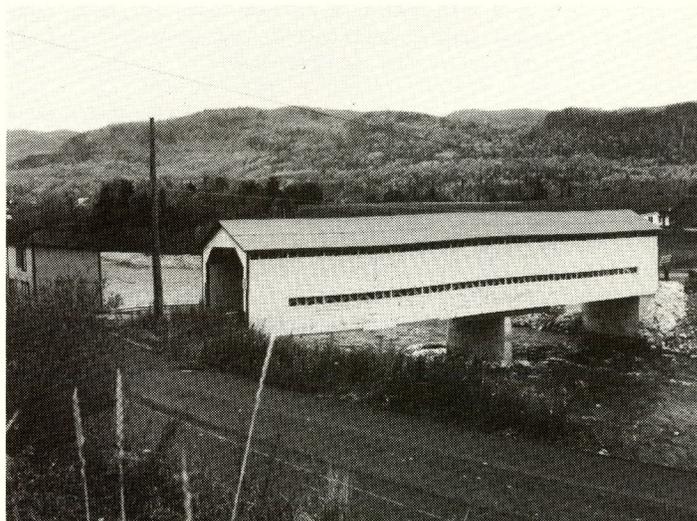
M. Joseph Conwill m'a fait don de plusieurs belles photographies de ponts couverts. Parmi les plus récentes se trouve une photo du pont d'Anse-Saint-Jean (61-17-01), comté de Chicoutimi, Québec, qu'il a visité en mai 1983. Cette photographie de format 8X10 est d'une clarté remarquable. Elle témoigne d'un excellent travail de chambre noire dont le produit sera gardé précieusement. Joseph mentionnait que ce pont est un de ses favoris. Il est aussi un de mes préférés. La structure est localisée à 4 milles et demi au nord-est de la route 170, près de l'endroit où la rivière Saint-Jean, qu'elle traverse, vient se jeter dans la rivière Saguenay.

Le Saguenay est un symbole de premier plan dans cette région. L'imposante rivière prend sa source au lac Saint-Jean, passe devant Chicoutimi et termine sa course dans le fleuve Saint-Laurent, à Tadoussac. Un employé du Ministère des Transports, que nous avons rencontré à Chicoutimi, nous affirmait que la profondeur de l'eau à l'embouchure du fjord, atteignait les 800 pieds.

Ray et moi avons visité le pont de l'Anse-Saint-Jean en 1967. Sa localisation hors des sentiers battus nous a toujours fascinés. Cette caractéristique est un de ses principaux attraits, ajouté au dépaysement et à l'aventure, lors d'un voyage. À notre arrivée au pont couvert, nous fûmes accueillis par une demi-douzaine de jeunes garçons. Lors d'une brève conversation en français avec les jeunes hommes (ils ne connaissaient pas l'anglais), Luc Gaudreault, l'un d'entre-eux, nous mentionna qu'il aimerait bien avoir une photo de lui et ses camarades. De retour à la maison, une série de photos lui fut envoyée. Il nous remercia par l'envoi d'une très jolie carte postale. Apparemment photographiée à partir d'une colline, l'image présente une scène fascinante. Une très belle église se dresse au premier plan, alors qu'en arrière-plan se détache le

pont couvert sur un fond de montagnes. La rivière Saint-Jean se faufile entre les cailloux de son lit et dans le Saguenay, une petite île semble se reposer tranquillement entre les murailles du fjord. J'ai essayé d'obtenir d'autres exemplaires de cette carte postale de l'éditeur Ellefsen, de Chicoutimi.

À cette époque, le pont couvert était peint en gris et vert. Il avait une toiture en tôle et des culées en béton. Sa structure à treillis mesurait 126 pieds de longueur et 15 pieds de largeur. Les champs environnants foisonnaient de marguerites et de boutons d'or, même si nous étions déjà à la mi-septembre...



61-17-01. Anse-Saint-Jean, comté de Chicoutimi,
Québec. Ce pont fut construit en 1929; il enjambe
la rivière Saint-Jean.
Photo: Gaëtan Forest, octobre 1981

Windsor Mills

Gaétan Forest

En regardant le débit de la rivière Saint-François au mois d'août, on ne croirait pas que cette rivière était une voie navigable fort achalandée, peu après 1800. Des chalands, certains mesurant 60 pieds de longueur et jaugeant 6 tonnes, faisaient la navette entre Bishop Landing (près de East Angus) et Trois-Rivières. Ces bateaux à fond plat, propulsés au moyen de gaffes et de rames, transportaient des produits du bois et diverses marchandises provenant des industries établies dans les Cantons. De toute évidence, le trafic le plus intense se faisait par hautes eaux. Les chutes de Bromptonville, Windsor et Drummondville étaient franchies d'une façon assez inusitée: on les "portageaient"...avec des chariots.

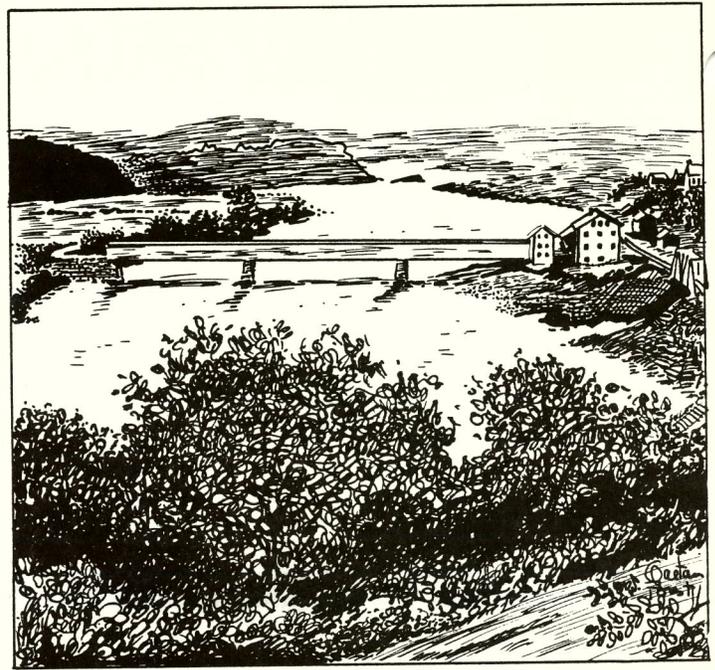
En même temps, des agglomérations dont la raison d'être était l'industrie du bois, surgissaient le long de la rivière Saint-François. Windsor Mills est une de celles-là. Bien que des moulins à scie et à farine avaient été établis vers 1802, la prospérité de Windsor fera un bond en avant en 1864 avec la construction d'un moulin à pâtes à papier utilisant la soude caustique dans son procédé de fabrication, une première au Canada.

Qui dit prospérité dit besoin de moyens de communications. En 1875, un pont couvert (61-57-07) est construit sur la rivière Saint-François afin de joindre les municipalités de Windsor Mills et Brompton (Greenlay). La Windsor & Brompton Bridge Company était le propriétaire de ce majestueux pont à trois travées qui, d'après une photo ancienne, ressemblait aux ponts de modèle Town. La longueur totale de la structure atteignait 450 pieds. On la disait assez large pour permettre le passage de deux voitures hippomobiles. Fait à noter, le pont semblait avoir une toiture à faible pente, comme celui de Nicolet (61-51-09). Il était bâti à peu de distance en aval de l'embouchure de la rivière Watopeka, près du moulin à papier de la Canada Paper Company. Une maison de perception du péage avait été érigée à l'entrée est du pont couvert. Il semble qu'un certain Green Sykes s'acquitta bien de sa tâche de péager pendant quelques années.

En février 1886, la firme James G. Gordon & Company entreprend des réparations majeures sur la structure. Lié par contrat, William Greenlay fournit la pierre pour les deux piliers. Il fournit également le bois équarri au prix de 8 cents le pied linéaire et le madrier, à 4 cents le pied linéaire, le tout livré sur la glace.

Ce pont, qui remplaçait un service de bac exploité par C.-E. Wurtele, fut détruit dans la nuit du 14 mars 1898. Après un hiver particulièrement rigoureux, le temps s'était adouci soudainement et la neige commençait à fondre. Le mouvement des glaces débuta tôt dans la soirée. George Gardner et Fred Young, qui travaillaient au lambrissage de la maison d'un parent, du côté de Brompton, ne purent rejoindre leur domicile ce soir-là. Ils n'avaient pas prévu cette subite montée des eaux.

Le pont couvert est délogé de ses assises vers 4h00 du matin. A peine quelques heures plus tôt, la crue des eaux menace les membres de la famille Mose Giroux, pris au piège dans leur maison sur



la rive ouest. A minuit, un attelage double traverse le pont à toute vitesse. A tout hasard, les passagers ont hissé la barque dans la voiture. Ils récupèrent ainsi les Giroux de justesse par une lucarne de la maison. Sauveteurs et naufragés repassent le pont mais celui-ci est déjà si tordu qu'on a peine à voir la sortie... Les glaces charrient le pont de bois une couple de cent pieds en aval où il git, tel une épave, pendant quelques jours. Plus tard, suite à un deuxième coup d'eau, le pont en ruine reprend son voyage jusqu'à l'île Sloane, six milles plus bas, où il menace de faire partir à son tour le pont de fer appartenant à la New Rockland Slate Company. Ce pont servait uniquement au transport du minerai venant de la carrière d'ardoise de New Rockland. Devant la menace de destruction du pont de fer, les autorités de Rockland décident de brûler le pont couvert. Cette opération nécessite plusieurs interventions avant que le danger soit écarté.

En 1900, la Windsor and Brompton Bridge Cie remplace la structure détruite par un pont en fer. On exigera un droit de péage sur ce nouveau pont jusqu'en 1915.

Sur la ligne du Grand Trunk, se trouvait à Windsor sur la rivière Watopeka, un pont couvert ferroviaire fort élégant (61-57-05). Ce pont avait été bâti en 1852 sous la supervision de l'ingénieur polonais Casir Czowski pour le compte du St-Lawrence & Atlantic Railroad. La structure de bois aurait été remplacée par un pont en fer vers 1872-73. A cette époque, le Grand Trunk faisait le grand ménage dans ses vieux ponts en bois sur cette ligne, de Montréal jusqu'au Vermont. Le pont ferroviaire se trouvait tout près du site du pont routier. En effet, il s'en est fallu de peu que ces deux ponts couverts soient visibles dans une même photo...

SOURCES: *The Tread of Pioneers, Annals of Richmond County and Vicinity* Vol 2, Richmond County Historical Society, Richmond, Qc, 1968

Notes de Wayne Perry

Abitibi-Témiscamingue

Michel Marleau

A mi-chemin entre Montréal et la Baie d'Hudson, l'Abitibi-Témiscamingue est une région de grands espaces, de forêts, de lacs et de rivières. C'est sûrement pour ces raisons que l'on y retrouve le plus grand nombre de ponts couverts de tout le Québec, soit 26 de type Town.

Les linguistes ont donné plusieurs versions du nom "Abitibi". Ce qui est remarquable, c'est que dans chacune de ces versions, l'eau apparaît comme un élément déterminant. On prétend même qu'il y aurait 100 000 lacs et cours d'eau.

Au XVII^e siècle, ce vaste territoire était un grand pourvoyeur de fourrures. Dès 1679, Charles Le Moyne, seigneur de Longueuil, établissait un poste de traite près des rives du lac Témiscamingue. Sept ans plus tard on construisit un fort sur le bord du lac Abitibi. En 1774 le territoire était concédé à la compagnie du Nord-ouest, et pendant deux siècles, il devait rester voué à la traite des fourrures.

En 1898, la région est détachée des Territoires-du-Nord-Ouest et annexée au Québec: la porte est désormais ouverte à la colonisation. Avec la mise en service du chemin de fer Transcontinental en 1914, la région se développe et la crise des années 30 y amène 30 000 immigrants. C'est de la forêt et surtout du sous-sol que naîtra l'économie régionale.

En 1911, on découvre le premier filon aurifère sur les bords du lac Montigny près duquel surgira Val-d'Or. A partir de 1956, date de l'ouverture du chemin de fer vers Chibougamau, et 1957, date de la découverte des gisements de Matagami, on assiste à une expansion vers le nord.

Mais toutes ces industries n'ont rien diminué à l'attrait touristique de ce territoire. Nous sommes ici au pays des grands espaces où les mots "chasse et pêche" prennent tout leur sens.

J'ai visité ce royaume de ponts couverts avec trois autres membres de la Société en octobre '84. A cette période de l'année, une personne sur deux est un chasseur ou un pêcheur. Le gibier ne manque pas dans cette région. Les abords des cours d'eau témoignent de son passage. Si vous savez où regarder, vous trouverez facilement des pistes d'original, d'ours ou de petit gibier de toutes sortes.

Tous de construction Town, les ponts couverts sont d'une étonnante variété avec leurs dalles d'approches de terre ou de bois, ainsi que leurs culées de métal, de pierre et même de sacs de ciment. Tous ces éléments font de ces ponts une symphonie visuelle remarquable. A chaque pont une nouvelle surprise. Si ce n'est pas la marche de 3 à 5 kilomètres qu'il faut faire pour se rendre au pont, c'est une digue de castor rompue qui barre la route à nos deux pilotes automobiles et Dieu sait qu'il fallait tout un barrage et toute une route impraticable pour empêcher Jean Claude Bournival et André Goossens de passer. J'aurais sûrement hésité à continuer avec mon "bicycle à pédales", mais eux réussissaient à passer avec l'auto au travers de toutes ces embûches.

La majeure partie des routes de l'Abitibi-Témiscamingue sont belles. Il s'agit naturellement de

chemins de terre. Vous pouvez identifier les limites du village par une route asphaltée. Bien oui!, de l'entrée à la sortie, vous avez droit à un chemin pavé. Avant ou après, c'est de la route sans dénivellations et sans courbes; une belle ligne droite de villages en villages.

Sur votre routé vous pouvez aussi bien rencontrer un pont couvert fraîchement restauré et entretenu alors qu'un autre, 20 kilomètres plus loin, est complètement abandonné, ne subsistant du dit pont que les contrevents, la surface de roulement, les piliers et les lambris. Je parle du pont de Rapide-des-Cèdres sur la rivière Laas qui malheureusement, ne passera pas beaucoup d'hivers. Les chasseurs et pêcheurs de la région ont trouvé en ce pont une source de bois sec pour alimenter leur feu de camp.



61-02-37. Authier-Nord, comté d'Abitibi-Ouest, Québec
Pont construit en 1928 sur la rivière Macamic.
Photo: André Goossens, octobre 1984.

Heureusement, tous les ponts de la région ne sont pas à l'abandon. On en compte plus de 70%, soit 19 ponts, qui sont bien entretenus et peints en rouge, bleu pâle ou tout simplement blanc. Il ne faut surtout pas oublier d'aller voir le fameux pont "Grassy Narrows" sur la rivière des Outaouais, seul pont du Québec qui verra ses ruines classées monument historique. Construite en 1940, la partie centrale était couverte et c'est seulement en 1954, à cause des vents latéraux, qu'il fallut enlever les lambris et le toit du pont. Un incendie détruisit la partie centrale jusqu'à l'île en juillet 1983. Il ne reste plus aujourd'hui que la partie nord du pont qu'il faut absolument aller voir. Avec un peu d'imagination, cette magnifique structure de bois vous fera voir le pont d'autrefois.

Tout au long du trajet, nous avons décidé de coucher sous les belles étoiles de la région, mais les deux premiers matins, il est tombé 5 pouces de neige. Les déjeuners à l'extérieur étaient plutôt froids et nous n'avons jamais autant apprécié un café chaud comme ces deux matins-là. Comme vous pouvez le deviner, le reste des nuits fût passé au motel.

Suite page 8

Suite de la page 2

toujours 107 de ces ponts. D'un autre côté, les USA, avec plus de 800 ponts devançant largement toutes les provinces canadiennes réunies. Malgré cette affirmation, une visite au pont de Hartland s'impose si vous en avez l'occasion. Il est exact que ce pont est le pont couvert le plus long du monde avec ses 1282 pieds.

Un nouveau service

Dans le but de diversifier ses services aux membres, la S.q.p.c. se propose de vous aider à planifier votre visite aux ponts couverts de différentes régions. En faisant parvenir à l'adresse de la Société les détails du voyage projeté (durée, cartes utilisées, période de l'année etc), il nous fera plaisir de vous communiquer les plus récentes informations concernant les ponts couverts qui vous intéressent. Cette offre est valable pour le Québec, le Nouveau-Brunswick ainsi que la majeure partie des USA. Le fait de profiter de ce service peut vous éviter de longues recherches d'un pont peut-être disparu.

Dernière heure

Joseph Conwill nous apprend que le pont du Ruisseau Plat (61-41-01) a été incendié en août 1985. Lors de sa visite au pont couvert, le 8 septembre dernier, il n'a trouvé que des ruines. Le feu a consumé la toiture et un quart du pont. La structure s'est écroulée dans la rivière Maskinongé.

L'on se rappelle qu'en 1977, le Ministère des Affaires culturelles avait sélectionné le pont du Ruisseau Plat afin qu'il puisse figurer parmi les "44 ponts à classer monuments historiques". La Municipalité de Sainte-Ursule, appuyée par la Municipalité régionale du comté de Maskinongé, était sensibilisée à la préservation de ce pont couvert. Elle avait entrepris les démarches nécessaires afin de favoriser le classement du pont, prévu en 1978. Pourtant, rien ne bougea jusqu'en 1981. On apprend que les Ministères des Affaires culturelles et des Transports ont révisé ensemble la sélection initiale de 1977. Le pont du Ruisseau Plat a perdu son statut de structure à préserver. Le Ministère des Transports prévoyait démolir le pont, irréparable selon lui, au cours de l'exercice fiscal 84-85. Toutefois une aide technique et financière pour l'entretien et la mise en valeur du pont couvert était disponible, semble-t-il, au Ministère des Affaires culturelles. Pourquoi la Municipalité n'a-t-elle pas profité de cet avantage? Nous n'en savons rien.

Le temps a passé, la structure s'est détériorée. Un vandale a pensé régler l'affaire du pont en l'éliminant...

Sqpc

DIAPORAMA

Le diaporama "Un Toit Sur La Rivière" est enfin prêt. Des copies sur diapositives ou sur video-cassettes (BETA et VHS) sont disponibles au secrétariat de la S.q.p.c. L'emprunteur devra déboursier les frais de port. La copie sur diapositives nécessite l'emploi d'un projecteur à chargeur circulaire (carrousel) synchronisé à un magnétophone à cassette.

NOTE: La date de tombée pour le numéro du Pont l'âge hiver 1985 est le 30 novembre.

Suite de la page 7

L'horaire des journées était bien défini: lever à 5 heures a.m., premier pont à photographier à 6 heures a.m., diner et souper selon les villes rencontrées sur le chemin des ponts couverts et dernières photos avec le coucher de soleil. Donc des journées plutôt longues, très fatigantes et beaucoup de kilomètres parcourus.

La recherche de ponts au Témiscamingue et dans la "Bite à Tibi" comme nous l'appellions, fut réalisée en trois jours seulement. Le moteur des autos ainsi que celui de nos appareils photographiques n'avaient pas la chance de refroidir. En trois jours, nous avons pris plus de 1200 diapositives dont 320 furent choisies pour faire un magnifique diaporama d'une durée de 45 minutes.

Les paysages, les routes, les sentiers, les gens et surtout les ponts couverts de cette région, ont un cachet bien particulier qui mérite bien un petit voyage au royaume des grands espaces.



61-41-01. Pont du Ruisseau Plat, Sainte-Ursule, comté de Maskinongé. Construit en 1924, sur la rivière Maskinongé, le pont a été partiellement détruit par un incendie en août 1985.

Photo: Gaétan Forest, 21 mai 1984.

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.