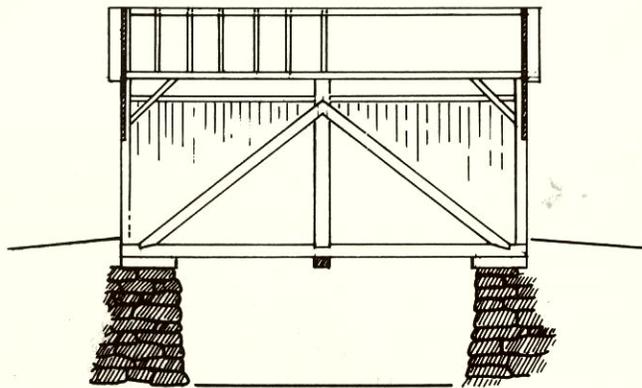
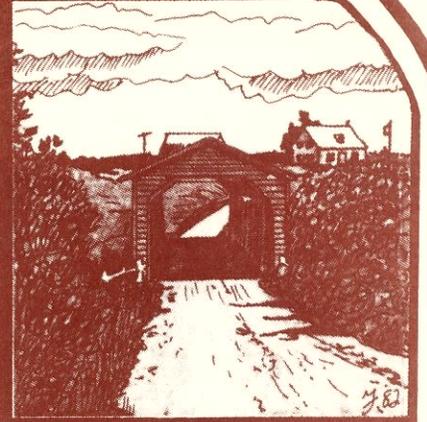


LE PONTÂGE

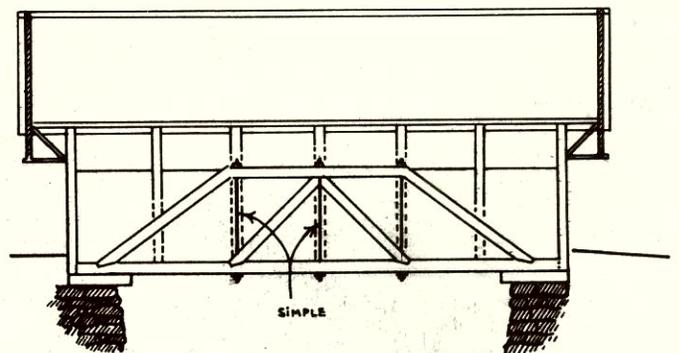
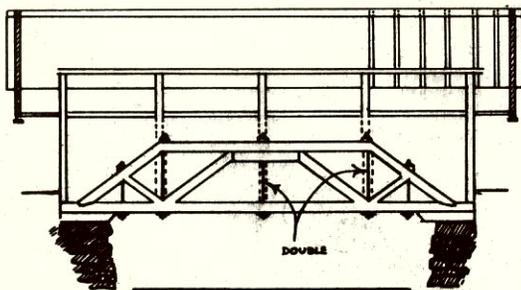
VOL VII NUMERO 2

HIVER 1988



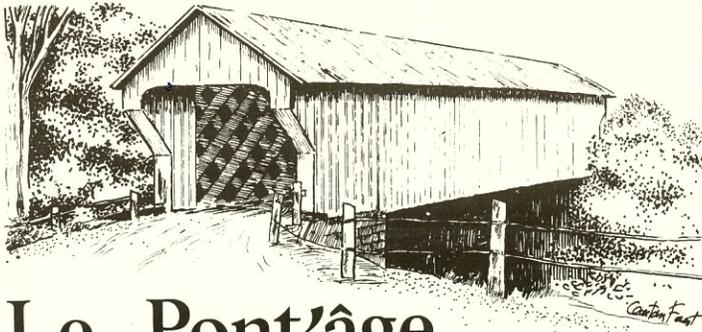
La caractéristique principale d'un pont couvert est sa structure, son squelette. Cette caractéristique est l'agencement des poutres de bois, ou quelquefois de tiges de métal, qui font que le pont, en plus de soutenir son propre poids, réussira à porter les poids énormes qui le franchiront. Ces agencements de poutres, aussi appelées fermes, sont si importants que nos ancêtres ont décidé un jour de les abriter et de les protéger contre l'action combinée de l'humidité et du soleil qui provoquent un vieillissement prématuré du bois.

Pierre Duff



**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)678-7727
 Trésorier:.....Pierre Duff(514)473-7832
 Agent U.S.:.....Joseph D. Conwill(617)543-5569
 Directeur:.....Aimé Quintal(514)581-9945
 Directeur/Éditeur:.....Gaétan Forest(819)986-6045

Le Pont'âge 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'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 1988
 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

*Meilleurs vœux à l'occasion
 de 1988*

D'un pont à l'autre

Pont McDermouth, Eaton

Des réparations mineures ont été faites au pont McDermouth (61-18-06). Quelques planches du lambris ont été remplacées. L'an prochain, le tablier sera refait en entier. Bien qu'une minuscule enseigne interdise la circulation lourde sur le pont, les camions empruntent régulièrement cette route. L'installation d'un gabarit sera nécessaire sous peu afin de protéger cette structure. Ce pont est maintenant annoncé par un panneau distinctif.

Sacré - Coeur

Le pont couvert de la municipalité de Sacré-Coeur (61-62-01) a été victime d'un début d'incendie. La rapidité d'intervention du service des incendies a permis d'éviter le pire. Le feu a pris naissance dans une des culées et, comme c'est malheureusement trop souvent le cas, l'origine de cet incendie serait due au vandalisme ou à la négligence humaine. Une enquête est en cours.

Melbourne

L'action des vandales au pont de Melbourne a été dénoncée auprès de la Municipalité ainsi qu'à la Sûreté du Québec. Bien que concernée par la présence de ce pont sur son territoire, la municipalité de Melbourne n'en est pas propriétaire. Les réparations ont été effectuées par la fondation l'Héritage canadien du Québec, le propriétaire du pont de Melbourne (61-57-02). Il s'agit d'un cas unique dans les annales des ponts couverts de la province.

Eustis

Le ministère des Transports a décidé de surseoir à l'exécution de certains travaux d'entretien au pont couvert d'Eustis (61-18-02). La raison: les vandales. Dans le but de freiner ces gestes dégradants, la SQPC a proposé des solutions visant à régler ou atténuer les problèmes qui surgissent régulièrement à cet endroit. Selon la SQPC l'installation d'un treillis métallique à l'intérieur du pont empêcherait les vandales d'atteindre le lambris et de le détruire. De plus, un toit en planches diminuerait de beaucoup le plaisir des individus qui s'amusent à perforer le toit de tôle en tirant du fusil dans le pont. Un dossier à suivre.

Expo-photo de Contrecoeur

Afin de profiter de la tenue de l'exposition de photos de ponts couverts qui a eu lieu à la maison Le Noblet du Plessis au cours de l'été, la société d'Histoire du Haut-Richelieu a décidé de tenir à cet endroit une de ses assemblées. Messieurs Arbour et Duff de la SQPC se sont rendus rencontrer les membres de cet organisme. L'exposition de ces photographies a été un succès et le comité de la maison Le Noblet du Plessis attribue une partie de ce succès à la participation de la SQPC à cette exposition.

Pont Cook, Cookshire

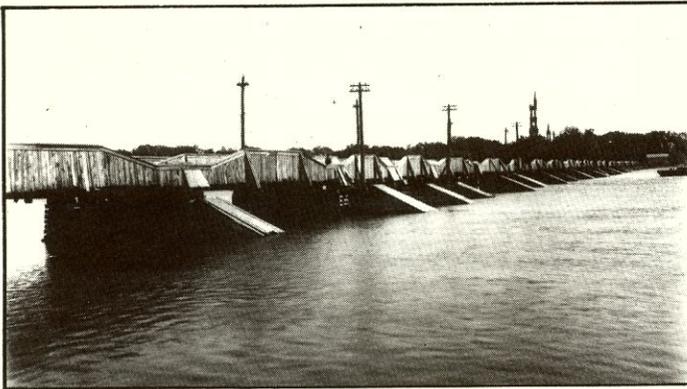
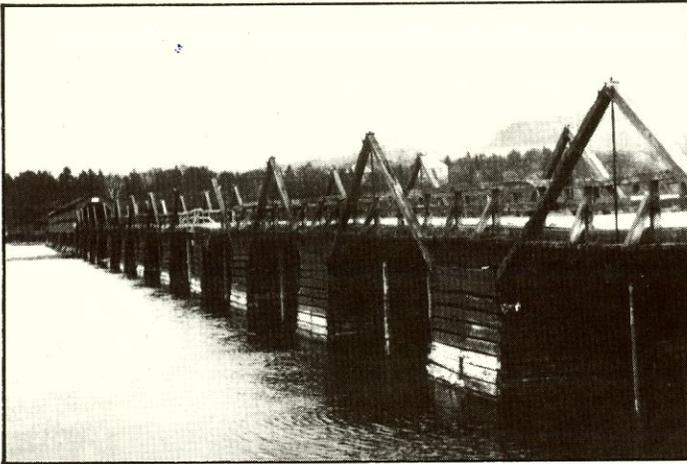
Les personnes qui seraient intriguées par le fait que le toit du pont de Cookshire (61-18-04) n'est que partiellement repeint seront étonnées de connaître la raison de cet état de fait. Le code de sécurité du bâtiment interdit tout travaux à une certaine distance de lignes électriques. Une telle ligne passe à proximité d'une partie du toit, ce qui exclut tout travaux dans cette région à moins: 1- de déplacer la dite ligne ou; 2- de la rendre inopérante momentanément. Il a cependant été possible de débroussailler les abords du pont.

Une nouvelle présentation

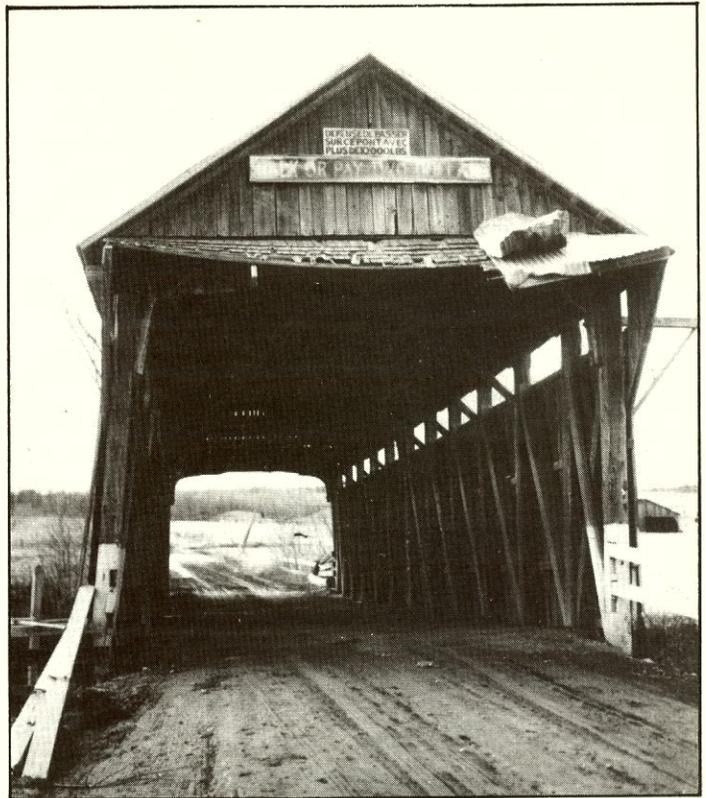
Il nous est maintenant possible de donner suite à la suggestion faite par plusieurs de nos membres. Comme vous l'avez remarqué, votre Pont'âge est maintenant expédié non plié dans une enveloppe arborant le dessin du pont Freeport de Cowansville (61-45-02). Si aucune nouvelle grève ne perturbe le service postal, les parutions du Pont'âge devraient retrouver leur rythme régulier.

Suite page 8

Des charpentes représentant deux époques se sont associées pour former ce curieux ensemble. Pont G. Lemieux (61-23-09), rivière Sainte-Anne, Sainte-Anne-des-Monts. Photo: Collection L.P. Gravel.



Deux voies séparées pour cet imposant ouvrage à travées multiples. Les fermes à double poinçons ont été lambrissées afin de les protéger contre le pourrissement. Pont Jones sur la rivière Richelieu, entre Saint-Jean et Iberville en 1909. Photo: Archives publiques du Canada.



Une ferme à poinçons multiples font populaire dans les Cantons de l'Est. Pont Belisle (61-18-10), rivière aux Saumons, Saint-Edwidge-de-Clifton. Photo: Collection L.P. Gravel.

RECHERCHÉ....RECHERCHÉ....RECHERCHÉ....RECHERCHÉ....RECHERCHÉ....RECHERCHÉ....

La société québécoise des ponts couverts projette de produire une nouvelle carte postale. A cet effet, nous aurions besoin d'une DIAPOSITIVE d'un pont couvert du Québec. Tous nos ponts sont admissibles, les privés, les jolis, les moins jolis, en hiver ou en été.

IMPORTANT:

- diapositives seulement
- date limite pour faire parvenir vos diapositives: le 1er février 1988
- la diapositive gagnante sera choisie par un jury composé de membres du club de photo L'Evasion de St-Bruno. Le nom du gagnant(e) sera connu le 7 mars 1988 lors d'une rencontre régulière du club.
- mentionnez les données techniques de la photo: appareil, objectif, film, etc.
- bien identifier vos diapositives
- les diapositives seront retournées sur demande. PRIERE DE JOINDRE UNE ENVELOPPE PRE-ADRESSEE ET TIMBREE.
- les directeurs ne participent pas à ce projet
- consultez la liste ci-contre. Les ponts énumérés ont déjà été produits en carte postale.

DISPONIBLES A LA SQPC

Vassan: 61-01-29
 N.D. des Pins: 61-06-01
 Grande-Vallée: 61-23-01
 Hull-Ouest: 61-25-12
 Ferme-Rouge: 61-33-02/03
 St-René de Matane: 61-42-03
 St-René de Matane: 61-42-06
 Ste-Agathe: 61-44-01
 Val-des-Bois: 61-52-06
 Trinité-des-Monts: 61-58-08
 Ste-Jeanne d'Arc: 61-60-04
 St-Jovite: 61-72-03 (pont disparu)

NOUVELLES ACQUISITIONS:

St-Félix-de-Dalquier: 61-01-21
 Stanbridge-East à Drummondville: 61-45-05
 St-Jean-de-la-Lande: 61-71-01
 Brébeuf: 61-72-01

Quelques charpentes de ponts en bois

Gaëtan Forest

La recherche sur le thème des ponts couverts a beaucoup progressé ces dernières années. Pourtant, le chercheur se bute encore à une même difficulté, à savoir, d'identifier avec certitude le type de structure de pont couvert le plus primitif au Québec. "Il n'y eut pas au début de type de construction le plus primitif et à la fin le plus évolué et le plus parfait, mais une évolution témoignant de la situation et de la manière de construire propres à une région ainsi que celle d'un architecte ou un groupe d'architecte" cite Werner Blazer, dans "Ponts de bois en Suisse". Ce point de vue s'applique éga-

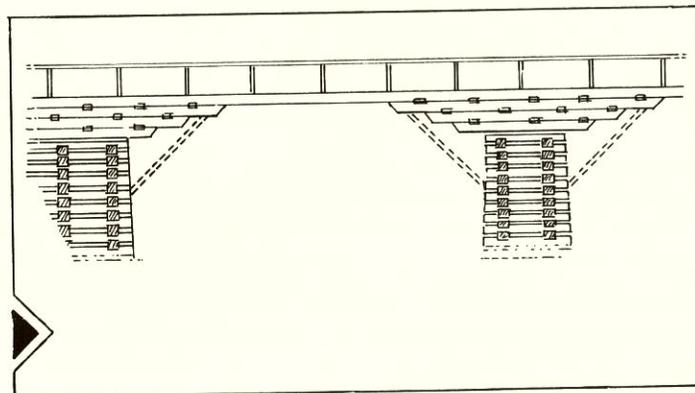
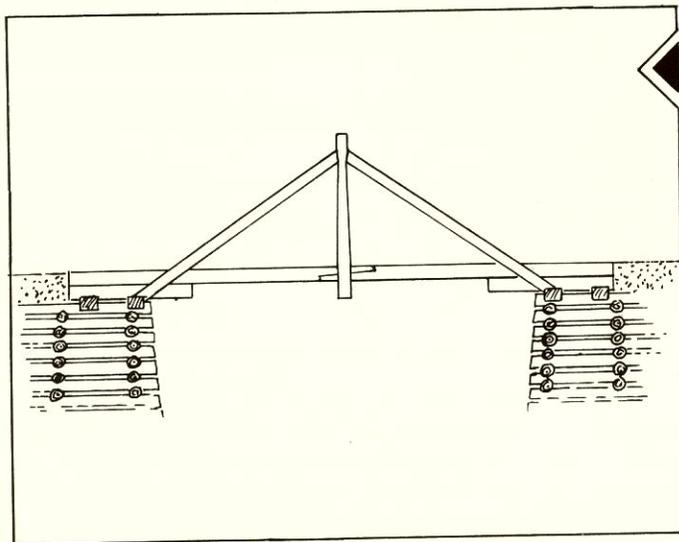
lement à notre pays. Il est fort probable d'ailleurs que le premier pont couvert québécois utilisait une ferme de type Town. Pourtant l'on sait que plusieurs autres modèles de ponts avaient été élaborés bien avant l'homologation de ce brevet. L'on sait également que le lambris et la couverture d'un pont constituent en soi un accessoire, une option de luxe qui a permis de rendre plus permanentes les vénérables structures de bois dont nous parlerons dans cet article. La date précise d'apparition chez-nous de l'art d'abriter les ponts demeure obscure. L'évolution des structures chez les

ponts couverts n'ayant pas suivi le même cheminement que celui des ponts non-protégés, il apparaît plus simple d'oublier pour le moment que certains d'entre eux furent couverts et de commencer notre étude des structures par les plus simples, c'est-à-dire celles que l'on vit apparaître successivement à partir de la fin du XVIIe siècle.

Les structures que nous étudierons en premier lieu sont d'origine européenne. Autrement dit, elles ont d'abord été appliquées par les charpentiers suisses et allemands sur des cours d'eau alpins.

1- Ponts à longerons:

Ce sont ceux constitués d'un simple rang de poutres pleines posées sur des pilotis, sur des chevalets, ou sur des piliers de bois cagés et empierrés. Les poutres étaient souvent posées en encorbellement afin d'allonger la portée du pont. Ces structures simples ont été largement utilisées au Québec entre 1670 et 1840 à cause de leur simplicité de construction. On en construisait encore vers 1860 quand il fallait ériger rapidement des ponts peu coûteux. Cependant, à cause de leur faible portée et de leur tendance à fléchir à la longue, ces ponts avaient le grand désavantage de n'être utilisables que pour les petits cours d'eau; ou alors, quand on utilisait ce modèle sur des rivières plus importantes, il fallait construire un grand nombre de piliers qui rendaient le pont vulnérable aux glaces du printemps.

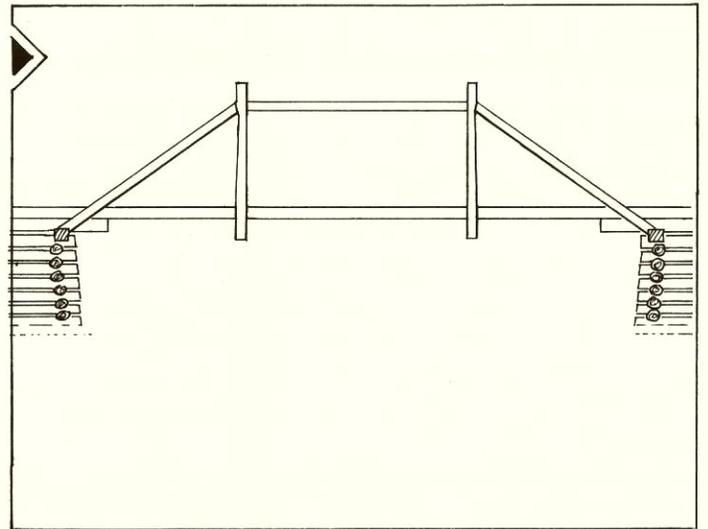
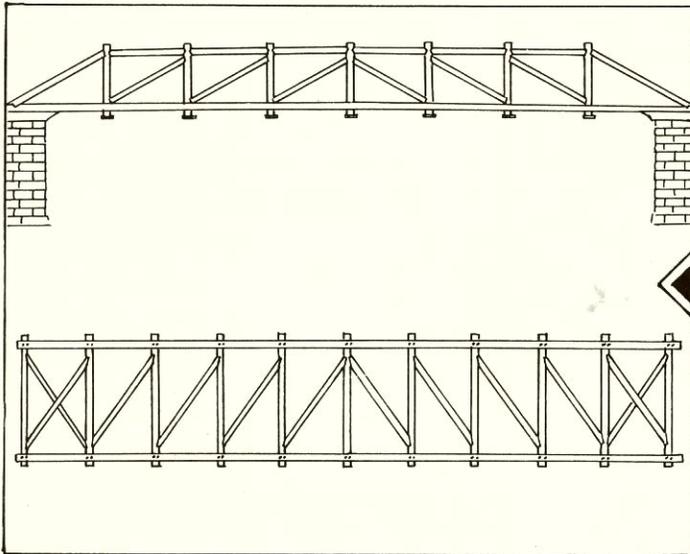


2- Ferme à poinçon simple

Elle fait partie d'une famille de structures qui évoluera vers une complexité grandissante. Afin de contrer le fléchissement naturel des longerons du type précédent, on forme un triangle rigide composé de deux arbalétriers placés diagonalement au dessus ou en dessous du tablier et prenant appui sur les berges. Le sommet du triangle est alors relié à un longeron du tablier par une pièce verticale: le poinçon. La pièce verticale centrale en tension transmet le poids aux arbalétriers qui, en compression, s'appuient sur les deux rives. Des ponts de ce type se construisaient en Europe depuis la Renaissance. Au Québec, on ne connaît pas d'exemple antérieur à 1750, mais on en retrouve énormément entre 1800 et 1860 sur les petits cours d'eau. Certains de ces ponts furent des ponts couverts. En Suisse, on parle d'"ouvrage en arbalète" parce qu'on ne considère pas le poinçon comme l'élément principal de cette ferme. Il a plutôt un rôle secondaire par rapport aux "arbalétriers". En anglais on dit "Kingpost".

3- Ferme à double poinçons

Pour allonger la portée de la ferme à poinçon simple, on écarte les deux arbalétriers et on intercale une pièce horizontale, une sorte de longeron, entre les deux extrémités supérieures des arbalétriers. Deux pièces verticales, les poinçons, en tension, transmettent le poids aux deux pièces diagonales qui, étant séparées par la pièce horizontale supérieure, ne peuvent que s'appuyer sur les deux rives. Les membrures du haut forment en quelque sorte une arche en forme de trapèze sous laquelle le tablier est suspendu par l'intermédiaire des poinçons. Ce type de ferme a vu le jour quelque part en Europe centrale durant la Renaissance. Les constructeurs de ponts de l'Amérique tirèrent profit de cette innovation seulement vers la fin du dix-huitième siècle. Entre 1800 et 1860, le nombre de ponts construits selon ce modèle s'accrût. On en construisait même encore après 1900. De nombreuses variantes de ce type furent élaborées, des tiges de fer y furent ajoutées et de nombreux ponts couverts en furent construits. Le nom anglais pour ce type: "Queen-post".



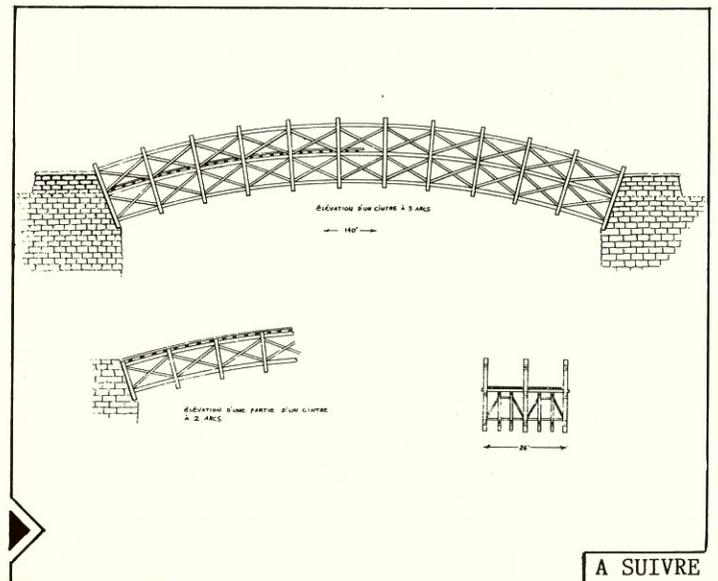
4- Ferme à poinçons multiples

Afin de combler le besoin de ponts à portée toujours plus grande, à partir des structures simples décrites plus haut se développent de nouvelles fermes popularisées par l'architecte italien Andrea Palladio dans son "Traité d'architecture" en 1570. La ferme à poinçons multiples consiste en la multiplication des arbalétriers et des poinçons et l'allongement des longerons qui, enturés bout à bout, deviennent des "cordes". Les pièces diagonales et horizontales supérieures travaillent en compression alors que les autres travaillent en tension. Une foule de ponts couverts utilisant ce principe seront bâtis dans les Cantons de l'Est dans la deuxième moitié du dix-neuvième siècle. Cependant ils portent à controverse puisque leurs caractéristiques palladiennes ont été grandement modifiées et il semble que des constructeurs de ponts américains soient impliqués dans ces changements. On peut donc en quelque sorte les qualifier de ponts de transition. Le nom anglais pour ces structures: "Multiple Kingpost".

Ceci nous amène à parler des structures d'origine américaine qui feront l'objet de la deuxième partie de cet article. Mais avant de conclure sur les structures d'origine européenne, il convient de mentionner l'apport important d'un architecte de chez-nous qui appliqua plusieurs structures palladiennes sur nos cours d'eau: Jean-Baptiste Bédard.

5- Ferme à arcs et croix de Saint-André

Jean-Baptiste Bédard s'inspira d'un des modèles publiés par Palladio et dessina une ferme constituée d'arcs, de poinçons et de croix de Saint-André formant une arche de très grande portée. Bédard fut l'un des premiers constructeurs québécois à s'attaquer à des largeurs considérables avec des ponts d'une seule travée sans support intermédiaire. Il fut en tout cas le premier à faire breveter deux modèles de son invention en 1807. Rien n'indique cependant que ces modèles furent apparentés aux ponts couverts. Cette mode n'avait pas encore fait son chemin chez-nous.



A SUIVRE

La longévité des ponts couverts québécois

Pierre Duff

Lors de la construction d'un nouveau pont couvert, pendant combien d'années pouvait-on espérer utiliser la nouvelle structure? On disait à l'époque qu'un pont de bois non couvert durait une dizaine d'années. Les coûts supplémentaires pour l'addition d'un toit amélioreraient-ils vraiment l'espérance de vie du pont? Le choix du type de structure influençait-il la durée de vie du pont? L'adoption, par le ministère de la Colonisation, du type Town élaboré s'est-il avéré un choix judicieux?

Les archives de la Société québécoise des ponts couverts, et en particulier la liste informatisée peuvent nous permettre de trouver certaines réponses à ces questions. La liste regroupe toutes les informations codifiées des archives et elle contient présentement près de 800 ponts. Pour plusieurs de ceux-ci, nous n'avons que des données fragmentaires, mais nous possédons les dates de construction et de destruction de 331 ponts. Cela est amplement suffisant pour demander à l'ordinateur de nous calculer certaines statistiques.

Le premier chiffre obtenu est surprenant: nos ponts ne dureraient même pas 50 ans en

moyenne (46.8 ans)! On aurait été en droit de s'attendre à une plus grande longévité; que s'est-il donc passé? Nos ponts ont-ils été victimes de plus de vandalisme qu'ailleurs? Leur entretien a-t-il fait défaut? Ou étaient-ils tout simplement moins résistants?

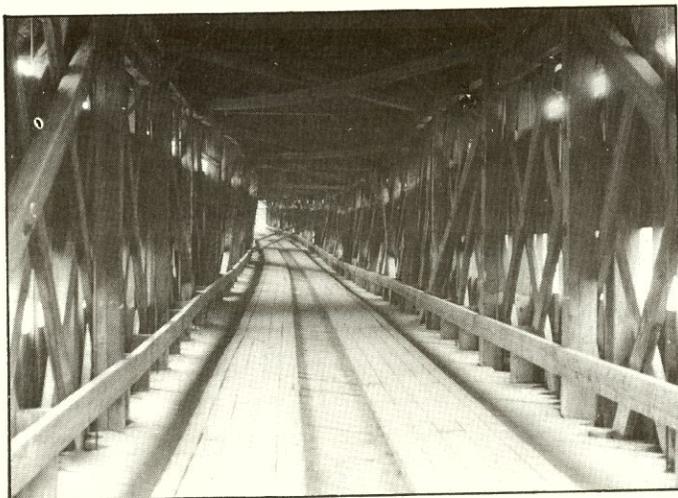
Bien que le vandalisme et les éléments ont éliminé un bon nombre de nos ponts couverts, la très grande majorité de ceux-ci ont été remplacés parce qu'ils ne suffisaient plus à la tâche. Nous verrons bientôt que le choix du type de structure a été responsable de cet état de chose.

Nos 13 Town simple, c'est-à-dire construits selon les plans originaux de M. Ithiel Town, ont eu une vie moyenne de 73.8 ans. Cela inclus 6 ponts encore existants qui ont atteint l'âge moyen de 107 ans. Pas trop mal! Le fait d'ajouter des poinçons verticaux en bois à certains d'entre eux a augmenté leur durée moyenne à 148 ans. Seulement 2 ponts, tous deux existants, entrent dans cette catégorie nommée Town intermédiaire. Ce sont les ponts de Pigeon Hill et de Cookshire. Le ministère de la Colonisation, dans le

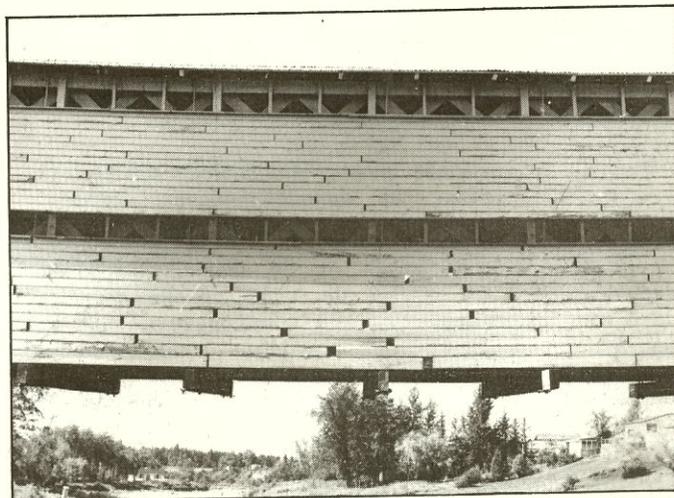
but de réduire les coûts et de faciliter l'érection des ponts, a modifié la structure Town en utilisant des pièces de bois plus petites retenues entre-elles par des clous au lieu des classiques chevilles de bois.

Le Town élaboré était né et il a été de loin le modèle le plus utilisé dans la province. Ce choix peut s'avérer douteux quand on réalise que la durée de vie des 234 ponts de ce type sélectionnés pour notre étude n'est que de 43.7 ans. Si on enlève les ponts encore existants, la moyenne de vie de ceux qui sont déjà disparus n'est plus que de 36.5 années. Si on ajoute à cela les 18 ponts de type Town que nous n'avons pu encore classifier plus précisément et les 32 ponts dont le type nous est totalement inconnu, mais qui étaient sûrement pour la plupart des Town élaboré, les résultats sont confirmés. Le plus vieux pont québécois de type Town élaboré est le pont Grandchamp (Berthierville-61-09-02), qui est présentement fermé à la circulation.

Les ponts de type poinçons multiples (Multiple Kingpost) ont eu une vie de 76.4 ans (7 ponts) avec un maximum de 106 ans pour le pont de Ulverton



61-53-01, Fort-Coulonge. L'addition d'une structure Queen à ce Town l'a assez renforcé pour lui permettre de résister à l'inondation de 1979. Photo: Pierre Duff, juillet 1979.



61-38-01, Saint-Étienne. La faiblesse du type Town élaboré est ici bien visible dans ce pont détruit en 1975. Photo: Pierre Duff, juillet 1975.

et de 102 ans pour le pont encore existant de Eaton. Les ponts de type Howe (8 ponts dans l'étude) ont bien moins figuré, avec une moyenne de 57.1 ans. Ces ponts furent tous construits avant 1884 et ils étaient en général de très gros ouvrages. Le plus long, à Batiscan, n'a survécu que 26 ans, avec ses 1240 pieds de long. Enfin, notre unique McCallum est vieux de 127 ans, ce qui le classe comme second meilleur type de structure, après le Town intermédiaire.

Certains ponts ont eu des structures combinant deux types différents. Cela était

parfois temporaire, mais quelquefois ces structures ont duré toute la vie du pont, le rendant généralement plus solide comme le montre la photo du pont de Fort-Coulonge, "étiré" par une inondation. Plusieurs autres structures ont eu des moyennes de vie variant de 9 à 93 ans, mais elles comptent toutes moins de trois spécimens chacune, ce qui est trop peu pour tirer des conclusions fiables.

Pour terminer les statistiques, disons que les ponts construits avant 1900 ont eu une vie de 71.5 ans, ceux construits de 1900 à 1929, 45.5

ans et ceux construits depuis 1930 n'ont subsisté que 35.9 ans. Comme quoi l'art de construire des ponts couverts s'est perdu avec les années...

Comme on l'a vu, la structure même d'un pont était très importante, certaines étant nettement plus solides que d'autres. Malheureusement, on a connu au Québec que très peu de ponts qui n'étaient pas de type Town élaboré. Il serait sûrement très intéressant de comparer nos résultats avec ceux d'autres provinces ou d'Etats américains, où on rencontrerait une très grande diversité de structures.

RÉSULTATS SELON LES TYPES DE STRUCTURES

	Détruits			Existants			Total		
	Qu.	Moy.	Max.	Qu.	Moy.	Max.	Qu.	Moy.	Max.
Town simple	7	55.9	89	6	94.8	107	13	73.8	107
Town interm.	-	-	-	2	148	153	2	148	153
Town élaboré	151	36.5	78	83	56.7	89	234	43.7	89
Town non déf.	18	51.2	102	-	-	-	18	51.2	102
Town/Queen	2	71	77	1	90	90	3	77.3	90
Howe	7	50.4	105	1	104	104	8	57.1	105
McCallum	-	-	-	1	127	127	1	1	127
King Multiple	6	72.2	106	1	102	102	7	76.4	106
King	-	-	-	1	84	84	1	84	84
Town/King	2	52	59	-	-	-	2	52	59
Queen	2	43.5	49	-	-	-	2	43.5	49
Arche	3	93	118	-	-	-	3	93	118
Howe/arche	1	9	9	-	-	-	1	9	9
Inconnu	36	32.9	80	-	-	-	36	32.9	80

RÉSULTATS SELON LES DATES DE CONSTRUCTION

Avant 1900	54	61.4	118	12	117.3	153	66.	71.5	153
1900 à 1929	101	38.3	76	30	69.9	85	131	45.5	85
1930 et plus	81	27.5	47	53	48.6	58	134	35.9	58

N.B. Certains ponts existants n'ont pas été inclus dans cette étude car nous ne connaissons pas leur date de construction.



*Quel type de charpente cache ce petit pont couvert? Sa courte portée laisse supposer qu'une ferme à poinçon simple supporte son tablier. Le découpage caractéristique de son lambris le prouve. De plus, il est fréquent de voir de telles charpentes bâties sur des assises faites de simples billes de cèdre. Saint-Donat-de-Rimouski, (61-58-13).
Photo: Leo Litwin.*

D'un pont...

Propriété des ponts

M. Clément Tremblay, du service de l'entretien des structures au ministère des Transports du Québec, nous a confirmé qu'à de rares exceptions les ponts couverts de la province sont des propriétés municipales ou privées. Cependant le MTQ inspecte régulièrement ces structures et y effectue souvent les réparations nécessaires.

Signalisation

Toujours au ministère des Transports, la direction de l'Abitibi-Témiscamingue nous informe, en réponse à notre lettre de juillet dernier, que l'implantation de la signalisation concernant les ponts couverts devrait être complétée au cours de l'automne 1987.

Classements en Estrie

M. Alain Coulombe a été chargé de préparer un mémoire qui sera remis au ministère des Affaires culturelles. Ce mémoire contiendra des recommandations au sujet des ponts couverts de l'Estrie qui devraient être classés ou reconnus monuments historiques. Bien que la situation des ponts couverts en Estrie soit généralement bonne, les réparations effectuées sur certains ponts sont souvent inadéquates et portent atteintes à l'essence même de ces structures. Ainsi au pont Narrows de Fitch Bay (61-69-03) les jambes de force qui avaient été taillées à même des souches d'arbre ont été remplacées par de vulgaires 6 X 6. C'est inacceptable, et afin que de telles situations ne se reproduisent plus, des classements et/ou reconnaissances s'imposent et ce, le plus rapidement possible. La position de la SQPC a été transmise à M. Coulombe et nous souhaitons que ses recommandations ne restent pas un exercice inutile. □

J'ai souvenir

Le pont Victoria de Montréal tenait sa force d'une armature rigide constituée de milliers de plaques d'acier (wrought cast iron) rivetées ensemble. Ce n'était donc pas malgré les apparences un véritable pont couvert. Le seul bois présent dans sa structure tubulaire se retrouvait dans les contreventements qui faisaient également office de chevrons soutenant un revêtement de tôle à faible pente. Celui-ci fut d'ailleurs enlevé après quelque temps à cause de la fumée emprisonnée qui incommodait les passagers des trains.

Néanmoins, la technologie des ponts couverts de bois en vigueur à cette époque fut utilisée par l'ingénieur Hodges lors de la construction du célèbre ouvrage en 1860. En effet, des fermes de type Howe furent utilisées comme soutien temporaire au tube en construction au dessus des eaux profondes du fleuve Saint-Laurent. L'armature Howe, brevetée aux Etats-Unis en 1840, était composée de croix de Saint-André en bois et de tiges d'acier ajustables.

Note: La date de tombée pour le numéro du Pont'âge printemps 1988 est le 28 février.

DERNIÈRE CHANCE

Vous avez aimé les dessins du cinquième anniversaire? La SQPC possède quelques exemplaires non numérotés. Si vous souhaitez vous procurer un ou des dessins, écrivez le plus rapidement possible au secrétariat. Les quantités sont limitées. Chaque dessin est vendu cinq (\$5.00) dollars, port payé.

Pont de Gould: 7 exemplaires
Pont de l'Anse St-Jean: 2 exemplaires
Ponts de Ferme Rouge: 4 exemplaires
Pont Grassy Narrow: 4 exemplaires

AVIS AUX COLLECTIONNEURS

Mme Floie Daly, une résidente du Nouveau-Brunswick et amie de la SQPC, a fait don d'une collection de plus de 90 numéros du journal BULLETIN. Cette publication est le magazine officiel de la Connecticut River Valley Covered Bridge Society (CRVCBS) des USA. Mme Daly a offert cette collection afin de contribuer aux activités de la SQPC. Lors d'une réunion régulière des directeurs, ces derniers ont décidé d'offrir à l'encan ces numéros du BULLETIN. Afin d'assurer une rentrée de fonds minimale, le prix de départ a été fixé à vingt-cinq (\$25.00) dollars. Chaque numéro est abondamment illustré et contient des articles tous plus intéressants les uns que les autres. Vous avez jusqu'au premier février pour faire connaître votre mise au secrétariat de la Société. Une valeur de plus de cent quatre vingt (\$180.00) dollars US. La collection débute en 1956 et se termine en 1979. Il s'agit de numéros consécutifs, adjugés en un seul lot.

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).

Guide "Les ponts rouges du Québec". Edité par la SQPC. Contient 80 pages d'informations: descriptions, cartes de localisation, historique, photos, schémas, glossaire, etc. Un outil essentiel pour la visite des ponts couverts. Coût: \$6.00 + \$2.00 poste.

Emblème officiel de la SQPC, sous forme d'un écusson 2 couleurs sur fond blanc. Coût: \$2.50 + \$0.50 poste.

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 du 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. 16 cartes différentes de ponts couverts du Québec \$0.35 la carte + frais de poste (1/4 \$0.55, 4 et plus \$0.96)

Tous ces articles sont disponibles au secrétariat de la SQPC, casier postal 102, Saint-Eustache, Québec. J7R 4K5