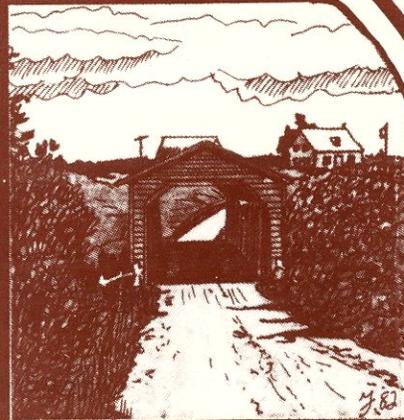


LE PONTÂGE

VOL V NUMERO 4

ETE 1986

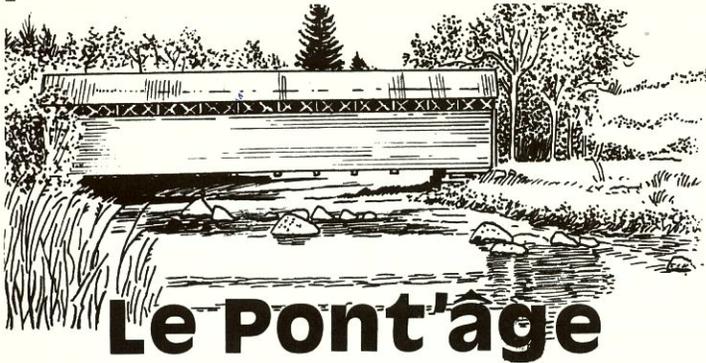


ANSE-SAINT-JEAN, 2 AVRIL 1986, 3h15...

Photo: André Goossens

**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.

Dépôt Légal: 3e 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

Questionnaires

Soixante six membres nous ont retourné le questionnaire expédié avec la demande de renouvellement de l'automne dernier. Nous tenons à remercier toutes ces personnes pour les excellents commentaires qu'elles ont formulés concernant le contenu et la présentation du journal.

Une remarque en particulier devrait piquer la curiosité des chercheurs: l'importance de ces ponts dans l'histoire architecturale du Québec. Au total les répondants ont effectué plus de dix mille (10,000) visites à des ponts couverts d'Amérique du Nord et d'Europe.

Le 2 avril 1986

A cette date est entré en vigueur le projet de loi 43 modifiant la loi des Biens culturels et autres dispositions législatives. Ce projet de loi permet dorénavant aux municipalités de classer elles-mêmes les biens qu'elles jugent important de sauvegarder. Cette nouvelle disposition de la loi donne toute latitude aux édiles municipaux et la SQPC entend bien "tester" la bonne volonté de certains d'entre eux au cours des prochains mois.

Guide des ponts couverts

En cette période de coupures gouvernementales, la SQPC a reçu une réponse négative à sa demande de subvention pour la préparation d'un guide des ponts couverts du Québec. Les administrateurs ont cependant décidé d'aller de l'avant avec ce projet. Cette nouvelle publication devrait normalement être disponible au moment de l'assemblée générale du mois d'août prochain.

Reconnaissance vs classement

Pour compléter les informations fournies dans la précédente livraison du Pont'âge, lorsque toutes les formalités auront été complétées, les ponts couverts énumérés ci-dessous auront le statut suivant:

- Power's Court (61-27-01): classé
- Ferme Rouge (61-33-02/03): reconnus
- Fort Coulonge (61-53-01): classé
- Val-des-Bois (61-52-06): classé

Avis de renouvellement

Afin d'améliorer les délais de renouvellement des cartes de membre, il a été adopté la modification suivante: la demande de renouvellement sera désormais expédiée avec le dernier numéro de l'année (été), la carte de membre expirant le 31 octobre de chaque année.

Pont rouge

Dans le genre de recherches que nous effectuons à la SQPC, la place qu'occupe la tradition orale est très importante. Dans le but de vérifier certains points précis de cette tradition, nous souhaiterions votre collaboration. Les termes pont rouge, pont de colonisation, pont de la crise sont révélateurs de périodes bien précises de notre histoire. Jusqu'à quel point? C'est ce que nous aimerions tenter d'établir. S'agit-il de régionalismes? de termes éphémères? Sont-ils toujours employés? Par quelles couches de la population? Toute histoire ou anecdote sur le sujet nous intéresse. Faites nous connaître les témoignages qu'il vous est possible de recueillir sur le sujet.



Centenaire

Un pont couvert du Québec franchit cette année le cap des cent ans. Il s'agit du pont McDermouth de Eaton (61-18-06). Cette structure à ferme à pignons multiples a fière allure avec ses portiques en surplomb. Encore en service, les abords de ce pont sont très fréquentés par les baigneurs.

Suite page 8

Le 2 avril dernier, le pont couvert de l'Anse-Saint-Jean (61-17-01) était emporté par un embâcle qui a cédé. En fin de journée le pont couvert du village s'échouait à l'embouchure de la rivière Saint-Jean.

Immédiatement après l'incident une rencontre a eu lieu entre la Municipalité et le responsable de district du ministère des Transports. La première réaction de ce dernier était de libérer le plus rapidement possible le lit de la rivière de cet encombrant débris. Les solutions envisagées allaient de l'incendie volontaire au remorquage de la structure dans le Saguenay. La Municipalité et les habitants de l'Anse-Saint-Jean ne l'entendaient pas de cette façon. Leur intention était de récupérer ce pont et de le remettre sur ses assises ou, à tout le moins de le conserver à un autre endroit.

Le 8 avril, monsieur Gilles Lambert, secrétaire de la municipalité de l'Anse-Saint-Jean, nous confirmait les décisions suivantes: le pont couvert sera ramené à son emplacement original. Les premières évaluations concluent que cette structure est encore utilisable malgré sa ballade imprévue. En second lieu, la Municipalité a présenté au ministère des Affaires culturelles un projet évalué à plus de vingt cinq mille (25,000) dollars en vue de mettre en valeur le pont couvert du village et surtout d'obtenir son classement en tant que bien culturel. L'échéancier qui a été établi en vue de replacer le pont sur ses assises est le suivant:

- Fin avril, arrimage du pont en vue des hautes marées à venir.
 - En juin le pont sera remorqué ou déménagé près de ses piliers et réparé.
 - Réouverture prévue fin septembre début octobre.
- Les coûts de cette opération sont estimés à cent mille (100,000) dollars.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, le pilier central qui a été ajouté il y a quelques années n'est pas la principale cause de l'accident survenu au pont couvert de l'Anse-Saint-Jean. Des embâcles ont lieu régulièrement à cet endroit. Cependant, ce qui se produisait aux cinq ou six ans se répète maintenant aux deux ou trois ans et à chaque fois ces embâcles prennent de l'ampleur. La cause de tout cela c'est l'importance des alluvions charriées par la rivière Saint-Jean et qui sont aujourd'hui concentrées dans le delta de la rivière. La présence de ces dépôts successifs a eu comme résultat de hausser le fond de la rivière de telle sorte

que les glaces ne peuvent plus s'écouler librement vers le Saguenay. D'énormes blocs de glace s'empilent à cet endroit et ce sur une distance de plus en plus grande à chaque année. Ce printemps le phénomène s'est produit jusqu'en amont du pont couvert



Anse-Saint-Jean (61-17-01)

Photo: André Goossens, avril 1986

et lorsque cette glace a cédé, elle a emporté le pont ainsi que plusieurs arbres. Aucune autre construction ne se trouvait sur le parcours de ce déluge de glace. Diverses solutions existent pour corriger ce phénomène annuel. Le creusement du lit de la rivière serait la solution idéale mais il est fort peu probable qu'elle soit autorisée par le ministère de l'Environnement. Le ministère des Transports a mentionné l'hypothèse de surélever le pont ce à quoi s'oppose la Municipalité. En dernier recours il reste la possibilité de construire un brise-glace suffisamment efficace pour contrer la poussée des glaces et capable de protéger la structure. Il est fort probable que cette solution sera retenue ou une combinaison des trois proposées.

L'attachement de la population de l'Anse-Saint-Jean envers son pont couvert nous a permis d'espérer que cette structure serait épargnée dans la mesure où elle serait encore utilisable après une telle mésaventure. A moins d'une autre catastrophe naturelle qui réduirait à néant ces espoirs, c'est ce qui se produira sous peu. Il sera de nouveau possible de franchir le pont couvert de l'Anse-Saint-Jean.

Il y a une leçon à tirer de cette histoire. Toutes structures autres que celles en bois auraient fort probablement été inutilisables après un tel dérangement.

Des projets audacieux sur la rivière des Prairies

Gaëtan Forest

L'histoire de nos ponts couverts pourrait avoir commencé en 1805 sur la rivière des Prairies entre Bout-de-l'Île et Repentigny. A cet endroit aboutit le chemin du Roi qui assure un lien entre Montréal et Québec. A cette époque les grands cours d'eau demeurent les principaux obstacles au trafic routier. Les technologies de l'heure en matière de construction de ponts avaient permis de ponter les petits cours d'eau mais on devait utiliser des bacs pour franchir les rivières importantes.

Sur la rivière des Prairies à la hauteur de Lachenaie, un service de bac assurait depuis de nombreuses années la traversée des voyageurs qui utilisaient le chemin du Roi. Mais la largeur considérable du plan d'eau, l'exposition aux grands vents, la suspension des communications le printemps et l'automne, étaient des facteurs qui rendaient aléatoire le franchissement de la rivière. Ces inconvénients privaient les habitants des contés voisins de denrées précieuses à certains moments de l'année.

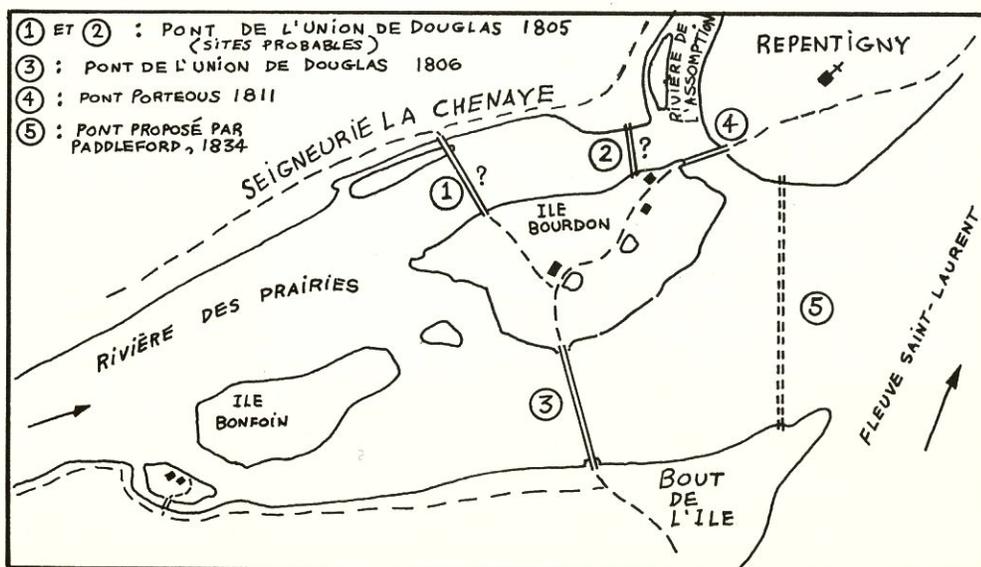
Croyant solutionner le problème, Thomas Porteous, de Terrebonne, demande à la Législature la permission d'ériger et maintenir à ses propres frais un pont sur la rivière des Prairies entre Lachenaie et Bout-de-l'Île. Il propose un pont qui sera jeté de la pointe où aboutit la rivière de l'Assomption et s'appuiera sur l'île Bourdon. De là un autre pont joindra l'île de Montréal. Porteous demande également qu'un Acte soit passé en sa faveur, l'autorisant à percevoir un péage sur les dits ponts. Conscient qu'une telle initiative sera bénéfique pour l'économie de la région, le seigneur James Cuthbert appuie le projet sans réserve. Le Bill est sanctionné le 16 mars 1805 et dès l'automne, un premier pont est complété entre Lachenaie et l'île Bourdon. Le deuxième pont, celui qui doit relier l'île Bourdon à l'île de Montréal, est achevé l'année suivante. Le 18 octobre 1806, la Gazette de Montréal mentionne que les maîtres-charpentiers et menuisiers Gilbert Milleret

et John Robertson, ainsi que le maître-maçon Alexander Logie, tous de Montréal, certifient que les ponts de L'UNION DE DOUGLAS sont aptes à desservir la population.

Quel aspect avaient ces imposantes structures? Georges Hériot nous livre le récit de ses voyages dans son ouvrage "Travels Through the Canadas". Au sujet des ponts entre Bout-de-l'Île et Repentigny, il mentionne qu'ils sont construits sur le modèle du pont de Schaffhausen, sur le Rhin, en Suisse. Voilà un fait intéressant car ce pont couvert construit par Ulrich Grubenmann en 1754 était célèbre dans le monde entier. Il inspira nombre de traités d'architecture qui circulaient en Europe et même en Amérique, si bien que l'on essaiera sans succès de copier ce design aux Etats-Unis. La structure du pont de Schaffhausen consistait en un assemblage compliqué de fermes en arbalète. Une toiture en croupe ornée d'un clocheton le coiffait. Et fait à noter, bien que comportant un pilier au centre, le pont ne s'y appuyait que lorsqu'une lourde charge le faisait fléchir. La technologie suisse permettait de construire des ponts de 400 pieds de portée; un atout précieux qui aurait pu intéresser des constructeurs soucieux de déjouer les sautes d'humeur de nos rivières.

Le pont bâti sur la rivière des Prairies par M. Porteous était-il une copie conforme du pont de Schaffhausen comme l'affirmait Georges Hériot? Les recherches actuelles n'ont pas permis de répondre à cette question importante. Un projet aussi grandiose ne semble pas avoir laissé beaucoup de traces dans les annales québécoises de l'architecture. Peut-être cela s'explique-t-il par la brève existence de ces structures.

Dès le printemps 1807, une importante débâcle de glaces emporte les deux ponts. Nullement découragé par cette catastrophe, M. Porteous réitère une demande au gouvernement. Le 14 avril 1808, la Législature approuve la construction d'un pont entre Repentigny et l'île Bourdon en autant que les deux ponts récemment emportés soient reconstruits. Pourquoi Porteous doit-il construire trois ponts cette fois? L'un d'eux, sur le chenal de l'Assomption, à partir de Repentigny jusqu'à l'île Bourdon, est en ligne directe avec le chemin du Roi. Il communiquera avec l'autre pont reconstruit de l'île Bourdon à l'île de Montréal. Il n'y a pas à cette époque de pont sur la rivière l'Assomption entre Repentigny et Lachenaie. Le troisième servira donc de pont de jonction entre la paroisse de Lachenaie et le chemin du Roi via l'île Bourdon. Etant



donné l'ampleur des travaux à réaliser, Porteous se voit accorder un délai de six ans.

Cette fois, l'écuyer de Terrebonne s'attaque à une largeur considérable. Vers 1811, un rapport mentionne un pont d'une longueur de 750 pieds. Ce pont semble constitué d'arches entrecoisées et d'un tablier soutenu par des tiges en fer. Cependant l'entreprise s'avère peu durable. Aussitôt les échafaudages enlevés, le pont s'affaisse de 4 pieds et s'écroule peu après. Porteous se décourage t-il suite à ce nouveau désastre? on n'entend plus parler de lui à Bout-de-l'Île. Cependant il aurait construit un autre pont en 1832 à Ste-Rose.

Le bac continuera donc de desservir la population du comté de Leinfleur (aujourd'hui Terrebonne) jusqu'à nouvel ordre.

Suite à des pressions populaires, l'Assemblée législative vote en 1833 une somme de \$ 100 pour constater les meilleurs moyens à prendre pour construire un nouveau pont. Le commissaire Toussaint Pothier est chargé de ce dossier. Il s'adjoint les services de Peter Paddleford, constructeur de ponts du New-Hampshire, dont l'habileté en la matière est reconnue outre-frontière. Le 13 octobre 1833, Paddleford se rend à Bout-de-l'Île en compagnie de son assistant Richard Dillon et fait en quelques jours les relevés nécessaires. Un pont unique en ligne directe avec le chemin du Roi, entre Repentigny et Bout-de-l'Île, serait selon lui plus avantageux

pour diverses raisons:

- Le pont serait protégé des glaces par les îles en amont; un atout appréciable pour la protection d'un aussi gros investissement.
- Il faudrait 4 ponts pour suivre la ligne d'îles intermédiaires et des frais supplémentaires seraient encourus par la construction d'une levée pour palier à la faible hauteur des terres sur les îles Bourdon et Bonfoin, souvent inondées au printemps.
- L'éloignement du chemin direct Montréal - Québec occasionnerait un détour inutile aux voyageurs.

Le 21 octobre, cantonné à Montréal, Paddleford prépare les plans du pont et les estimations des matériaux nécessaires. Il a besoin de mesures plus précises et retourne à Bout-de-l'Île pour faire de nouveaux sondages mais il doit renoncer à cause du mauvais temps. Il retourne au New-Hampshire avec l'intention de reprendre les travaux de sondage sur la glace l'hiver venu. Le 20 janvier, il revient compléter les travaux. Un plan final est remis au commissaire Pothier, ainsi que les estimations et une facture. Ce projet fera sourciller plus d'un fonctionnaire. Le pont proposé mesurera 3,750 pieds de longueur, reposant sur 2 culées et 25 piliers en maçonnerie. La superstructure sera lambrissée et le toit couvert en bardeaux. La construction d'un tel ouvrage exigera trois ans de travail. D'après la liste des matériaux fournie par l'estimateur, le pont serait constitué d'une ferme de type Town. En

effet, un grand nombre de chevilles de bois est indiqué dans l'estimé. Des arches laminées renforceraient l'ensemble à des endroits stratégiques et les deux voies charretières du pont seraient séparées par une ferme médiane.

Peter Paddleford a construit un nombre imposant de ponts couverts en Nouvelle-Angleterre, utilisant entre autres la ferme à Croix de Saint-André de Stephen H. Long, brevetée en 1830, l'arche laminée et diverses adaptations de structures existantes. Plus tard il développa une structure fort populaire mais qu'il ne jugera pas utile de faire breveter. De nombreux exemples de structure Paddleford ainsi que quelques ponts Long construits par lui ou ses descendants, existent encore au New-Hampshire, au Vermont et au Maine.

Mais revenons à notre projet du siècle. Le commissaire Pothier ne ménagea pas ses bons mots à l'égard du plan de l'américain, alléguant que ce pont "ferait l'orgueil du pays qu'il ornerait" en tant que "superbe monument national". Les \$ 37,567 qu'il allait coûter passeraient peut-être mieux aux yeux des politiciens. Malheureusement les finances publiques ne permettaient pas à l'Etat de se doter de "morceau magnifique d'architecture" tel que décrit par le Commissaire. Le bac continua de faire des traversées risquées sur la rivière des Prairies pendant plusieurs années. Nous avons raté un rendez-vous avec l'Histoire...

A SUIVRE

Note: Peter Paddleford a construit au moins un (1) pont couvert au Québec: celui de Rock-Island (61-69-17), en 1847. Ce pont très élégant portait de toute évidence la signature de l'Américain de par son style de portique. La structure du pont était décrite comme "Paddleford's Arch and Suspension Rods": une arche laminée couplée à une adaptation d'une ferme de type Pratt.

REFERENCES: *Travels Through the Canadas*, Georges Heriot, 1807, 232 p.

Journaux de la Chambre d'Assemblée du Bas Canada, du 9 janvier au 25 mars 1805

Statuts de l'Assemblée Législative, 1808 - 1833

Appendices aux Journaux de la Chambre d'Assemblée, 1834

Gazette de Montréal, 28 octobre 1805 - 18 octobre 1806

Covered Bridges of the Northeast, Richard Sanders Allen, 1957

The Evolution of Wooden Bridge Trusses to 1850, J.G. James dans *Journal of the Institute of Wood Science*, juin 1982.

La liste infø en pøurcentage

Daniel Guay

La dernière version de la liste informatisée publiée en novembre 1985 par la SQPC présente maintenant un répertoire de 785 ponts couverts à travers le Québec. Elle représente depuis 5 ans le fruit d'un travail de recherche sans relâche de la part des "vieux routiers" de la Société. Bien qu'au tout début, la cueillette de renseignements se faisait des plus abondantes, il fallait quand même bien classer toutes ces données sur une liste afin de mieux s'y retrouver. On notera que la compilation de ces données s'est faite par ordre de découverte et non selon leur ordre géographique. Ainsi, tous les nouveaux renseignements pertinents dernièrement ajoutés représentent une augmentation de près de 4% de son volume par rapport à la 3e version de cette liste. Encore aujourd'hui, ces mêmes "vieux"

prouvent leur acharnement pour la recherche sur nos ponts couverts compte tenu que la poursuite de cette recherche s'avère de plus en plus difficile et exigeante. Chapeau à ces gars-là!

Cependant, il y a des choses dans cette liste qui m'agacent l'oeil. Ces choses sont tous ces points d'interrogation qui voudraient bien disparaître sous l'impression des renseignements qu'ils cachent. Or, je me suis penché sur la question ou plutôt sur les questions, je les ai comptés!

D'abord, en procédant au décompte des ponts dans chaque comté, on notera un répertoire de 784 ponts au lieu de 785 causé par le report du 32-06 au 59-04 et qui par ce fait est compté 2 fois. L'étude révèle également que le pont Davitt (45-05), dém-

nagé en 1983 de son emplacement original de Stanbridge-Est au Village québécois d'antan de Drummondville, ne figure plus parmi les ponts couverts encore existants au Québec. Toutefois, l'objet même de cette étude est essentiellement basé sur le pourcentage des ponts répertoriés dont on ne connaît pas le nom, la date de construction et/ou de destruction, le type de structure et la longueur. Les pourcentages sont faits par régions administratives et non par comtés ce qui donne des pourcentages plus réels.

Ainsi, si ce tableau démontre la recherche qu'il reste à faire sur cette liste informatisée, il révèle paradoxalement tout le travail qui a été fait.

TABLEAU DES POURCENTAGES PAR REGIONS ADMINISTRATIVES

	sans nom	sans date construc.	sans date destruct.	sans type structure	sans longueur
REGION 1 Bas-St-Laurent/ Gaspésie	35%	47%	61%	19%	27%
REGION 2 Lac-St-Jean	40%	52%	49%	42%	38%
REGION 3 Québec	37%	57%	48%	38%	37%
REGION 4 Mauricie/ Bois-Francs	41%	52%	65%	43%	34%
REGION 5 Cantons de l'Est	38%	57%	51%	16%	37%
REGION 6 Montréal	26%	46%	53%	40%	36%
REGION 7 Outaouais	10%	59%	34%	14%	18%
REGION 8 Abitibi/ Témiscamingue	66%	41%	37%	37%	14%
REGION 9 Côte-Nord	68%	60%	52%	32%	36%
MOYENNE	40%	52%	50%	31%	30%

Un attrait gaspésien oublié

Barbara Brainerd

Quand on examine la côte gaspésienne sur une carte routière, la rareté des voies de communication s'enfonçant dans les terres est frappante. Cependant un petit réseau routier dans le secteur Cloridorme sollicite mon attention. Celui-ci relie la côte au petit village de Saint-Thomas de Cloridorme. Chaque fois que je consultais cette carte, je me demandais à quoi pouvait ressembler cet endroit. Que trouve-t-on dans cette localité? Peut-être quelques maisons peu différentes de celles de tout autre établissement gaspésien? Une église, un magasin? Peut-on voir le golfe Saint-Laurent du haut du plateau? Penchée sur cette carte, mes réflexions en regard de ces questions prenaient graduellement la forme d'une rêvasserie.

Aujourd'hui je me dis: "Nous ne sommes jamais allés dans ce village, Saint-Thomas de Cloridorme" et l'idée d'y aller un jour continue de me fasciner. Je doute maintenant que j'irai là-bas, finalement. Cependant, peut-être que certains d'entre-vous s'y rendront et alors, pour moi, par délégation ce serait un fait accompli.

Ces petits chemins apparemment pittoresques, au nord de Saint-Thomas de Cloridorme, assujettis à leur rôle de communication, semblent vouloir se fusionner parfois, puis brisant une certaine conti-

nuité, ils se dispersent tout à coup pour fuir une côte au relief tourmenté. De chacun des villages au nom évocateur de Petite-Vallée et Petite-Anse, une route se déploie vers le sud et se joint à une autre tracée parallèlement à la côte. Entre ces deux villages se retrouve Pointe-à-la-Frégate. Un peu plus au sud, au bout de la route de gravier, voilà l'énigmatique Saint-Thomas de Cloridorme. Sur la route côtière, à l'est de Petite-Anse, il y a notre Cloridorme plein de souvenirs. Entre ce point et Grand-Etang, est blotti le hameau de Saint-Yvon. Les ponts couverts étaient nombreux dans cette section: Petite-Madeleine, Grande-Vallée, Petite-Vallée, Cloridorme, etc. Le Bulletin de la Connecticut River Valley Covered Bridge Society a publié dans le passé des photos de ces ponts prises par Ray en 1938. Tous ces ponts, à l'exception de celui de Grande-Vallée, ont été remplacés depuis belle lurette, mais les routes existent toujours, le long de la côte et dans les terres, semblant nous inviter à découvrir des endroits comme Saint-Thomas de Cloridorme.

Note de l'éditeur: Le village de Saint-Thomas de Cloridorme a été fermé par le gouvernement au début des années soixante-dix avec 14 autres paroisses dites "marginales". Aujourd'hui, rien ne subsiste du dit village.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

L'assemblée générale annuelle de la SQPC se tiendra samedi le 16 août, au Village québécois d'antan de Drummondville (autoroute 20, sortie 181).

PROGRAMME DE LA JOURNÉE:

- 13.00-15.00 hres: assemblée générale et élections
- 15.00-15.30 hres: pause
- 15.30-17.00 hres: présentation d'un diaporama sur les ponts couverts canadiens autres que ceux du Québec.

Sur présentation de la carte de membre l'admission au Village sera gratuite**. L'ouverture du site a lieu à 10hres le matin. Des aires de pique-nique sont disponibles et des membres y seront pour le dîner.

* chaque membre doit présenter SA carte.

BIENVENUE A TOUS!



La galerie de photos des directeurs nous montre notre agent de liaison, M. Conwill, à l'oeuvre dans une des régions du Québec qu'il affectionne tout particulièrement: l'Abitibi-Témiscamingue. L'appareil "speed graphic" est tout indiqué pour la photographie de structures anciennes.

Guigues (61-70-04), juin 1984

Assemblée générale

Le numéro d'été du Pont'âge signifie également la convocation de l'assemblée générale. Venez nombreux à cette réunion. C'est l'occasion de se connaître et pour les administrateurs c'est une des rares fois où il est possible de recueillir l'avis des membres sur le travail accompli et sur les orientations à donner à la Société.

Témoignage

A la clôture des fêtes du cinquantenaire de Val-Alain, Mme Marie-Claire Auclair a présenté un diaporama sur l'ensemble des activités tenues lors de cette année de festivités. Le clou du diaporama était une diapositive des triplets de Val-Alain (61-40-04/05/06). Le commentaire unanime des anciens du village a été à l'effet que bien peu d'entre eux croyaient revoir ces ponts couverts car aucune photo des trois ponts ensemble n'a pu être retracée lors des recherches préparatoires au cinquantenaire. Cette diapositive de la collection de M. Richard Roy de Manchester, N.H., fournie aux organisateurs par la SQPC, prouve l'importance des archives et la nécessité de partager l'information recueillie.

Conseil de la culture de l'Estrie

A la demande du Conseil de la culture de l'Estrie, la SQPC a préparé un dossier concernant les ponts couverts de l'Estrie. Ce dossier contient des remarques et suggestions visant à établir les priorités en vue d'entreprendre les démarches nécessaires au classement de certains ponts couverts de cette région. Il est fort probable que ces démarches seront entreprises sous peu afin que des ponts de type Howe et à ferme à poinçons multiples soient classés ou reconnus. Dans ce rapport l'accent est mis prioritairement sur des ponts encore en service. Ces structures sont vulnérables et sujettes à être réparées de façon inadéquate.

La vallée de la Matapédia

Sur cinq (5) ponts couverts toujours existants en Matapédia, deux (2) sont actuellement fermés à la circulation. De plus, cette région fait figure de parent pauvre en ce qui concerne la signalisation, l'entretien et la protection des ponts couverts (charge maximum, gabarits, etc.). Cette situation est due en partie à l'attitude du responsable local du ministère des Transports, bureau de Mont-Joli. A ce sujet une lettre a été envoyée au ministre des Transports, monsieur Marc-Yvan Côté. Le but de cette lettre est de tenter d'obtenir une meilleure collaboration des personnes chargées de gérer les biens publics.

Note: La date de tombée pour le numéro du Pont'âge automne 1986 est le 31 août.



Ecussons

June et Richard Roy de Manchester, N.H., font un travail remarquable en ce qui concerne la vente des écussons de la Société. Lors de différentes rencontres qui regroupaient des amateurs de ponts couverts, ils ont vendu plus de cinquante (50) nos écussons. Au cours de la belle saison, nous ne serions pas surpris de croiser quelques personnes portant un écusson de la SQPC aux abords des ponts couverts du Vermont ou du New Hampshire, par exemple. Merci June et Richard.

Pont Balthazard

Lors d'une assemblée régulière du Conseil, la municipalité de Brigham de qui relèvent les ponts couverts Balthazard et Decelles/Fortin (61-11-01/02), mieux connus sous le nom des ponts de Adamsville, a demandé au ministère des Affaires culturelles une expertise afin que le pont Balthazard soit remis en état. Ce pont a été la victime des vandales et le lambris est considérablement détérioré. Il est probable que cette requête sera acheminée au ministère des Transports.

L'EMBLEME OFFICIEL DE LA SQPC, un signe de reconnaissance pour tous les membres. A l'approche du cinquième anniversaire de la Société, nous sommes heureux de vous proposer cet écusson deux (2) couleurs sur fond blanc. Disponible au secrétariat au coût de \$2.50 + 0.50 de frais de poste. Une bonne façon d'assurer le financement des activités de votre Société.



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. (les Vol 1 et 2 sont maintenant épuisés)

Cassette Beta ou VHS du diaporama "Un toit sur la rivière": \$20.00 + frais de poste.

Cartes postales. 4 pour \$1.00. 4 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.