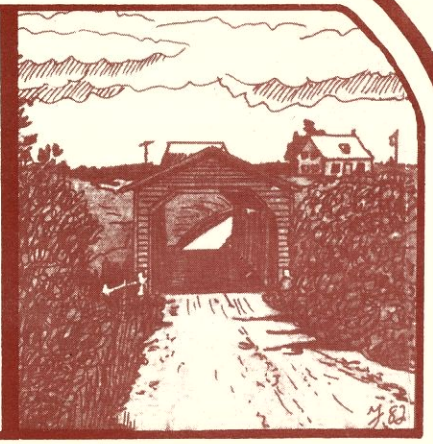
LE PONT'ÂGE

VOL V NUMERO 2 HIVER 1986

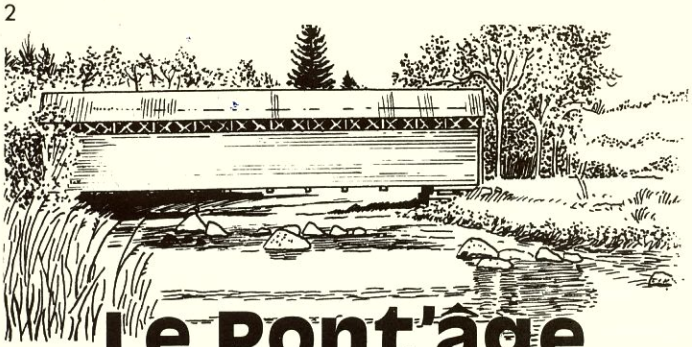


NOS PREMIERS MONUMENTS!

Photos: Gérald Arbour

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-Trésorière:.*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.

Dépôt Légal: 1er trimestre 1986

Reproduction autorisée sur avis avec mention de la source

Imprimé sur les presses de la Maison Primevère,
207 boul. L'Heureux, Mc Masterville. QC. J3G 5G2

D'un pont à l'autre

Publicité ronflante (suite)

Le Ministre du Tourisme du Nouveau-Brunswick, M. Omer Léger, a donné suite à la lettre que lui a fait parvenir la S.q.p.c. au sujet de l'affirmation inscrite au pont couvert de Hartland. Les corrections nécessaires seront apportées.

Les ponts couverts du lac Hahas!

Mme Yolande-Lynda Gagné, historienne fort connue au Saguenay, vient de publier un livre sur les ponts couverts du lac Hahas. Un de ces ponts est disparu aujourd'hui. Ce livre a été écrit à partir de témoignages enregistrés du contremaître et de plusieurs ouvriers qui ont travaillé à la construction de ces ponts en 1934. La S.q.p.c. a collaboré à ce livre en fournissant des photos d'archives. La préface est de notre président. Ce livre est disponible chez l'auteur: Yolande-Lynda Gagné. c.p. 333, Ville de la Baie, G7B 3R5.

Tour d'horizon de nos ponts couverts

Power's Court (61-27-01): tant qu'une décision finale ne sera pas prise sur la façon de réparer cette structure, le pont demeurera fermé à toute circulation. En plus d'être classé Bien culturel par la Province, ce pont a été sélectionné par Parcs Canada en tant que Monument national. Un double honneur mérité. Pont de l'Aigle à Montcerf (61-25-11): des travaux d'entretien ont été entrepris à ce pont en octobre. Il sera repeint en rouge avec toiture verte. Milby (61-67-03): endommagé et fermé à la circulation à la fin de l'hiver dernier, ce pont est de nouveau en service. Pont Drouin, Compton Station (61-18-01): les planches pourries du tablier ont été remplacées. Une approche a été refaite. Cependant ces travaux dissimulent à peine l'état avancé de pourrissement des cordes inférieures. Les affiches qui obstruaient les entrées sont maintenant disparues. De meilleures photos possibles. Ponts jumeaux de Ferme-Rouge (61-33-02/03): le tablier d'un de ces ponts a été refait et les deux ponts ont été repeints. Le gabarit a été abaissé au grand dam de quelques usagers des environs. Personne ne sera surpris d'apprendre que des incidents fâcheux peuvent se produire à cet endroit. Pont Meilleur, Val-Barrette (61-33-06): fermé à toute circulation depuis plusieurs mois, ce pont est menacé de démolition. Lorsque les travaux de restauration ont débuté, il s'est avéré que les dégats étaient beaucoup plus graves que l'on aurait pu le croire. La solution proposée par le ministère des Transports vise à déplacer ce pont et construire une nouvelle structure sur les bases du pont couvert actuel. La municipalité de Val-Barrette devrait assumer une partie des coûts de cette opération. La somme requise est de $40,000. La S.q.p.c. a été très active dans ce dossier.

Demande de subvention

La S.q.p.c. a présenté un projet de guide des ponts couverts au ministère des Affaires culturelles. Si ce projet est accepté, nous comptons pouvoir offrir aux personnes intéressées un recueuil complet de tous les ponts couverts du Québec. Agrémenté de photos et de dessins, ce guide serait d'une grande utilité pour une visite aux ponts rouges.

Affiches de la Sqpc

Une carte de la Société placée dans un pont couvert du New-Hampshire a été lue par un touriste italien. Fortement intéressé par le sujet, il a été contacté par la secrétaire de la S.q.p.c. Une correspondance régulière Québec/Italie existe depuis ce temps.

Ayer's Cliff

Messieurs Fernet et Farfan, deux membres, nous ont rapporté la disparition du pont de Ayer's Cliff (61-69-04). Un incendie aurait rasé ce pont. C'est à cet endroit que s'est tenue en juin 1982 l'assemblée générale qui a permis à la Société québécoise des ponts couverts de compléter son bureau de direction. Décidément 1'année 1985 aura été néfaste pour la conservation des ponts rouges.

Salon du livre de Montréal

Du 21 au 26 novembre se tenait à la place Bonaventure le Salon du livre de Montréal. Mme Suzanne Beauchamp et M. Jean Bruneau ont représenté la S.q.p.c. au kiosque de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec. Des contacts ont été établis, des membres ont été rencontrés. D'autres salons auront lieu en Estrie et en Outaouais notamment. Si des membres sont intéressés à représenter leur Société lors de ces événements, prière de contacter la S.q.p.c. à son adresse habituelle ou encore en téléphonant à: (514)689-0265.

Chapeau l'Abitibi!

Bien qu'au cours des dernières années nous avons eu à déplorer la perte de quelques ponts couverts en Abitibi, il nous faut aujourd'hui souligner les importants travaux qui ont été effectués sur la majorité des ponts couverts existants dans cette région. Lors d'une visite effectuée en novembre 1985, nous avons constaté que des travaux étaient en cours à

Suite page 8

Chasse photographique au Maine

Mireille Goossens

Vous lirez dans ces quelques lignes les impressions d'une personne intéressée aux ponts couverts non pas en tant que "pontiste" invétérée, mais plutôt comme observatrice, car les ponts sont le hobby de mon mari. De fait, j'ai participé à une fin de semaine photographique de ces monuments, témoins d'une époque pas si lointaine.

Cette visite des ponts a eu lieu pendant la fin de semaine de l'Action de Grâces, soit les 12, 13 et 14 octobre '85. La destination: le Maine. Les personnes présentes étaient: Gérald Arbour et sa moitié Claude, Gaétan Forest, André Goossens et moi Mireille. Le très gentil Joseph Conwill, notre spécialiste américain, nous attendait à Rangeley (Maine) dans la très ancienne maison de son grand-père. Pour se rendre à Rangeley nous avons pris le chemin le plus long, soit celui couvrant le plus de ponts. Il y en avait huit et tous ont été visités. Voici le cheminement pour se rendre à Rangeley: premièrement nous devons passer les douanes (si possible sans se faire fouiller ou questionner. Cela retarde n'est-ce pas Gérald?). Bien suivre les indications sur la carte routière et dans le "World Guide"; c'est assez facile si on ne roule pas trop vite... Les ponts que nous avons visités avant le diner étaient tous en assez bonne condition, quoique certains sont contournés; leur emplacement est bon et assez facile d'accès à l'exception du River Road (il n'impressionne pas.). S'arrêter pour diner en essayant de trouver un restaurant potable. Petit conseil: bien lire le menu. Pour les ponts que nous avons visités en fin d'après-midi il a fallu se dépêcher car le soleil baissait vite mais comme il faisait beau, nous avons pu compléter le programme. Les ponts à retenir en cette fin de journée et qu'il faut absolument voir sont: celui de Stark dans la ville de Stark (N.H.) et celui de Bennett près de Wilson Mills (Maine); ce site deviendra bientôt un terrain de camping. Nous voilà rendus à Rangeley, chez Joseph. Après une telle randonnée, rien de plus agréable que de se retrouver entre amis autour d'un bon souper, partageant une bonne bouteille de vin ou de coke, échangeant nos impressions de la journée.

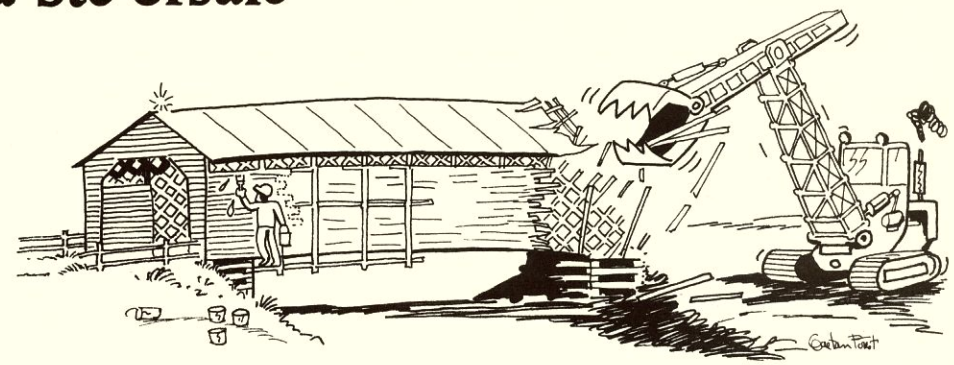
Nous avions cinq ponts à visiter le dimanche suivant. Cette journée fut mémorable. Il faisait un froid de canard, la pluie tombait en abondance et les distances étaient très longues. Heureusement, les paysages étaient superbes. Durant la visite des deux premiers ponts, le temps était si maussade que nous avions l'impression que nos "pontistes" ressemblaient plus à des marins à la recherche de leur bateau qu'à des photographes à la recherche de ponts. A un certain moment, nous pensions tout lâcher. Nous nous sommes demandés si cela valait la peine de continuer. Nous avons décidé de poursuivre, par chance, car les deux derniers ponts étaient tout simplement fantastiques. Comme nous arrivions à Hanover, la pluie cessa. Les couleurs qui entouraient le pont étaient féériques. Il était plaisant à photographier. Le dernier pont et non le moindre, Lovejoy, est celui que Gérald doit rephotographier l'été prochain car Claude nous a promis un "splash" des plus gracieux (voir photo). Que ce pont est beau! On sent une sorte de complicité entre le pont et son environnement. Une chance que la bonne humeur régnait au retour lorsque Gérald nous annonça qu'il était pour manquer d'essence. Il roulait déjà sur sa réserve. Alors la chasse aux ponts se changea en chasse aux stations service. Savez-vous ce que c'est de chercher de l'essence un dimanche lorsque les stations ferment à six heures? Terrible! Terrible! Evidemment, pas d'essence. Etant revenus à Rangeley, les conséquences n'ont pas été si graves. Au moins le sujet de conversation pour le souper était choisi. Le retour à la maison a été plaisant et sans problème.

En général, j'ai aimé mon expérience. Le Maine est un très bel Etat, sauvage et rustique; les gens sont accueuillants. Ces voyages sont aussi très enrichissants. Je sais qu'ils me font apprécier les charmes de dame nature, sa beauté, sa fragilité et ses caprices. Il est aussi intéressant de voir selon les régions, la réaction des gens vis-à-vis leur environnement et leur patrimoine. Si vous avez une chance, planifiez un petit voyage; vous verrez comment vous en sortirez enrichis.

Pont de Lovejoy (19-09-01) et ses plaisirs. Photo: Gérald Arbour.

De Fort-Coulonge à Ste-Ursule

Gérald Arbour



Alors qu'à une extrémité de la province tout le monde travaille de concert afin de classer monument historique un pont rouge, à l'opposé, la région de Maskinongé se voit dépouillée de son dernier pont couvert.

En 1978, les ministères des Affaires culturelles et des Transports avaient prévu le classement du pont de Ste-Ursule (61-41-01). Un nouveau pont de béton ayant été construit, le pont couvert fut désaffecté. Depuis ce temps, plus rien. Laissée à l'abandon, cette structure s'est vite détériorée. Une inspection récente de ce pont révélait qu'il était maintenant dangereux de laisser en place un bâtiment public dans un tel état. L'expertise que possèdent les divers bureaux de district du ministère des Transports en matière de restauration et d'entretien de ponts couverts semble limitée. Le verdict est plus souvent qu'autrement la démolition pure et simple.

Depuis plus de cinq ans maintenant que je visite les ponts couverts du Québec, force m'est d'admettre que généralement les réparations effectuées sur ces structures sont inadéquates et portent atteinte à l'essence même de ce type de construction. Suite à de telles réparations, ce n'est plus qu'une question de temps avant que ces vestiges soient voués au pic du démolisseur (ex: St-Onésime, Ste-Ursule). Quelques gallons de peinture rouge ne suffisent plus pour retenir ensemble les composantes d'un pont couvert.

Le fait de reconnaître biens culturels deux (2) de nos plus belles structures devrait normalement contribuer à améliorer la qualité de l'entretien qu'exigent de tels ponts. Les autorités concernées auront à établir des normes de restauration qui pourront s'appliquer à tous les ponts couverts, classés ou non.

FORT-COULONGE (61-53-01): Le pont actuel construit en 1898 par Augustus Brown de Beachburg, Ont. remplaçait deux (2) ponts non couverts construits au même endroit. En 1855/56, John Childerhose entreprenait la construction du second pont sur la rivière Coulonge. Agé de vingt ans seulement, il a tout de même réussi à remédier aux problèmes causés par le lit sablonneux de la rivière. La méthode qu'il utilisa pour ériger les cinq (5) piliers requis pour soutenir le pont se révéla si efficace que le pont Marchand a pu être bâti sur les mêmes piliers près de cinquante ans plus tard.

Le 25 juillet 1898, suite à une visite au chantier du pont couvert, Louis A. Vallée, ingénieur/inspecteur, écrivait à l'Honorable H. Thos Duffy, Commissaire des Travaux Publics: "Après un examen sérieux de tout le pont je dois mentionner que tous les travaux ont été exécutés d'une manière très satisfaisante et suivant les plan (sic) et devis dressés par le Département de la Colonisation et des Mines. En somme j'ai trouvé ce pont dans un état tel que le public peut circuler en toute sûreté". Les coûts de construction se sont élevés à $6352.00.

Depuis ce temps bien des billes de bois se sont engouffrées sous le tablier du pont Marchand. Victime à quelques reprises de la crue des eaux, son état était tel qu'en 1963 il est menacé de démolition. Un comité formé pour l'occasion amassera la somme de $3,500.00 auprès de la population. Les divers paliers de gouvernement fournissent le reste afin d'assurer les réparations. La dernière mésaventure à être survenue à cet endroit remonte à 1979 alors qu'une bonne partie du pont est déplacée de ses assises. La structure est tellement tordue que d'un portique il est presque impossible de voir l'autre extrémité. A cause de tout cela et surtout en reconnaissance de la farouche détermination de la population locale pour conserver leur pont couvert, le dernier pont du Pontiac mérite grandement le titre de monument historique. Familièrement on l'appelle le pont rouge.

POWERS COURT (61-27-01): Une structure bien étrange dans le paysage québécois. Construites sur une période d'environ quinze ans seulement, les ponts à structure McCallum servaient généralemnt de ponts de chemins de fer. Erigé en 1861 et connu sous le nom de Percy, il reste une énigme pour les amateurs. Plusieurs questions sont toujours sans réponses. Le fait de le classer monument historique incitera peut-être davantage les chercheurs à se pencher sur ce dossier.

Actuellement en très mauvaise condition, il a du être fermé à toute circulation autre que piétonnière dans l'attente d'une proposition de restauration acceptable. L'an dernier à pareille date ce pont était destiné à être démoli. Il est inconcevable que le peu de soins apportés à son entretien ait presque causé la disparition du dernier pont couvert McCallum dans le monde. Il n'est pas dit cependant que le fait que ce pont soit maintenant classé suffira à assurer l'intégrité de la structure actuelle.

Ce bref survol de quelques uns de nos ponts couverts démontre l'urgence d'établir des normes d'entretien et de restauration de ces structures. D'autres ponts couverts sont dans un état pitoyable (ex: pont Drouin, Compton Station 61-18-01) et je n'ose imaginer le sort des "jeunots" de l'Abitibi lorsqu'ils auront l'âge critique où des réparations majeures seront requises. Quelques disparitions ont déjà été signalées dans cette région et cela risque de n'être que le début. Sous peu la manne risque de s'abattre sur les encanteurs de l'Abitibi.

SOURCES: *Rapport du Commissaire de la Colonisation et des Mines de la Province de Québec*, 1899, p.134/135
Le Patrimoine architectural du Pontiac, Editeur Officiel du Québec
Appeal to save the Covered Bridge Fund, H. Roderick Rabb, chairman

61-53-01. Pont Marchand, Fort-Coulonge, après l'inondation du printemps 1979. Photo: Pierre Duff

61-41-01. Pont du Ruisseau Plat, Ste-Ursule. La démolition commencée en août se termine par un feu de "joie". Photo: Gérald Arbour, septembre 85

Rapport de l'agent de liaison aux Etats-Unis

Bien que nous ayions beaucoup de travail à faire pour conserver les ponts couverts, on commence au moins à les considérer comme monuments historiques. Il y a cependant une sorte de pont de bois très semblable aux ponts couverts et datant de la même époque, mais qui n'est pas reconnue historique par le public. Il s'agit des ponts "à mi-hauteur" ("pony trusses" en anglais). La structure de tels ponts étant plus basse que celle des ponts couverts, on n'a pas prévu la construction d'un toit, mais on a lambrissé chaque ferme séparément afin de la protéger. La structure est "couverte" mais le tablier ne l'est pas.

Ces ponts à mi-hauteur ne furent pas aussi communs que les ponts couverts, mais aujourd'hui ils sont presque tous disparus. Il en existe un en Abitibi sur un chemin désaffecté au nord de St-Eugène-de-Chazel, sur le ruisseau Déception. Il est du type Town. Un autre pont qui existait autrefois sur le ruisseau Le Moine, sur le chemin qui dessert l'Ile Nepawa, a été démoli. Concernant ce dernier, les Harrington font erreur dans leur livre "Covered Bridges of Central and Eastern Canada" en disant qu'il s'agissait d'un pont couvert dont on avait enlevé la moitié supérieure. Cela démontre le manque de connaissance dans ce genre de construction.

Il est possible qu'il y ait de telles structures sur la Côte-Nord. J'ai vu un très joli pont à mi-hauteur à Rivière-au-Tonnerre en 1976 mais je ne sais pas s'il existe toujours. On m'a mentionné l'existence de ponts en bois intéressants à Harrington Harbour, mais j'ignore le genre de construction de ces ponts.

Aux Etats-Unis on trouve plusieurs ponts à mi-hauteur tout près de Boston franchissant les voies du chemin de fer Boston and Maine ("B&M"). Le plus beau est situé à Belmont, tout près de la gare. Un autre, près de Dover, New-Hampshire, possède deux voies pour la circulation, et il est probablement unique au monde. A remarquer aussi deux ponts à mi-hauteur sur une ligne de chemin de fer de la partie nord du New-Hampshire, l'un à l'ouest de Gorham et l'autre tout près de Randolph. Ils sont presque certainement les derniers spécimens d'un pont de ce genre pour un chemin de fer.

Depuis 1975 on a détruit la moitié de ces ponts à mi-hauteur, et ceux qui existent aujourd'hui ont un avenir incertain. Visitons-les donc bientôt.

Joseph Conwill, le 30 novembre 1985

Pont à mi-hauteur, Gorham, New-Hampshire. Photo: Joseph Conwill 1985

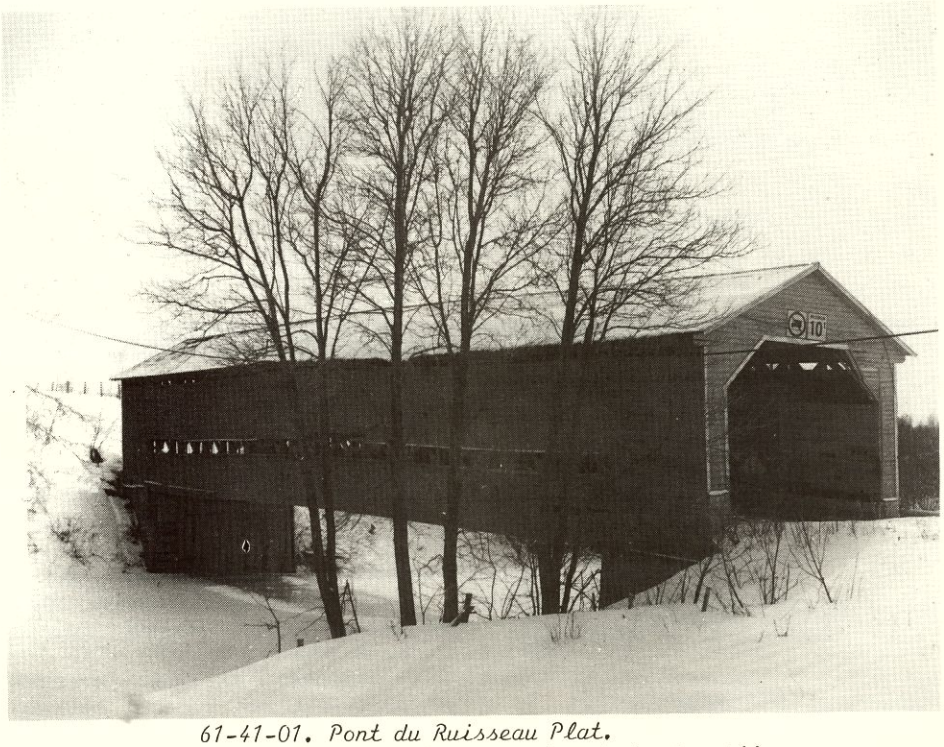
Feu pont du Ruisseau Plat

Daniel Guay

Lors d'un long voyage d'une journée en mai dernier, depuis le coeur de l'Estrie en passant par tous les ponts couverts de la Beauce, le pont du Ruisseau Plat représentait, sur le chemin du retour, la dernière cible possible à photographier défiant en vain la tombée du jour. A moins d'un kilomètre en amont des magnifiques chutes de Ste-Ursule, on pouvait voir en empruntant le rang du Ruisseau Plat, ce pont couvert qui enjambait obliquement la rivière Maskinongé. Il paraissait enfoncé dans un paysage destiné à s'harmoniser aux couleurs dominantes du vieux bois grisonnant, qui cherchaient à faire disparaître les dernières teintes de vert de son habit usé et sans résistance, comme s'il avait été délibérément livré à lui-même.

Cependant, malgré l'allure courbée d'un pont qui supporte mal une vieillesse négligée, et d'un charme que seuls les "pontistes" semblent lui reconnaître, il nous invitait à traverser la rivière à pied sous son toît pour nous révéler le traditionnel hommage que lui rendaient les inscriptions gravées sur ses poutres et dans les portiques, tout en se plaignant discrètement de ses malaises par de faibles craquements. Mais il se faisait tard et tout s'assombrissait. J'y suis donc retourné plus tard, en septembre, profitant d'un paysage que seul l'automne sait peindre et d'une journée sans nuage pour bien le photographier.

Mais quelle fut ma déception à mon arrivée! Il n'avait plus de toiture, une partie du pont avait disparu et, l'autre bout, séparé de sa vieille route, laissait du haut de son pilier la carcasse du pont s'incliner dans la rivière. Il ne restait que les ruines d'un pont couvert ravagé par le feu, une scène sinistre et désolante. C'est le cas de le dire, j'avais le feu, j'avais raté ma chance. Mais mon entêtement à ne pas vouloir quitter la région sans avoir en main une photo convenable du pont, m'a amené à rencontrer beaucoup de gens pour finalement y recueillir plus de renseignements que de photos.



61-41-01. Pont du Ruisseau Plat.
Photo: M. Claude Gagné, maire de Louiseville.

Ils ont donné deux mille piastres à un gars pour démolir le pont, c'est écoeurant, disait un homme qui résidait à proximité du pont. Ca fêtait fort ce soir-là, il y avait beaucoup de bruit mais ça ne fêtait pas comme d'habitude, ajoutait-il. J'ai ensuite appris au Secrétariat de la municipalité de Ste-Ursule, que le pont du Ruisseau Plat avait été incendié le 7 août 1985 à trois heures du matin. Puis, toujours à la recherche d'une photo, j'ai terminé la journée en beauté par une très agréable visite à la Mairie de Louiseville, obtenant du Maire, M. Gagné la promesse d'une photo du pont couvert. Depuis ce temps, j'ai multiplié visites et appels téléphoniques à Ste-Ursule et Louiseville afin d'obtenir plus d'informations sur l'historique de ce pont couvert.

Or, selon les témoignages significatifs de deux monsieurs ursulois, ce pont aurait été construit en juillet 1931, après la construction de l'école du Ruisseau Plat, ce qui expliquerait sa raison d'être car, il fallait passer par St-Edouard pour aller à l'école, disait M.G.E Gagnon. Il ajoutait également que les piliers du pont avaient été réparés en 1930, ce qui prouvait l'existence d'un pont non-couvert et qui, selon les dossiers de la Municipalité datait de 1924. Les réparations avaient alors coûté que $4.00! Et selon M. L. Thibodeau, le bois ayant servi à la construction du pont aurait été fourni par Ti-Joe Desrosiers, propriétaire d'un moulin à Louiseville. Il relatait que les piliers du pont avaient été refaits en 1960 et que le tablier avait été rénové pour la dernière fois en 1962. Il racontait que lorsqu'il était jeune, il amenait le dîner à son père qui oeuvrait au pont.

D'après les gens de la région, il appert que ce pont couvert aurait connu un passé relativement calme du fait qu'il était un peu en retrait aux limites du village, et qu'aucun événement, accident ou incident majeur n'ont particulièrement attiré l'attention des gens sauf pour ce qui est de sa fin tragique.

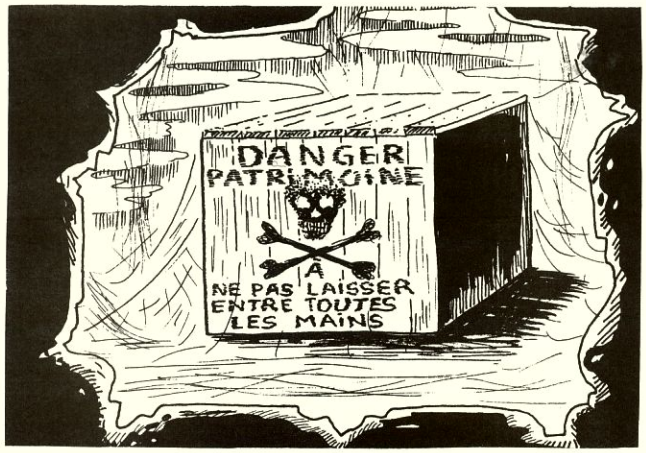
En 1978, le pont couvert fut fermé à la circulation. On le contournait en détournant la route vers un pont plus solide, et depuis, on ne savait plus trop quoi faire de ce pont couvert.

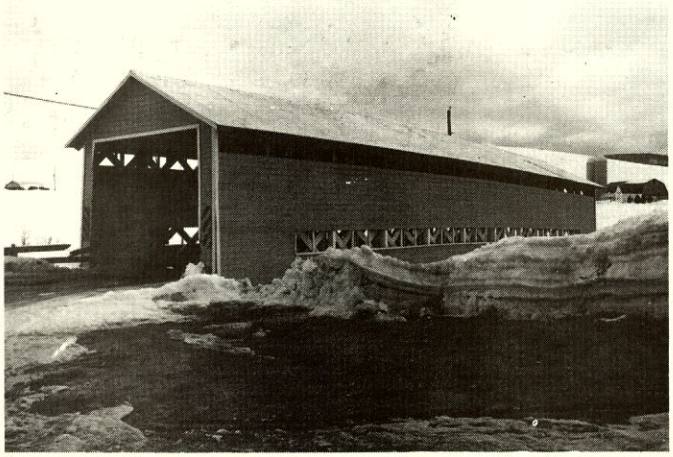
Déjà en 1977, les ministères des Transports et des Affaires culturelles dévoilaient une fameuse liste de "44 ponts à conserver" et le pont du Ruisseau Plat figurait parmi le classement de ces ponts, mais rien ne se passait, si bien qu'en 1981, les deux ministères révisaient leur fameuse liste et là, le pont ne répondait plus aux critères de conservation se référant selon toute vraisemblance à un travail d'Henri-Paul Thibault sur les cotations des aspects des ponts couverts, voire le paysage, l'état de la structure, l'intérêt, l'attrait touristique, etc.

Cependant, le ministère des Affaires culturelles était disposé à fournir une aide technique et financière à la restauration et la mise en valeur du pont, mais d'autre part, sans toutefois être unanime, la Corporation municipale de Ste-Ursule prétendait qu'il ne valait pas la peine d'ouvrir ses coffres-forts pour défrayer 60% des coûts de rénovation et d'entretenir un pont que les deux ministères concernés ne considéraient comme plus assez bon pour être conservé et classé.

Or il est arrivé ce qu'il devait arriver. Le ministère des Transports déclarait dans une lettre datée du 15 mars 1984 et adressée à la Corporation municipale de Ste-Ursule, qu'il prévoyait démolir le pont durant l'exercice fiscal 84-85. Ainsi deux compagnies auraient sollicité le contrat de démolition et l'une d'entre elles, apparamment moins exigeante, aurait accepté $2,000. pour exécuter le travail mais on aurait eu le temps de démonter que la toiture avant qu'un incendie nocturne vienne interrompre les travaux. Et depuis, personne n'est intéressé à ramasser les dégats et puisque le ministère des Transports est toujours propriétaire du pont, il devra procéder rapidement à l'enlèvement des ruines car elles représentent une menace printanière pour le pont de la voie ferrée non loin en aval du feu pont du Ruisseau Plat.

Je voudrais terminer en remerciant tous ceux et celles qui ont rendu possible la recherche sur l'historique du pont du Ruisseau Plat. Et je voudrais souligner d'une manière toute particulière leur disponibilité, leur dévouement et leur générosité en tenant leur promesse, car ce fut formidable de travailler avec la collaboration de la Société historique et la Mairie de Louiseville, ville Hôtesse de la Mauricie.





61-43-08. Pont Imbeault, Saint-Léon-le-Grand. Photo: Gérald Arbour.

La Corporation Municipale de St-Léon-le-Grand

CTE MATAPEDIA, P. QUE.

°°°

Saint-Léon-le-Grand,
le 15 octobre 1985.

SOCIETE QUEBECOISE DES PONT COUVERTS INC.

A/S MONSIEUR GERALD ARBOUR, PRESIDENT,
2126 Delorimier,
Longueil, Qc
J4K 3N9

Monsieur Arbour,

Je vous transmets ci-joint une copie de lettre que j'adressais à Monsieur Ghislain Lafrenière, au Ministère des Transports, à Mont-Joli, concernant le Pont Imbeault (pont couvert).

Après discussion, à notre séance régulière du 7 oct. 85, il appert que le conseil demeure unanime à ce que ce pont soit démoli, puis remplacé par un autre beaucoup plus fonctionnel.

Pour ce qui est de votre bref questionnaire, je ne vois pas le besoin de le complété, considérant que ce pont ne sera bientôt plus existant dans la province. De toute façon, je n'aurais pu lui répondre puisque je n'étais sans doute pas né lorsque celui-ci fût construit.

Vous remerciant de votre compréhension, je vous prie de croire, Monsieur Arbour, en l'assurance de toute notre considération.

LA CORPORATION MUNICIPALE DE
SAINT-LEON-LE-GRAND,
C.P. 198, 10, Place de l'Eglise,
Saint-Léon-le-Grand, Québec,
G0J 2W0 (418) 743-2914

Par: Jean-Claude Morin
Secrétaire-Trésorier-Adjoint

Suite de la page 2

Val-Paradis (61-02-37) et Villebois (61-02-39). Le pont de Authier-Nord (61-02-37) a été rénové de fond en comble. Superbe. Peint en rouge naturellement. Tel que convenu lors de la démolition du pont de Val-Senneville (61-01-27), celui du rang 8 (61-01-28) de Val-Senneville a été restauré et le chemin y conduisant remis en état. Peint en rouge également. Nous avons appris que des argents ont été demandés afin de réparer le pont de Launay (61-02-26). Abandonné depuis de nombreuses années, il est dans l'intention de la Municipalité de remettre ce pont en service et d'étudier les possibilités d'aménagement du site. Déjà le chemin a été débroussaillé et le bois mort qui exerçait une pression constante sur le pilier central a été enlevé. A moins de gestes irréfléchis de la part des usagers ou de certains vandales, il est permis de croire que cette région conservera précieusement les quelques 22 ponts rouges de son territoire. Fait à noter: bien que fort éloignés de la Baie James, deux ponts couverts sont néanmoins situés à l'intérieur des limites de la municipalité de la Baie-James.

Classement

La Jeune Chambre de l'Anse-St-Jean inc. a sollicité l'appui de la S.q.p.c. en vue de présenter une demande de classement du pont couvert du village. Dans cette communauté du Saguenay, le pont couvert fait partie intégrante du paysage et de l'histoire de l'Anse-St-Jean. Figurant à l'endos des billets de mille ($1000) dollars canadiens, cette structure honore tout particulièrement un village typiquement québécois.

Sqpc

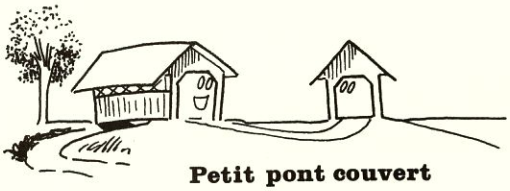
NOTE: La date de tombée pour le numéro du Pont'âge printemps 1986 est le 28 février.

Un angle impossible? Qu'à cela ne tienne. Notre éditeur n'hésite pas à prendre les grands moyens.

Ayant complété le tour du Québec plus d'une fois, s'étant rendue visiter plus de sept cent (700) ponts américains, cette vaillante monture en était à son second voyage au Nouveau-Brunswick. Serait-elle en bout de piste?

Il semble que notre agent de liaison, M. Conwill, fait subir régulièrement le même traitement à sa Rambler 1966. C'est du solide.

Hoyt Station, N.B., août 1985



Petit pont couvert

Un petit pont couvert demandait à un autre petit pont couvert: Quand donc te dépetitpontcouvrirastu? Je me dépetitpontcouvrirai lorsque tous les autres petits ponts couverts se dépetitpontcouvriront.

A VENDRE

Liste informatisée de tous les ponts couverts recensés au Québec. Contient 785 ponts, existants ou disparus. Coût: $3.50+$1.50 poste.

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: $6.50 canadiens + $2.50 poste (aux membres).

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.

Anciens numéros de Pont'âge. Coût: $2.00. (le Vol 1 et 2 est maintenant épuisé)

Cassette Beta ou VHS du diaporama "Un toit sur la rivière": $15.00 + frais de poste.

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

Tous ces articles sont disponibles au secrétariat de la S.q.p.c., 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.

Note: la majoration du prix de certains articles est imputable à la hausse des tarifs postaux, au coût du papier, etc.