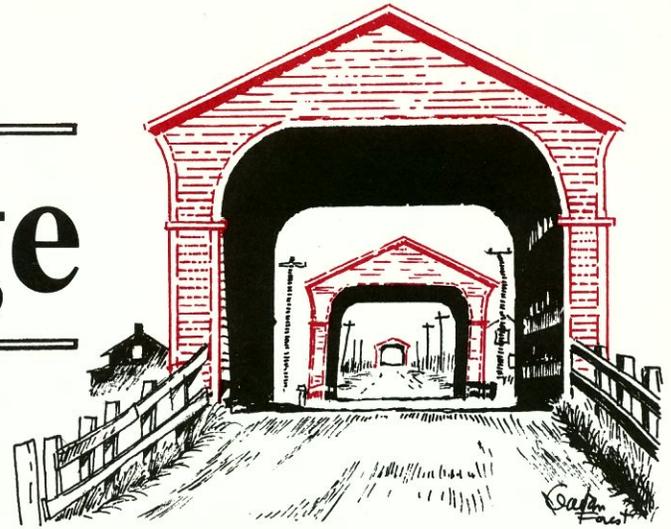

Le Pont'âge

VOL XII NUMERO 4

ETE 1993

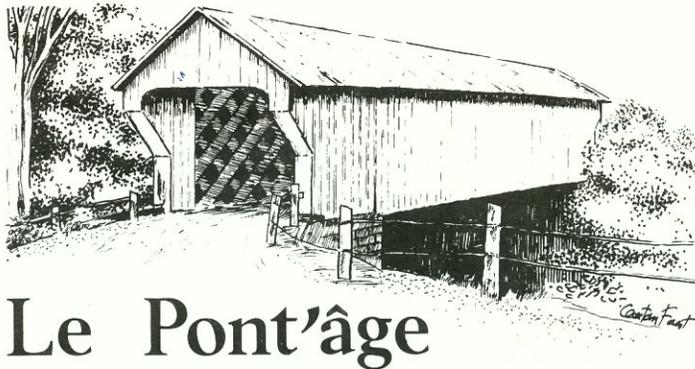


Le portique du pont de la rivière Louvicourt (61-01-32) s'ouvrait sur l'Abitibi dans les années 30-40.

Photo: SHVD

Société québécoise des ponts couverts inc.

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



Le Pont'âge

Société québécoise des ponts couverts inc.

Président:.....Gérald Arbour(514)651-6443
 Vice-Président:.....Gaétan Forest(819)986-6045
 Trésorier:.....Pierre Duff(514)657-1494
 Directeur:.....Jean-Yves Paquin(514)451-4622
 Directeur:.....André Pelletier(514)655-2405
 Directeur:.....Daniel Bérubé(819)643-4466
 Agent U.S.:.....Joseph D. Conwill(207)864-2287

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.

RENEWAL: november 1st.

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

DEPOT LEGAL: 3e trimestre 1993
 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, McMasterville. QC. J3G 5G2

D'un pont à l'autre

Guide des antiquaires

L'édition 1993 de ce guide consacre sa première page au pont de Powerscourt (61-27-01). Plusieurs photos de ponts sont insérées dans les pages du guide ainsi qu'une carte indiquant l'emplacement des ponts couverts dans le circuit des boutiques d'antiquaires.

Remerciements

La S.Q.P.C. tient à remercier Joyce S. Feinberg, Daniel Grenier et Eugene Homerock qui ont proposé leurs services pour traduire le Pont'Age. Une offre qui a été fort appréciée.

Dans la même veine, monsieur Pierre Mathieu, de St-Ephrem, souhaite remercier tous ceux et celles qui lui ont fait parvenir un mot d'encouragement pour son entreprise de réhabilitation du pont Napoléon-Grondin (61-06-06).

Cocasserie

Monsieur Gaétan Ruest, alias la tornade d'Amqui, a subi une intervention chirurgicale récemment. Devinez qui maniait le bistouri lors de cette opération? Monsieur Gaétan Archambault, ci-devant maire et chirurgien à Amqui et farouche adversaire de Gaétan Ruest dans le dossier du pont des Anses-St-Jean (61-43-05). Les protagonistes ignoraient tous les deux qu'ils se retrouveraient dans cette situation. L'un étant sous anesthésie, l'autre, en formation sous les ordres d'un spécialiste. A noter que tous les deux se sont bien remis de l'opération.

Survivance de nos ponts

Le pont Bélanger (61-42-04) de Les Boules a été réouvert à la circulation au printemps de 1993. La Municipalité envisage la mise en valeur du site dans le cadre du programme Investir en environnement d'Hydro-Québec.

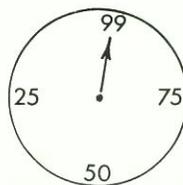
C'est le statu quo au pont des Draveurs (61-58-04) de Mont-Lebel. Les travaux prévus à ce pont sont reportés d'un budget à l'autre. Il est à souhaiter que le budget 1993 tienne ses promesses. Les travaux sont de nouveau à l'agenda.

Au moment d'écrire ces lignes, la municipalité d'Authier-Nord prévoyait célébrer la St-Jean dans et au pont Levasseur (61-02-37).

Le pont Perreault (61-06-01) de Notre-Dame-des-Pins a été en vedette sur les billets de l'Inter Loto pour 4 tirages en avril et mai. Une démarche de Fernand Richard qui a porté fruit.

En Beauce, la Société du Patrimoine de St-Ephrem pilote un projet d'assurance-chômage pour restaurer le pont Napoléon-Grondin. Quatre ouvriers sont affectés à cette tâche du 10 mai au 20 août 1993. La reconstruction comme telle a débuté le 15 juin.

suite page 8



MENACÉ _____	PONT DU PANACHE
DÉLABRÉ _____	PONT DU COLLÈGE
SURSIS _____	PONT BEAUSÉJOUR

Le pont de Büren

Pierre Duff

Une journée exceptionnelle

Même si cette journée d'avril 1990 avait été longue et fatigante, ce fut la plus belle journée de ce voyage en Suisse. Il faut reconnaître que les cantons de Berne et de Fribourg, c'est la Mecque des amateurs de ponts couverts. La journée commença par 16 petits ponts sur moins de 24 kilomètres, dans le Simmental, dont un couvrait les marches d'une église. Il y en eut ensuite d'autres, dont le pont de Montbuvon, petite merveille qui date de 1667 et qui est rapidement devenu mon préféré de tous.

Il y eut ensuite Gruyères, où des fermes énormes reposent sur un pilier inexistant. Il y eut aussi le pont de Berne (1653), à Fribourg, qui est situé dans un site absolument enchanteur, au centre de la vieille ville. Vinrent ensuite les colosses de Grummenmen et d'Aarberg, d'un siècle plus âgés que les précédents. Oui, c'était une journée exceptionnelle.

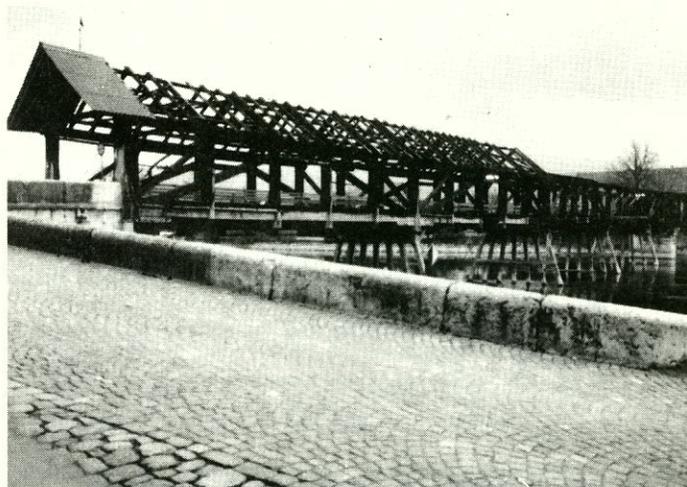
Le soleil commençait à disparaître lorsque j'approchai de Büren an der Aare, pour visiter mon dernier pont de la journée. C'est donc en tenant mon volant de la main gauche, la carte Michelin dans la droite, et le guide mondial sur les genoux, que je recherche le pont Altebrücke, datant de 1822. A la place centrale de cette cité bernoise, une barrière m'empêche de tourner vers le pont. Un rapide coup d'oeil me confirme que le pont est bien là, mais il semble fermé pour réparations à la toiture. Je prends la prochaine rue qui m'emmène directement sur les quais de l'Aare.

A ma grande surprise, ce n'est pas le toit qui est en réparation, mais le pont complet qui est incendié. La toiture n'est plus, sauf quelques chevrons, à l'extrémité sud; le chemisage (terme local pour lambrissage) a été complètement ravagé ainsi qu'une bonne partie du tablier. Bien que les poutres de la structure à l'extrémité nord ont été réduites de moitié en diamètre, la structure se supporte encore par elle-même, ce qui prouve la qualité de la construction. Dans le pont, un petit trottoir a été aménagé au centre et sert au passage des piétons et des cyclistes.

Dans cette pénombre qui monte de minutes en minutes, le site est lugubre. Le squelette, tantôt bien démarqué sur les nuages, se confond maintenant avec les rives plus foncées de la petite cité médiévale. Le quartier de Reiben est isolé, la ville est en deuil. Elle a perdu son enfant, le 8e de la lignée. Quelle façon de terminer une journée si exceptionnelle.

De la suite dans les idées

"C'est le 5 avril 1989, vers 4 heures du matin qu'un incendie d'origine criminelle détruisit le pont de Büren, construit 170 ans plus tôt. Cet acte insensé souleva l'indignation des habitants du lieu et jeta la consternation dans une grande partie de la population du canton de Berne et de la Suisse toute entière."(1)



Les habitants réclamèrent immédiatement le remplacement de "leur" pont détruit par un autre identique. Il était le 8e pont de bois sur ce lieu, le 9e devait donc nécessairement être du même type.

La première mention d'un pont à cet endroit remonte à 1294, à l'époque de la fondation de la ville, bien avant la construction du Kappelbrücke à Lucerne, en 1333. En plus de relier les parties française et allemande du pays, le pont servait aussi de tribunal et les sentences de mort par noyade étaient souvent exécutées sur le champ!

C'est en 1491 qu'il sera remplacé, créant une insurrection des communes du comté qui devaient participer à la construction, sans en retirer les droits de péage. En 1556, il fut remplacé par un autre qui fut construit entre le 10 janvier et le 16 juillet. En 1582, un incendie majeur détruisit une partie de la ville, mais laissa le pont presque intact. Il s'écroula en 1725 alors qu'on discutait depuis deux ans de son remplacement. Il fut reconstruit en 1730.

Le froid exceptionnel fit geler la rivière Aare en 1789 et la débâcle soudaine du 25 janvier emporta le pont une fois de plus, abimant plusieurs piliers. Des problèmes financiers retardèrent la construction du suivant jusqu'en 1797.

Un an plus tard, les troupes de Napoléon occupent le territoire de Reiben sur la rive droite de l'Aare celles de Berne sont en face, à Büren. Le soir du 2 mars, les troupes suisses sont rappelées vers Berne et on incendia le pont pour empêcher les troupes françaises d'entrer dans la ville, ce qu'elles firent néanmoins. Un bac fut installé provisoirement, après le départ des troupes.

Ce n'est qu'en juin 1820, que l'artisan Schaad commença la construction du 8e pont. Elle fut terminée en avril 1822. En 1912, le pont subit des réparations majeures qui consistèrent à remplacer les

suite page 4

palées de bois par des piliers en béton (2). C'est le pont qui fut détruit en 1989. Voilà donc pourquoi les habitants de Büren tenaient tant à avoir un autre pont couvert.

Le 9e pont de Büren

Quinze jours seulement après l'attentat, la décision était prise par le conseil-exécutif du canton de Berne de reconstruire le pont au même endroit. "Ce monument historique faisant partie d'une petite cité remarquablement bien conservée, il était d'emblée évident que les concepteurs de l'oeuvre à créer devaient accorder autant d'importance à l'aspect de la protection du site qu'aux considérations techniques et architecturales"(3).

On étudia plusieurs choix, dont celui de reconstruire exactement comme le précédent. On dû cependant tenir compte de plusieurs facteurs, comme le rehaussement de la structure pour faciliter la navigation ainsi que la réduction du nombre de piliers. Le choix se porta donc sur un pont couvert qui serait fabriqué de lamellé-collé d'épicéa, de sapin et de chêne. Le plan esthétique étant très important, on fit appel à l'artiste Peter Travaglini pour la conception du projet.

Celui-ci a dessiné un pont qui, bien que différent du précédent, s'intègre parfaitement à l'harmonie architecturale de la ville, en lui conservant son aspect médiéval. "... un ouvrage en bois reconstruit après une catastrophe telle qu'un incendie ne doit pas donner l'impression qu'il ne s'est rien passé; ce serait une façon de mentir. Il est donc bon que le voyageur comprenne d'emblée qu'il a affaire à une construction nouvelle."(4)

Le temps ayant fait son oeuvre, les culées et le pilier de pierres du Jura furent renforcés et tous les autres piliers furent reconstruits complètement, ce qui retarda les travaux de plusieurs mois.

Le bois de la charpente fut commandé dans les scieries locales. Deux entreprises spécialisées firent le lamellage, les coupes et le perçage des poutres. C'est sur un chantier de Arch, à huit kilomètres du pont que fut fait l'assemblage des structures dont la longueur varie de 16,6 à 32,8 m. Celles-ci furent transportées par voie fluviale jusqu'aux piliers. Il fallut les immerger pour passer sous le pont d'Arch! Cette technique permis d'installer toutes les travées en moins de deux jours.

Le tablier fut mis en place en quatre heures, puis recouvert d'un revêtement en bitume. On termina ensuite le chemisage et le recouvrement du toit en tuile. Réinstallées sur le faîte, les deux girouettes de cuivre indiquent de nouveau la direction du vent. Nous sommes le 8 août 1991.

Le pont d'une longueur totale de 107 m et large de 5,8 m aura coûté 4 150 000 francs suisses en plus des fondations qui coûtèrent 870 000 FS.

Et nous ???

Le pont de Büren représente bien la philosophie des Travaux publics suisses, et en particulier bernois. On retrouve de plus en plus de ces ponts récents qui ne sont pas des répliques de ponts anciens, mais qui sont plutôt des structures modernes qui répondent autant à des considérations économiques, historiques que techniques. On voit poindre à l'horizon une nouvelle époque de l'histoire des ponts couverts. On parle plus ici de ponts de fantaisie ou de répliques plus ou moins bien réussies, on parle de ponts authentiques, construits avec des moyens modernes pour des besoins modernes, tout en conservant l'aspect historique des lieux. Et pourquoi doit-on les couvrir? Pour la même raison qu'on a toujours couvert les ponts: pour les protéger, pas pour faire plus joli...

Il est difficile de ne pas faire un rapprochement entre cet exemple suisse et la situation au Québec. L'été dernier brûlait le pont Napoléon-Grondin, à Saint-Ephrem, dans la Beauce. Devant l'inaction des autorités, c'est un résident qui a du prendre en charge le pont, le transporter chez lui et trouver le financement nécessaire pour couvrir les frais de réparation. Quand le pont sera réparé, il lui faudra encore se battre, appuyé par la SQPC, pour pouvoir remettre le pont à son lieu d'origine. Quand on voit l'efficacité des autres pays dans un dossier similaire, on est en droit de se poser de sérieuses questions sur la volonté qui existe au Québec envers le patrimoine national.

- (1) René Bartschi, Conseiller d'Etat et directeur des travaux publics
- (2) Note de l'auteur: seule la partie immergée des piliers est en béton, la partie apparente étant en pieux de chêne, sauf un des piliers qui est depuis plusieurs siècles en pierre du Jura.
- (3) Gustave E. Marchand
- (4) Jurg Schweizer

Source des informations et des citations: Ponts en bois de Büren sur l'Aare, Office cantonal des ponts et chaussées, Bienne, Suisse 1992

Photo du pont brûlé: Pierre Duff, 18 avril 1990
Photo du nouveau pont: Fredy Stotzer, tirée du livre précédent



Du côté de l'Abitibi

En cette fin du mois d'avril 93, une petite excursion ouvrait toute grande la porte à une autre belle saison de promenade et de découverte pour "pontiste" et amateur de nature au sens large.

Comme appétitif, l'Abitibi-Témiscamingue était tout désigné. Vingt-deux ponts couverts, le pont "pony" de Chazel et les ruines du Grassy-Narrow à Moffet; une excursion de 4 jours, bien remplis.

J'aimerais vous faire part de quelques remarques pour ceux qui n'ont pas eu la chance d'explorer ces régions et raviver la mémoire de ceux qui l'ont fait depuis quelques temps déjà.

OBSERVATIONS

Abitibi-Est, région 01

- Pour les ponts de ce secteur qui affichent la hauteur du portique, celle-ci est inscrite en pieds.
- Toutes ces structures, à l'exception de Val-Senneville (61-01-28) et St-Félix-de-Dalquier (61-01-21), présentent une innovation: l'ajout de pièces de métal d'environ 30 pouces de longueur fixées aux poteaux verticaux à la hauteur où ces pièces sont susceptibles d'être écorchées et brisées par des véhicules excédant la largeur permise.
- À remarquer: les fermes des ponts de ce secteur sont plus hautes.
- Les ponts ont tous, à l'exception de St-Félix-de-Dalquier, le panneau de signalisation routière bien en vue.

Abitibi-Ouest, région 02

- Contrairement au secteur est, les ponts ont leurs mesures inscrites en mètres.
- À l'exception de l'Île Népawa, les fermes sont de hauteur plus conventionnelle.
- Les ponts ont tous leurs panneaux routiers.
- Aucune de ces structures n'a des pièces en métal pour les poteaux verticaux.



Pont Taschereau (61-02-39), Villebois, rivière Turgeon, construit en 1939. Photo: Gérald Arbour

Varia sur l'Abitibi

01-05 Alphonse-Normandin: couleur assez particulière ... rose

01-18 De l'Orignal: le portique gravement endommagé par une charge trop haute. Remarque intéressante: l'affiche de la Société apposée à l'intérieur du pont date des tous débuts de la S.Q.P.C.

01-21 Du Panache: Enormément vandalisé (très désolant), a aussi ses approches en bois mais le chemin, lui, semble vouloir quitter les approches.

01-22 Eméry-Sicard: A toujours ses approches en bois
01-28 Carrier: le chemin a été refait et est maintenant très bien entretenu.

01-29 Champagne: petite halte routière aménagée.

02-04 De la Calamité: pont repeint de 3 couleurs: lambris rouge, bordure de la façade blanche et de côté beige.

02-13 Molesworth: halte routière aménagée.

02-32 Des Pionniers: pont repeint et ajout pour le 50e anniversaire de Val-Paradis, de pots de fleurs de chaque côté des portiques.

02-34 Maurice-Duplessis: pont repeint

02-39 Taschereau: pont très isolé. Lors de mon passage, le chemin était inondé du côté de Villebois. Le pont sert de refuge à un rapace.

Ce petit périple s'est déroulé les 29-30 avril, 1-2 mai, avec Gérald Arbour.

Bonne saison à tous les membres.

Daniel Bérubé

Assemblée générale CONVOCATION

Les membres de la Société québécoise des ponts couverts sont invités à se rendre, samedi le 21 août 1993, au Village québécois d'antan de Drummondville (sortie 181 de l'autoroute 20), afin d'assister à l'assemblée annuelle de la Société.

NOTEZ BIEN L'HEURE: 14 heures

NOUVEAU LOCAL: la salle communautaire, en face du restaurant où avait lieu la réunion antérieurement.

ORDRE DU JOUR: bilan de l'année

bilan financier

varia

élections

VARIETES: exposé de Gaétan Forest sur différents types de structures

examen des collections apportées par les participants

Si la température le permet, un pique-nique aura lieu à Upton après l'assemblée.

L'admission au Village est gratuite le jour de l'assemblée, sur présentation de la carte de membre.

Les ponts couverts à deux voies

Joseph Conwill

La représentation populaire d'un pont couvert est celle d'une relique de la vie rurale. Une vie que l'on soupçonne avoir été tranquille et harmonieuse. Ce fait explique en grande partie leur charme aujourd'hui. Mais les premiers ponts couverts se retrouvaient sur les grands axes routiers. Ils desservaient les villes importantes et certains permettaient une circulation simultanée dans les deux directions.

Tous les grands ponts couverts en milieu urbain sont disparus depuis plus de 70 ans. Cependant, on trouve encore six ponts couverts à deux voies en Amérique du nord. Ils se trouvent pour la plupart en campagne, mais ils desservaient des routes importantes d'autrefois: des routes à péage fort achalandées qui reliaient les villes.

Les ponts couverts à deux voies portent un sobriquet distinct en anglais: ce sont les "double-barrel" bridges, par analogie avec un fusil de chasse à deux canons. Leur construction nous offre certaines caractéristiques intéressantes, car la séparation des voies s'effectue au moyen d'une troisième charpente fonctionnelle. Parfois, la corde supérieure de cette charpente intermédiaire monte jusqu'au niveau du faite.

Il y a trois ponts couverts "double-barrel" près de la frontière québécoise:

LE PONT DE SHELBURNE MUSEUM au sud de Burlington, comté de Chittenden, Vermont. Ce pont fut construit en 1845 au village de Cambridge (cté Lamaille) sur la route qui est devenue la route 15 au XXe siècle. Avec sa longueur de 168 pieds et ses deux voies, il s'appelait le "Big Cambridge" Bridge. Sur la même route, il y avait un autre pont couvert plus court, à une voie seulement, qui s'appelait le "Little" Bridge. Ce dernier fut construit en 1897, époque où les chemins de fer avaient monopolisé (temporairement) une large part de la circulation.

En 1951, l'Etat du Vermont a refait cette section de la route 15, et les deux ponts couverts ont été enlevés, mais conservés. Le petit pont sert aujourd'hui d'accès aux champs de la ferme Gates à Cambridge (45-08-04). Le grand pont à deux voies, avec passerelle pour les piétons, a été déménagé au musée Shelburne. Erigé au dessus d'un étang, il sert d'entrée au musée (45-04-06).

LE PONT PULP MILL à Middlebury, comté Addison, Vermont. Ce pont desservait une route à péage, à la périphérie de la petite ville de Middlebury. Son site était urbain, car il y avait une usine de papier (et plus tard, de pâte) à côté du pont. Quand l'industrie américaine commence à être englobée par les très grandes villes, vers la fin du XIXe siècle, l'usine de Middlebury est disparue. Le lieu est redevenu urbain avec la construction, depuis 1950, de maisons de banlieue.



Pulp Mill Bridge, Middlebury, Vermont.
Photo: Edmund Homer Royce, années 1920

Cette structure est retenue pour le titre du pont couvert le plus âgé des Etats-Unis. La date de sa construction n'est pas vérifiée, mais le pont était en service en 1828. Il a été construit avec une seule travée de 179 pieds, mais on a ajouté deux piliers plus tard. Récemment, on a fait des réparations majeures, mais ce pauvre pont garde toujours un aspect délabré. Néanmoins, il figure parmi mes ponts couverts favoris, étant le premier pont couvert que j'ai vu en 1959 (45-01-04).



Intérieur du pont Blenheim . Photo: Gérald Arbour, 1984

LE PONT BLENHEIM, du village de North Blenheim, comté Schoharie, New York. Le renommé Nicholas Powers a construit ce pont en 1855, en utilisant le type Long avec une arche incorporée à la charpente intermédiaire, qui monte au faite du toit. Cette structure est très impressionnante!

En effet, le pont Blenheim est le pont de bois ayant la plus longue portée au monde. Ce titre a aussi été revendiqué pour le pont couvert Bridgeport du comté Nevada, Etat de Califor-

nie. Pendant les années 1940, les historiens Richard Sanders Allen et S. Griswold Morley ont réglé la question en utilisant la même marque de mètre à ruban. La portée de Blenheim est de 210 pieds; celle de Bridgeport, de 208 pieds. Cependant, la structure totale de Bridgeport est plus longue, en incluant la partie bâtie sur terre.

Aujourd'hui, le pont en bois ouvert de Sioux Narrows, Ontario, compétitionne également pour l'honneur de la plus longue portée. Je l'ai vu, mais il me manquait un mètre à ruban de précision. En comptant le nombre de planches du trottoir et en multipliant ce chiffre par la largeur de ces planches (en incluant le jeu entre les planches), j'ai obtenu une longueur d'environ dix pieds de moins que celle du pont couvert de North Blenheim, New York. Il est possible que les récents travaux effectués par les Graton au pont de Blenheim aient modifié sa portée, mais je ne suis pas au courant.

Le pont Blenheim est désaffecté depuis les années 1930, mais il est conservé comme monument historique (32-48-01).

Il y a trois autres ponts couverts "double-barrel" qui sont plus éloignés:

LE PONT DE PHILIPPI, West Virginia remonte à 1852. Il a été le théâtre d'une escarmouche le 3 juin 1861. Cette bataille terrestre fut la première de la Guerre de Sécession (Le fort Sumter, en Caroline du Sud, a été la scène du premier combat naval). A cette époque, la Virginie occidentale faisait encore partie de l'Etat de Virginie.

Pendant les années 1930, la structure du pont de Philippi s'est méritée un titre douteux: elle était parmi les premières à voir son tablier scié, enlevé complètement, et remplacé par du béton. En même temps, on a ajouté deux piliers, afin de convertir la structure portante d'une ferme en bois Burr à deux travées, en un pont acier/béton de quatre travées, avec le treillis original comme parure seulement.

Mais selon le proverbe, l'histoire est plus bizarre que la vérité. En 1989, à cause d'une négligence incroyable, un incendie éclate à la suite d'un déversement d'essence accidentel. Le pont est brûlé. Heureusement, le treillis historique n'est pas complètement détruit, et il est même possible que le béton l'ait sauvé. Néanmoins, après ce désastre, les gens de la région se sont ralliés pour sauver leur pont. Il a été rénové, et au moins une partie du tablier en béton a été enlevée afin de mieux conserver la vieille charpente en bois.

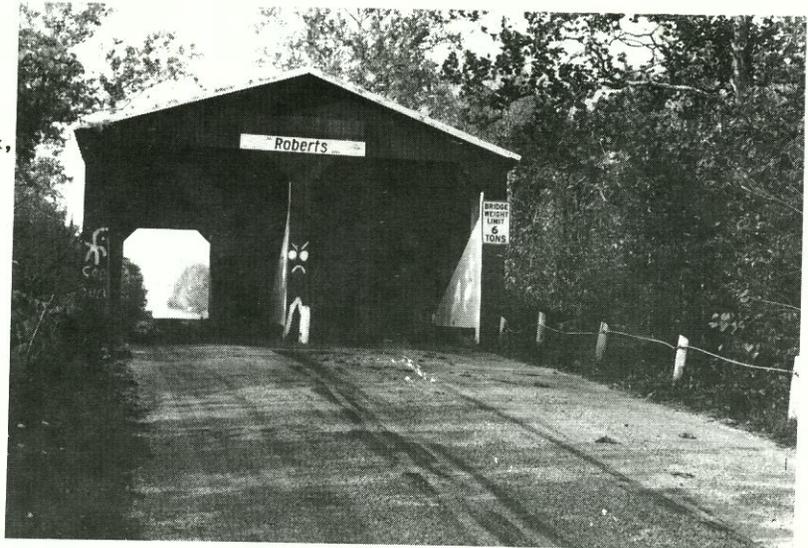
Le pont de Philippi est le dernier pont couvert à desservir une route fédérale, la US 250 (48-01-01).

ROBERTS BRIDGE, comté Preble, Ohio, fut construit en 1829-30, trois milles au sud de la ville de Eaton, sur le vieux Camden Pike. Pendant le XXe siècle, cette route est devenue la fédérale US 127, et le tracé a été modifié. Le pont continuait à desservir l'ancienne route. Malheureusement, son site isolé en a fait un lieu de rendez-vous de gens désœuvrés. Le pont a été incendié mais sans être complètement détruit. Les vestiges ont été déménagés dans un parc de la ville de Eaton et le pont a été reconstruit. On a profité de l'occasion pour réaménager les portiques selon le modèle original.

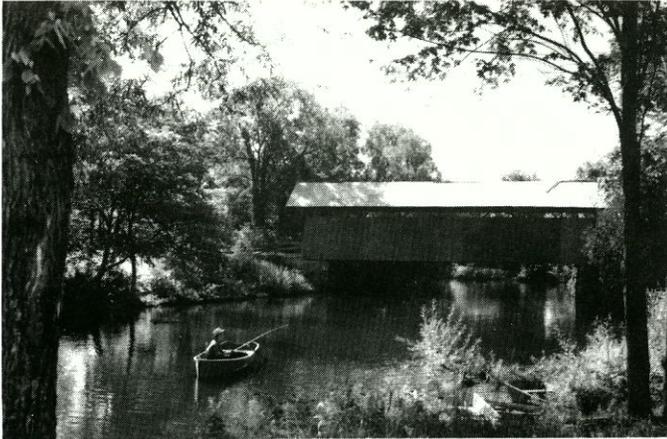
RAMP CREEK BRIDGE, dans le comté Brown, Indiana. Ce pont fut déménagé aussi, mais jamais brûlé! Construit en 1838, il franchit en effet le Salt Creek depuis son déménagement en 1932. Au nouvel emplacement on a reconstruit ses culées de façon originale, donc le pont semble très naturel. Il donne accès au parc du comté Brown, aux environs de Nashville, Indiana (14-07-02).

Les ponts couverts à deux voies ont éprouvé une vie difficile, probablement à cause de leur grand âge. Des six exemplaires en Amérique du nord, trois ont été déménagés, et deux ont été brûlés. Le pont Pulp Mill, à Middlebury, Vermont, reste le dernier en service à son site original, sans modifications majeures. Mais à cause de la rareté de ces constructions, chaque pont "double-barrel" présente un cachet spécial.

Pont Roberts (35-68-05), sur le Seven Mile Creek, Gasper, comté Preble, Ohio. Construit en 1829.
Photo: Gaétan Forest, octobre 1984.



Dans l'album



Une scène bucolique rare de nos jours. Pont Bacon (61-69-05), rivière Tomifobia, Ayers Cliff, Québec. Photo: Office du film du Québec.

D'un pont...

Actuellement, un pont rouge nous préoccupe tout particulièrement. Le pont du Panache (61-01-21) d'Amos est situé dans un lieu isolé et victime des vandales. Auparavant, ces derniers se contentaient d'inscriptions plus ou moins originales faites à l'aide de bombes aérosol. Aujourd'hui, une véritable entreprise de démolition est en cours. De plus, divers foyers d'incendie ont été relevés dans le pont et aux abords. Vous imaginez sans peine la prochaine étape. Nous demandons à nos membres préoccupés par cette situation d'écrire un mot au maire d'Amos afin de le sensibiliser à ce problème:

André Brunet, Maire
Ville d'Amos
182, 1ere Rue Est
Amos (Québec)
J9T 2G1

A VENDRE

Liste informatisée de tous les ponts couverts recensés au Québec. Remise à jour périodiquement. Coût: 5\$

World Guide To Covered Bridges. Recueil publié en anglais, d'utilisation facile. Indique les ponts connus dans le monde. 12\$

Les ponts rouges du Québec. 84 pages, nombreuses illustrations, une carte routière pour chaque pont. Bref historique. 10\$

Un toit sur la rivière. Cassette vidéo retraçant l'histoire des ponts couverts au Québec. 22,50\$

Le Pont'age. Vol. 1 et 2, rééditions: 20\$ Numéros imprimés, 2\$ chacun + frais de poste. Prix spécial pour la série complète

Epinglette SQPC: 5\$

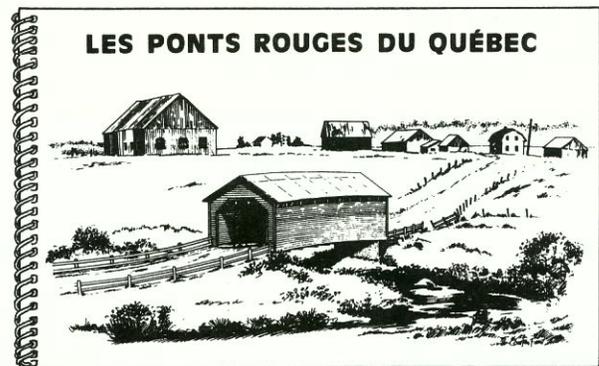
Ecusson : 3\$

Affiche : 4\$

Cartes postales: 0,40\$ (1,50\$ poste) 36 différentes

Tous ces articles sont disponibles au secrétariat de la SQPC, CP 102, St-Eustache, Québec. J7R 4K5.

Sauf indication contraire, le prix indiqué inclut la poste et la manutention.



Remise à jour majeure de ce guide; nom officiel des ponts, nouvelles cartes, plusieurs précisions. Même format pratique. Imprimé sur du papier recyclé. 8\$ + 2\$ de frais de poste et manutention.

Si votre ancienne édition a beaucoup voyagé, voici une excellente occasion de la verser dans vos archives en vous procurant une copie plus récente. Si vous n'avez pas encore ce guide, vous vous privez d'une source de renseignements de première importance pour une meilleure compréhension du phénomène des ponts couverts en sol québécois.