# LE PONTÂGE

VOL VI NUMERO 3

PRINTEMPS 1987





Pont Mullen #4 ou Arthur (61-40-07), sur la rivière Filkars, à Saint-Sylvestre, comté de Lotbinière. Ce pont est disparu du paysage québécois en 1955. Il était situé à environ deux kilomètres à l'est du pont Francoeur (61-40-03). Fusain par Gaétan Forest.

Société québécoise des ponts couverts inc.

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



Société québécoise des ponts couverts inc.

Le  $\operatorname{\textit{Pont'age}}$  est publié par la SQPC 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'age*, et se termine le 31 octobre de 1'année.

Coût de la publicité dans le *Pont'âge*: \$5.00 par pouce par colonne.

DÉPOT LÉGAL: 2e trimestre 1987

Bibliothèque nationale du Québec

Bibliothèque nationale du Canada
ISSN 0832-7572

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

#### St-Méthode

Le pont Painchaud de St-Méthode a subi quelques réparations. Les approches ont été changées mais le nouveau propriétaire, M. Boisvert, a respecté le style particulier de cette structure. Par contre, des réparations majeures seront requises sous peu si la situation présente n'est pas corrigée. La ferme du côté amont présente une courbe prononcée et cela est dû à l'affaissement d'un pilier. Le pont Painchaud présente la particularité d'avoir deux propriétaires: M. Boisvert et l'Alcan. L'entretien des piliers relève de l'Alcan et la compagnie a été avisée de l'état de ces derniers.

#### Photographie

En décembre dernier, le club l'Evasion photographique, présidé par M. Michel Marleau, consacrait une de ses assemblées régulières au thème des ponts couverts. La qualité des diapositives présentées ainsi que l'excellence des informations fournies à la vingtaine de participants ont fait que le prédent et le vice-président de la SQPC ont eu bien peu de choses à ajouter. Plusieurs membres de la SQPC en sont venus à s'intéresser aux ponts couverts après en avoir "visé" un certain nombre avec leur appareil photo. On finit par se demander ce que ces ponts font dans le paysage et de là débute la recherche d'informations.

#### Rétrospective 86

Bien qu'aucun pont ne soit disparu durant l'année, quatre ponts couverts sont toujours fermés à la circulation, et de ce nombre, trois sont menaçés de démolition:

- St-Léon-le-Grand, rivière Humqui, Matapédia (61-43-08)
- Causapscal, pont Plante, rivière Matapédia, Matapédia, (61-43-03)
- Val-Barrette, pont Meilleur, rivière Kiamika, Labelle (61-33-06)
- Power's Court, rivière Châteauguay, Huntingdon, (61-27-01). Il est de plus en plus question d'une restauration complète plutôt qu'un simple renforcissement de la structure pour la rendre conforme aux normes actuelles.
- Abitibi-Témiscamingue: d'ici quelques années, tous les ponts de cette région auront été réparés. Les travaux se poursuivront au pont de Guigues l'an prochain, et le pont de Macamic est un des prochains à recevoir la visite des équipes d'entretien du ministère des Transports.

Comme on peut le constater à la lecture de ce résumé, la région Matapédia se dépouille peu à peu de son patrimoine. Des échanges avec le Ministre des Transports ont lieu afin de renverser cette tendance.

#### Les ponts rouges du Québec

L'accueil réservé à cette publication de la SQPC est des plus favorable et la vente du guide va bon train. A l'approche de la belle saison, n'oubliez pas de glisser votre exemplaire dans la boîte à gants de l'automobile. Il y a toujours un pont couvert à proximité.

#### Cartes postales

Suite au texte concernant les cartes postales de ponts couverts (VOL VI, #1), M. Jacques Plamondon, membre de la région de Québec, nous fait part de ses découvertes: Grande Vallée (61-23-01), photo prise en été. Notre-Dame des Pins (61-06-01); photo prise alors que le pont est toujours en service. Il s'agit donc de deux nouveaux ponts existants à avoir fait l'objet d'une carte postale. Les recherches de M. Plamondon lui ont également permis de mettre la main sur une carte postale représentant le pont couvert Bugeaud de New Richmond, disparu en 1972 (61-10-01). Dans la même veine, notre interlocuteur a noté que la municipalité de Saint-Ludger de Beauce utilise un dessin de Noël Chevrier pour illustrer son bottin téléphonique. Le dessin de M. Chevrier représente le pont couvert du village, construit en 1918 et disparu en 1959 (61-22-04).

#### Chute-St-Philippe

Un accident impliquant deux automobiles est survenu dans le pont couvert de Chute Saint-Philippe (61-33-05). Des dommages importants ont été faits à la structure forçant les autorités à restreindre la circulation sur ce pont. Des travaux seront entrepris dans les mois à venir afin de réparer le pont couvert.

## Une structure nouvelle dans le paysage québécois

Gaétan Forest

Au tout début des années 1800, une route connue sous le nom de chemin Saint-François reliait Sherbrooke à Drummondville. Cette route à peine carossable, longue de plus de 80 kilomètres, traversait du côté droit de la rivière Saint-François à Bromptonville, puis repassait sur la rive gauche à Richmond. Des services de bacs étaient utilisés à quelques endroits à l'appellation typiquement anglosaxonne comme, entre autres, Hall's Crossing, McLean's Ferry, Husk Scow Ferry, Melbourne et Brompton. En 1846, le seul pont permanent qui enjambait la rivière Saint-François était le pont Aylmer (61-67-04) à Sherbrooke.

1840, les résidents Richmond et de Melbourne, jusque là insatisfaits des moyens existants de franchir la rivière, commencèrent à exiger la construction d'un pont. Cette idée faisait déjà hocher bien des têtes. Aucun pont ne pourrait résister aux fréquentes débâcles et inondations de la rivière Saint-François. Mais un homme entreprenant comme Daniel Thomas ne battrait pas en retraite devant le scepticisme général. Il pensa résoudre le problème en construisant un pont flottant qui pourrait être enlevé chaque automne avant la formation des glaces et replacé chaque printemps. Ce pont consisterait en deux longs radeaux reliés par leurs extrémités au centre de la rivière. Ainsi serait fondée la Richmond Floating Bridge Cie. Cependant, ce plan astucieux ne se concrétisa pas.

Quelques mois plus tard, le Département des Travaux publics reçut une pétition de Messieurs Toil et Longmore proposant la construction d'un pont à péage. Les pétitionnaires réclamaient un droit exclusif d'exploitation d'une traverse pour une période de 99 ans. Aucune autre traverse ne devrait être construite sur une distance de 8 kilomètres en aval et en amont pour au moins ans. Malheureusement, associés ne reçurent pas l'autorisation du gouvernement de commencer les travaux.

1845, le Département des Travaux publics lance des appels d'offres pour la construction d'une route devant relier Arthabaska et Melbourne, ainsi que pour la construction du pont Melbourne (61-57-03), sur rivière Saint-François. L'entrepreneur Baird propose ses services mais juge la somme allouée pour ce travail (\$12,500) insuffisante et affirme qu'il devra ériger le pont sur des culées et piliers en bois plutôt qu'en pierre. Suite à cela, les gens de Melbourne et du canton de Shipton demandent un octroi supplémentaire à la Législature. Une telle entreprise allait donc coûter passablement cher. A la dernière minute, entrepreneurs Chamberlain et Merrimer clament qu'ils peuvent construire ce pont pour ₹ 4,205. Soucieux d'économiser de précieuses livres, le Département accorde à cette nouvelle offre une attention particulière, mais doit déchanter quand les entrepreneurs, à la demande de leur contremaître Lewis, réclament plus d'argent.

Enfin, en 1847, après maints pourparlers, les travaux pouvaient commencer. Les plans du pont Melbourne ont été dressés par Frederick Preston Rubidge, ingénieur-architecte du Département des Travaux publics. M. Rubidge, familier avec les techniques américaines de construction de ponts, décida d'utiliser la structure inventée par M. Théodore Burr, de Pennsylvanie. Perfectionniste, l'ingénieur des Travaux publics ajouta au pont de Melbourne une petite touche personnelle. Rarement on avait vu du "Burr" comme cela. En plus des arches d'une portée de 52,3 mètres (171 pieds 6 pouces) et des traditionnels poinçons et arbalétriers, on pouvait remarquer dans la structure des tirants, des appuis plusieurs petits éléments qui ne figuraient pas dans le brevet initial de 1804. Il est normal qu'après une quarantaine d'années d'utilisation de ce brevet en Amérique, il se soit modifié.

En même temps, à Nicolet, on devait construire un pont important sur la rivière Nicolet. A la demande de son ministère, M. Rubidge adapta les plans du pont Melbourne à celui de Nicolet. Cependant, on ne prévoyait pas

Suite page 7

Old Wooden Bridge, Richmond, Que.



Pont Melbourne (61-57-03), sur la rivière Saint-François, à Melbourne, comté de Richmond; 1848-1882. Photo: carte postale; collection Joseph Conwill.

## Le retour

Gérald Arbour

Le pont couvert de l'Anse St-Jean (Saguenay) est en voie de se mériter le titre du pont couvert le plus connu du Québec. La couverture de presse entourant l'incident du printemps dernier jusqu'au retour du pont à son emplacement d'origine a contribué à sensibiliser de larges secteurs de la population de l'importance qu'il y a à conserver son patrimoine et des efforts nécessaires pour qu'un tel voeu devienne réalité.

La balade du pont de l'Anse St-Jean est un bel exemple de ce qu'une communauté peut réaliser quand une menace pèse sur un héritage commun.



Le retour, 15 décembre 1986. Photo: Gérald Arbour

## Historique

C'est le 17 août 1928 que le maire Edouard Harvey et les conseillers s'entendent sur la nécessité de construire un pont au coeur du village. La compagnie Price, omniprésente dans la communauté, et le député Delisle sont sollicités pour la réalisation de ce projet.

Convaincu de la pertinence d'une telle entreprise, le maire Harvey accepte de financer à même ses sous les travaux en attendant la somme allouée par le gouvernement. La rumeur veut que le Québec soit passé maître de la politicaillerie lorsqu'il était question de voirie dans la province. Le pont couvert de l'Anse St-Jean semble avoir été au coeur d'un débat qui a alimenté les conversations pendant un certain temps. A l'hiver de 1930, soit immédiatement après la construction du pont, certains conseillers se prononcent contre le remboursement au maire Harvey des sommes qu'il a avancées pour assurer le début des travaux. Les raisons qui motivaient ce refus demeureront obscures étant donné que le livre des minutes de la Municipalité a été découpé pour la période couvrant les délibérations de février à août 1930.

Malgré ces tiraillements, le projet de pont couvert a été mené à terme sous la conduite d'Auguste Beaudet et le gouvernement provincial a affecté la somme de deux mille soixante neuf dollars et quatre-vingt sept sous (\$2069.87) à même le budget de la colonisation. Bien qu'Auguste Beaudet ait été officiellement le conducteur des travaux, c'est le nom de Laurent Bouchard qui sera retenu.

## Laurent Bouchard

Né aux Eboulements en 1870, il s'amène à l'Anse St-Jean pour travailler à la construction de l'église. Il est alors agé de dix-huit (18) ans. Charron de métier, très vite ses activités se diversifient et il peut ajouter les titres de charpentiermenuisier à sa carte de visite.

Bien qu'Anna Thibeault lui trouve des allures d'écureuil avec ses pommettes saillantes et son teint roux, le jeune Bouchard fait sa conquête et leur mariage est célébré dans une église en pierre toute neuve. De cette union naquit 14 enfants. Pour loger une telle progéniture,



Laurent Bouchard, 1870-1950 Collection Y.L. Gagné

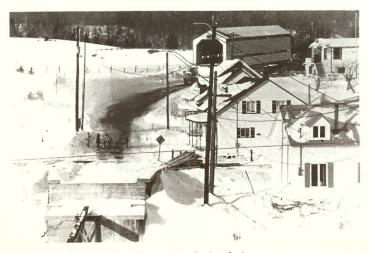
Laurent Bouchard ne lésine pas sur les moyens. Bientôt s'élève une construction de trois (3) étages qui pour un temps tiendra lieu d'hôtel. Cette maison sera l'une des premières au village à avoir l'électricité, vingt ans avant l'arrivée de l'électrification rurale. La boutique de Laurent Bouchard est un lieu fréquenté. On vient y prendre livraison de ses meubles, on discute de la construction d'une goélette\* ou on y fàit réparer sa calèche. Les voitures construites par Bouchard sont signées comme on disait à l'époque. Finition soignée, couleurs gaies, notre homme pratique avec enthousiasme le métier qu'il a appris à St-Raymond de Portneuf.

Toutes ces activités n'empêchaient pas cet homme de métier de relever d'autres défis. En 1929 c'est à lui que l'on fait appel pour construire le pont du village. Quelques années plus tard, il sera engagé comme premier charpentier à trois dollars cinquante (\$3.50) par jour pour réaliser les ponts couverts du lac Ha! Ha! Un de ces ponts existe toujours à Boileau (61-17-04). On estime à quatorze (14) le nombre de ponts couverts construits par Laurent Bouchard. Ces ponts étaient majoritairement situés au Saguenay bien qu'il ait eu à se rendre dans la région de Bersimis. Pour chacun de ces contrats le scénario était le même: Laurent Bouchard se rendait sur place pour veiller à la coupe du bois nécessaire à la construction. Une fois le travail terminé, parfois après de longs mois d'absence, il rentrait à l'Anse reprendre ses activités là où il les avait laissées.

Les mots d'André-Anne Fortin, un contemporain de Laurent Bouchard, résument bien la carrière de l'un de nos plus illustre bâtisseur de ponts couverts: "il était capable de bâtir... il avait les plans dans sa tête lui".

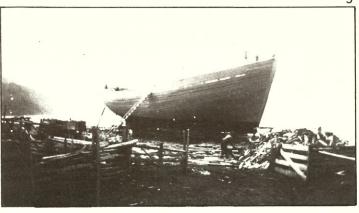


Hôtel St-Jean, résidence de la famille Bouchard. Collection Annette Bouchard



Un pont qui revient de loin... Photo: Gérald Arkour, avril 1986.

61-17-01



Construction de la Providence. Coll. Annette Bouchard

## 2 avril 1986-15 décembre 1987

La population de l'Anse St-Jean n'a jamais douté qu'un bon matin elle retrouverait son pont couvert à sa place habituelle. Le 15 décembre 1986, cette structure de cent (100) tonnes entreprenait par la route le voyage qu'elle avait accompli en sens inverse sur la rivière. Le pont a été complètement réparé et les assises\*\* ont été haussées d'un mètre, ce qui devrait suffire à éviter de nouveaux problèmes. De plus, les activités d'Hydro-Québec dans le secteur de la rivière St-Jean sont dorénavant connues, ce qui devrait également contribuer à diminuer les risques d'embâcles.

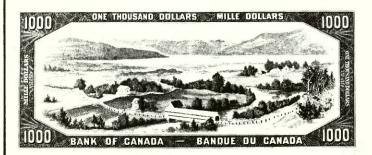
Le fait d'effectuer des réparations majeures sur cette structure vieille de cinquante huit (58) ans permet d'espérer que ce pont couvert survivra de nombreuses années à son constructeur. Le village de l'Anse St-Jean est un des plus typique du Saguenay. Les autorités municipales entendent exploiter cette particularité afin de développer l'industrie touristique. Le pont couvert constitue une pièce maitresse de cette stratégie de développement. L'étape suivante devrait être la reconnaissance de cette structure en tant que monument historique. Les citoyens de ce village ont fait la preuve que le passé a des racines sur les bords du Saguenay.

- \* L'embouchure de la rivière St-Jean a été le site d'un important chantier maritime. M. Laurent Bouchard y a construit quelques goélettes:
  - L'Etoile de Mer, capitaine Joseph Boudreault
  - Le H.A.B., capitaine Hylas Boudreault
  - La Providence, capitaine Jos. Boudreault
- \*\* Les nouvelles approches du pont lui confèrent un style "pennsylvanien" avec ses murets de pierre. Unique au Québec.

#### SOURCES:

-Mme Annette Bouchard, fille de Laurent Bouchard -L'Anse St-Jean, 150 ans d'histoire, Russel Bouchard -Les ponts couverts du lac HaHas!, Yolande-Linda Gagné

## Pour collectionneurs fortunés



Inchangée depuis son émission en 1954, 1 coupure de mille (\$1,000.) dollars subira des transformations majeures, comme tous les autres billets ayant cours légal actuellement.

L'oiseau qui ornera l'endos du billet n'a pas encore été choisi et la date de la mise en circulation des nouveaux mille dollars est indéterminée. Cependant, si vous souhaitez conserver un mille dollars à l'effigie du pont couvert de l'Anse St-Jean, il vous reste peu de temps... pour faire des économies.

Les billets à forte dénomination (\$100. et plus) ont une durée d'utilisation supérieure à huit ans. Fait de fibre de coton, le papier monnaie est produit au Canada par la compagnie Domtar. La Banque du Canada estime à sept cent vingt sept mille (727,000) le nombre de billets de mille dollars en circulation.

Gérald Arbour

SOURCE: La Banque du Canada

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

Joseph D. Conwill

Plusieurs ponts couverts importants du New-Hampshire font ou feront l'objet de réparations majeures. Il est encore temps de photographier certains d'entre-eux avant le début des travaux.

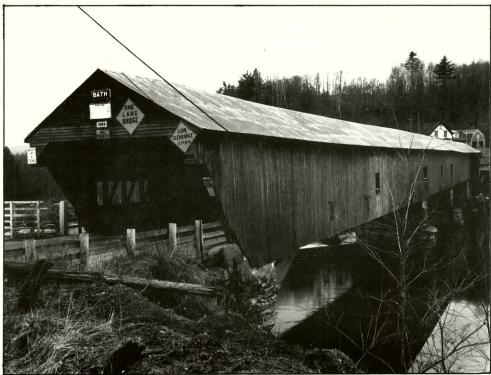
Des rénovations sont actuellement en cours à Bath, N.-H., où un très long pont couvert (108 mètres) franchit à la fois la rivière Ammonoosuc et la voie de chemin de fer du Boston & Maine. Ce pont couvert unique dont la ferme très rare ressemble à un Haupt modifié fut construit en 1832, donc avant l'homologation du brevet du général Haupt en 1839. Un autre exemple de cette structure existe à Thetford Center, dans le Vermont. Le pont de Bath a été modifié plusieurs fois durant son existence, et aujourd'hui il renferme une collection étonnante de poutres, d'arcs et de piliers. Il demeure cependant un reflet fidèle de l'aspect que pouvaient prendre nos vieux ponts couverts à l'époque.

Près de là, au centre de Woodsville, N.-H., entre les cantons de Haverhill et Bath, existe un autre long et très vieux (c.1829) pont couvert sur la même rivière Ammonoosuc. Cette structure, avec sa passerelle extérieure, dessert la route 135 et supporte une circulation trop lourde. Certaines personnes

proposent de détruire le pont, tandis que d'autres prônent son contournement. L'avenir de ce pont demeure incertain; il faut donc le visiter bientôt.

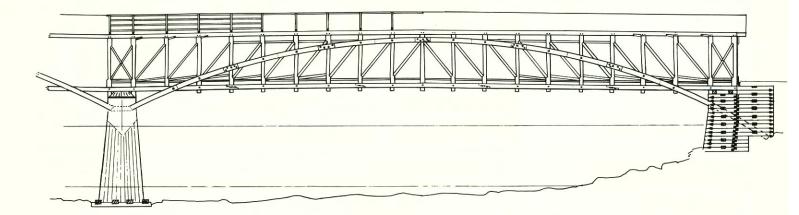
Et naturellement, le pont bien connu de Windsor (Vermont)-Cornish (N.-H.) attend toujours des réparations majeures. Ce pont couvert, exempt de péage depuis 1943, est le plus long aux Etats Unis avec ses deux travées totalisant 140 mètres.

Le printemps qui est déjà à nos portes fournit l'occasion de visiter ces trois ponts couverts peu éloignés de la frontière québécoise.



Pont de Bath, New-Hampshire, sur la rivière Ammonoosuc, construit en 1832. (29-05-03). Photo: Joseph D. Conwill, 1986.

## Une structure...



couvrir ce pont. L'ingénieur proposa également un plan de pont couvert Howe pour chacun des sites, mais le plan Burr a finalement été choisi par les autorités municipales des deux villes.

Melbourne, les travaux Α de construction allaient train. Les charpentiers Thomas McGee, arrivé récemment d'Irlande, et Thomas Latter devaient se surpasser pour ériger cette structure complexe dans toutes les règles de l'art. Pendant que M. Lewis supervisait les travaux, la forge de M. Ephraim Driver fonctionnait jour et nuit pour approvisionner le chantier de construction en clous et boulons. M. Rubidge lui-même fut invité à quelques reprises pour conseiller les entrepreneurs. Afin de rendre cette entreprise profitable, il ne fallait rien laisser au hasard. A Nicolet, le procédé

fut si mal compris que le pont construit selon le même modèle s'écroule de lui-même sept ans plus tard. Même si le fait d'avoir laissé la charpente de ce pont à découvert n'a pas favorisé la longévité de l'ouvrage, la responsabilité du désastre incombe à l'entrepreneur qui, croyant bien faire, a alourdi la structure en exagérant les dimensions des matériaux.

Une semaine venait à peine de s'écouler depuis la fin des travaux qu'un soudain dégel, accompagné de pluies torrentielles, occasionne de graves avaries à un pilier du pont de Melbourne. A la suggestion de M. Rubidge, M. Lewis effectue les réparations pour ≠ 250, qui consistent en la pose de plaques de fer sur les faces des piliers les plus exposées aux glaces et de coffrage de pruche tout autour.

Un an plus tard, l'imposante

structure de 225,5 mètres (730 pieds) devient un pont à péage. Une barrière est installée et la maison du percepteur est construite. Les années passent et le pont a besoin de réparations de plus en plus fréquentes. L'amélioration routière tant souhaitée par la population devient un soucis pour les édiles municipaux. décision doit être prise Une sans délai. On devra remplacer cette structure vieille de 35 La proposition d'ériger ans. le nouveau pont à Lower Melbourne plutôt qu'au même site entraîne vives discussions au sein la population. Finalement, un pont d'acier de type Pratt est construit à Lower Melbourne, à environ 1000 mètres en aval de l'ancien. Frustrés, les résidents de Upper Melbourne continuent d'utiliser le pont couvert. Déclaré dangereux par les autorités, le pont de bois est dynamité en 1882. Ainsi s'achève la carrière d'un élégant monument.□

REFERENCES: The Tread of Pioneers, Annals of Richmond County and Vicinity
Vol 1, Richmond County Historical Society, Richmond, Qc., 1966, 206 p.

Report of the Commissioners of Public Works, 1848

Collection nationale de cartes et de plans, Archives publiques du Canada. Ottawa.

<u>Nicolet: ses traverses et ses ponts</u>, Gérard Rivard, Les Cahiers nicolétains, SHRN, Vol. 6 NO. 2, 1984

## D'un pont...

### Les archives

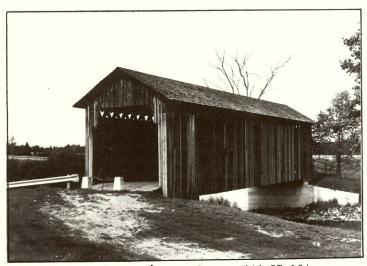
Vu l'importance du fond d'archives photographiques de la SQPC, une politique d'utilisation de ces archives a été établie. La Société québécoise des ponts couverts n'est que le dépositaire de la majorité des photos qu'elle possède. Aucune collection ne lui a été cédée officiellement. Les critères qui ont prévalu lors de l'élaboration de la politique d'utilisation sont les suivants:

- protection des droits d'auteur des propriétaires des photos
- protection de l'originalité de cette collection
- utilisation par et pour la SQPC des photos d'ar-

Sur rendez-vous, les archives de la SQPC sont accessibles à toute personne désireuse de les consulter. Cependant, il sera possible de faire l'acquisition de certaines photographies pour des raisons bien précises. De plus amples détails vous seront fournis en vous adressant au secrétariat de la Société.

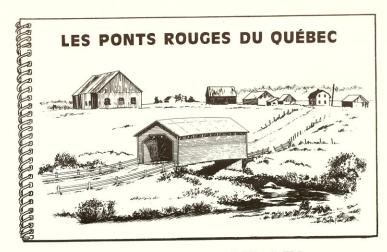
#### Dates de construction

M. Germain Fortin nous communique la date de 1932 pour la construction du pont couvert Balthazard de Adamsville (61-11-01). Nous ignorions cette date ainsi que 9 autres dates de construction pour des ponts couverts existants. Malgré nos recherches, il ne nous est toujours pas possible de déterminer le moment de la construction des ponts suivants: Calamité River (61-02-20), Tingwick (61-04-09), La Baie (61-17-06), Compton Sation, Drouin\*(61-18-01), Compton Sation, Eustis\* (61-18-02), Saint-Léon le Grand (61-43-08), Cowansville (61-45-02), Capelton \* (61-67-02), et Milby\* (61-67-03). Le ministère des Transports nous a fourni des dates pour les ponts marqués d'un (\*). Cependant, ces dates, pour diverses raisons, semblent davantage coincider avec le moment où la Voirie de l'époque a pris charge de ces ponts ou y a effectué des réparations majeures plutôt que les dates de construction. Des recherches plus poussées sont nécessaires avant de publiciser ces dates.



Pont de la rivière au Saumon (61-57-02), Mellourne, comté de Richmond. Construit en 1888. Photo: Gaétan Forest, juin 1986.

Note: La date de tombée pour le numéro du Pont'âge été 1987 est le 31 mai.



## **ENFIN DISPONIBLE!**

## LE PREMIER GUIDE COMPLET DES PONTS COUVERTS QUÉBÉCOIS

80 pages d'informations sur le sujet telles que descriptions, cartes de localisation, historique, photos, schémas, glossaire, etc. Un outil essentiel pour la visite des ponts couverts. Disponible au secrétariat de la Société. Prix: \$6.00 + \$2.00 pour la poste.

L'EMBLÊME OFFICIEL DE LA SQPC, un signe de reconnaissance pour tous les membres. A l'occasion 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

<u>Liste informatisée</u> 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).

<u>Cartes pour correspondance</u>. 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 + \$2.50 frais de poste

Cartes postales. 7 ponts québécois diff. pour \$2.50

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.