

---

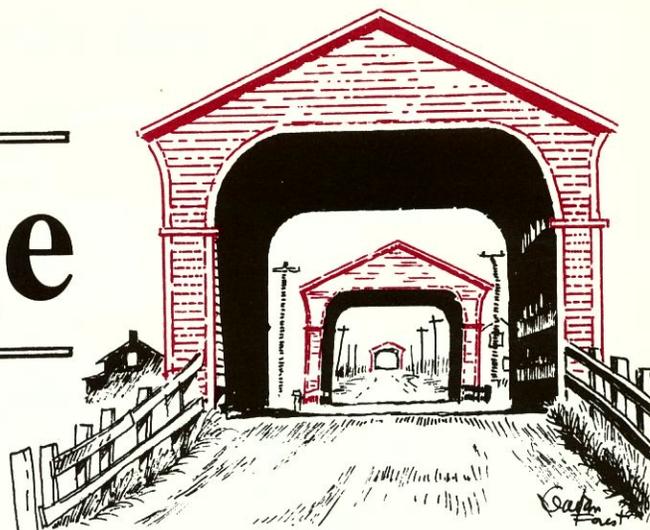
---

# Le Pont'âge

---

---

VOL XIII NUMERO 1 AUTOMNE 1993

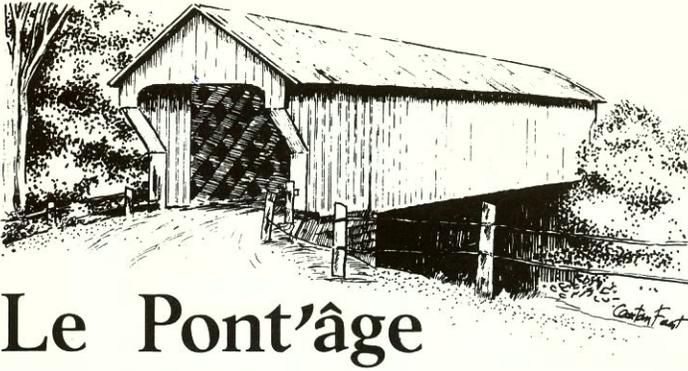


**Pont Bolduc (61-06-02), sur le ruisseau Dupuis-Fortin, Sainte-Clotilde, construit en 1937**

Photo: Gaéтан Forest, octobre 1990

**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: 4e 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

### Assemblée générale

Quarante trois membres ont participé à la réunion annuelle du 28 août dernier. De ce nombre, plusieurs sont maintenant des habitués. Le président de la S.Q.P.C. a lancé un appel aux membres présents afin qu'ils s'impliquent davantage pour en arriver à assurer une relève qui préserverait les acquis des douze dernières années. Certains ont enregistré et offert leurs services. Le bilan financier fut présenté. La S.Q.P.C. accuse un léger déficit. Les directeurs sortants, Gérald Arbour, Pierre Duff, André Pelletier, ont été réélus par acclamation. Les membres présents ont pu se procurer un t-shirt aux couleurs de la Société. Tous les exemplaires ont été vendus. Le pique-nique d'après réunion a également été une réussite. La famille Paquin avait de nouveau mis ses installations à la disposition des membres. La conclusion de la journée a été une présentation de diapositives par Normand Tardy. A l'an prochain.

### Renouvellement

La Société compte actuellement 248 membres en règle. Il s'agit d'une excellente performance compte tenu de notre secteur d'activités et du peu de contact entre les membres. Le numéro de membre 500 a été utilisé en juillet dernier. Ceci signifie qu'au moins 500 personnes ont été en contact avec la S.Q.P.C., les numéros déjà attribués mais inactifs n'étant pas réutilisés. Nous vous encourageons donc à renouveler rapidement votre carte de membre. Les retardataires ne recevront plus le second numéro avec un dernier avis. A noter également que votre carte de membre vous est expédiée avec le numéro suivant votre renouvellement. Tout ceci afin de réduire les frais de poste.

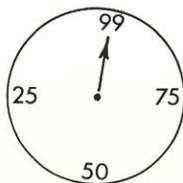
### Un au revoir

Le présent numéro est le dernier réalisé par Gaétan Forest. Il s'agit de son 41e. Les lecteurs peuvent difficilement imaginer tout le travail que Gaétan a effectué pour vous livrer ces quelques 328 pages au cours des dernières années. Malgré des articles en retard, l'absence de textes pour un numéro, des délais trop courts, des déceptions à l'impression, toujours nous avons eu un journal de qualité. Merci Gaétan.

### Quelques activités

La première Saint-Jean célébrée au pont Levasseur (61-02-37) d'Authier-Nord a été un franc succès. Il est envisagé de répéter l'expérience. Pour la deuxième fois, la Saint-Jean a également été célébrée au pont Marois (61-25-02) de Northfield. Enfin, une épluchette a eu lieu au pont McVetty/McKerry (61-18-08) de Lingwick. Une douzaine de membres de la S.Q.P.C. étaient sur place. Cette manifestation a eu lieu dans le cadre de l'année du centenaire du pont couvert. Les cavaliers partis de North Hatley pour rejoindre Québec dans le cadre des Médiévales ont été vus dans 3 ponts couverts: à Milby, Sainte-Sophie et Sainte-Agathe.

suite page 7



MENACÉ _____	PONT DU PANACHE
DÉLABRÉ _____	PONT LOUIS-GRAVEL
SURSIS _____	PONT BEAUSÉJOUR

# Une grande perte pour le monde des ponts couverts



Le monde des ponts couverts vient de subir une immense perte. Le plus ancien et le plus populaire des ponts couverts, le pont de la Chapelle (Kapellbrücke) situé à Lucerne en Suisse, a été détruit par les flammes durant la nuit du 17 au 18 août 1993. L'incendie a détruit environ les deux tiers du pont. Le feu aurait débuté dans une embarcation amarrée sous le pont. Deux personnes ont été interpellées. On ignore si l'incendie était accidentel ou criminel. Suite à cet incendie, les autorités ont décidé de faire surveiller l'autre pont couvert, le pont des Moulins (Spruerbrücke). Ce dernier a été érigé en 1408.

Pour vous, amateur de ponts couverts, voici un petit historique du pont de la Chapelle. Il a été construit en 1333 sur la rivière Reuss. Ce pont muni d'un blockhouse servait à l'origine de rempart afin d'empêcher l'entrée des navires dans la baie. A l'époque, le pont mesurait 285 mètres de long mais au dix-neuvième siècle, il fut raccourci à ses deux extrémités lors du réaménagement du bord de la baie, il mesurait jusqu'à l'incendie 200 mètres.

Vers 1611, une série de panneaux triangulaires fut peinte par Hans Heinrich Wagmann et fut placée

contre les fermes du toit. Cette série comprend deux parties: l'une représente l'histoire des Confédérés et surtout celle des Lucernois, l'autre la vie des deux patrons de la ville, St-Léger et St-Maurice. Ces peintures ont été inspirées de la précieuse chronique imagée de Diebold Schilling qui est datée de 1513.

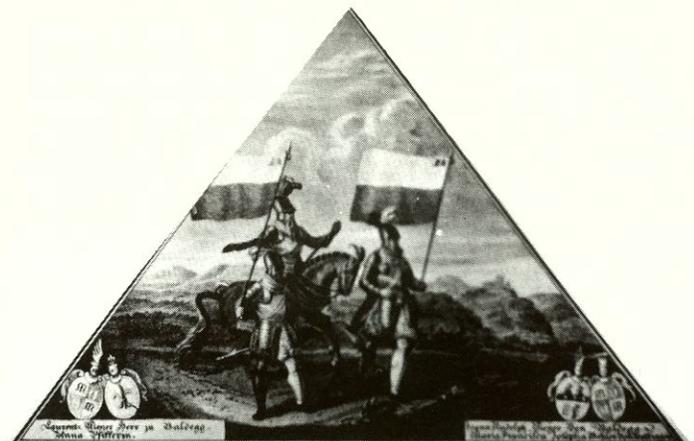
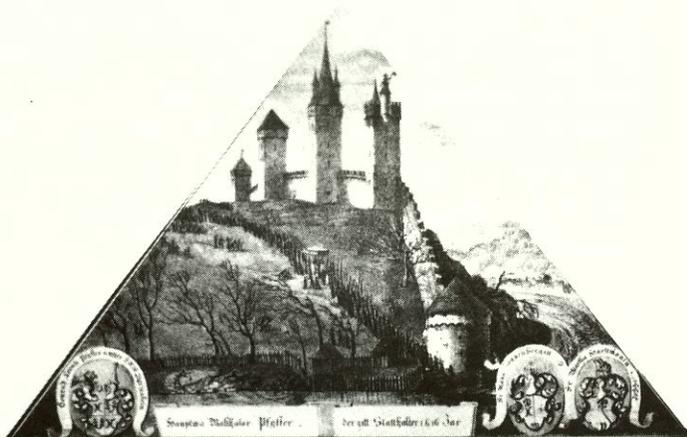
Le pont ayant été raccourci, il ne comptait plus que 120 panneaux sur les 158 d'autrefois.

Ce pont de 28 travées a subi plusieurs rénovations, la dernière date de 1969 et elle fut majeure. Des 28 travées, 27 sont de type "stringer" et une "King multiple".

En tant qu'amateur de ponts couverts j'ai vu ce pont en 1991, et c'est avec tristesse que j'ai appris qu'il a été détruit par le feu.

Au lendemain de l'incendie, sans aucune hésitation, la municipalité de Lucerne annonçait sa volonté de le reconstruire avec fidélité. Ne serait-ce pas un bon modèle pour nos gouvernements en matière de biens culturels? Pendant que la municipalité de Lucerne annonce la reconstruction du pont, nous devons nous battre pour sauver notre patrimoine.

*Texte et photos: Jean-Yves Paquin*



## 4 Différents ponts

extrait d'un texte inédit de Monsieur Charles Gagnon  
sur deux paroisses situées le long de la Batiscan

*Charles-Edouard Gagnon*

Les avantages pour une municipalité d'être traversée par une ou plusieurs rivières impliquent, par contre, certains inconvénients qui ont parfois une répercussion sur le porte-monnaie des contribuables. Incidemment, il faut venir à trouver la façon la plus pratique et rapide de traverser d'une rive à l'autre de la rivière, afin de satisfaire aux besoins journaliers du public. Le moyen primitif, le canot d'écorce, sera remplacé par un bac et ensuite, dès qu'on en aura les moyens, on construira des ponts.

Pendant un assez bon nombre d'années, tant que le premier pont municipal n'a pas été construit sur la Batiscan, en face du village de Stanislas, il fallut bien se contenter d'embarcations pour franchir la rivière. Les données manquant au sujet de ce moyen primitif utilisé pour traverser la Batiscan, nous n'avons aucune idée de ce qu'il pouvait en coûter aux usagers d'un bac faisant la navette d'une rive à l'autre. Mais quel que fût le type de service de traversiers, privé ou public, il fallait évidemment en assurer le financement d'une façon quelconque.

Lorsque l'époque des traversiers fut révolue et que la municipalité locale commença à faire construire des ponts, les décisions à prendre à ce sujet étaient naturellement précédées de longues discussions de la part des élus municipaux. S'il a toujours coulé beaucoup d'eau en dessous de ces ponts depuis qu'ils ont été construits, on pourrait dire par ailleurs, à la lecture de certains procès-verbaux, que leur construction et leur entretien ont fait couler beaucoup d'encre et user beaucoup de salive.

Rappelons que les ponts sont généralement la propriété des municipalités. Seuls quelques ponts provinciaux font exception. Il n'est donc pas surprenant de voir dans notre Code municipal un grand nombre d'articles, au-delà d'une trentaine, contenir des dispositions reliées à la question des ponts. La contribution gouvernementale apportée sous forme de subventions ou de toute autre façon soit pour leur construction, soit pour leur entretien, n'empêche pas les municipalités d'en avoir la charge. L'intention du gouvernement de respecter la juridiction des municipalités en cette matière s'est souvent manifestée dans les textes de lois. Ce fut notamment le cas avec l'adoption, en 1967 d'une loi<sup>129</sup> qui transférait du ministère des Travaux publics au ministère de la Voirie certains crédits votés pour l'entretien et la construction des ponts. Citons, entre autres exemples, le texte suivant de l'article 98a de cette loi:

"Les ponts à circulation libre et exempts de péage, construits en tout ou en partie par le gouvernement dans une municipalité locale, sont à la charge de cette municipalité.

Lorsque ces ponts touchent à deux municipalités d'un même comté, ils sont à la charge de la municipalité du comté; s'ils touchent à deux comtés différents, ils sont à la charge des deux municipalités de comté."

Et aux termes d'un autre article de la même loi, on précise que les ponts déclarés ponts provinciaux par le lieutenant-gouverneur en conseil sont à la charge de la province seulement.

Durant quelques années, la compagnie Price fut propriétaire d'un pont qui aurait été construit sur la Batiscan en 1831 par McIver, à la chute à Jimmy<sup>130</sup>. Il est possible cependant que le grand pont du village, emporté par une débâcle au printemps 1867<sup>131</sup>, ait été construit avant celui des Price.

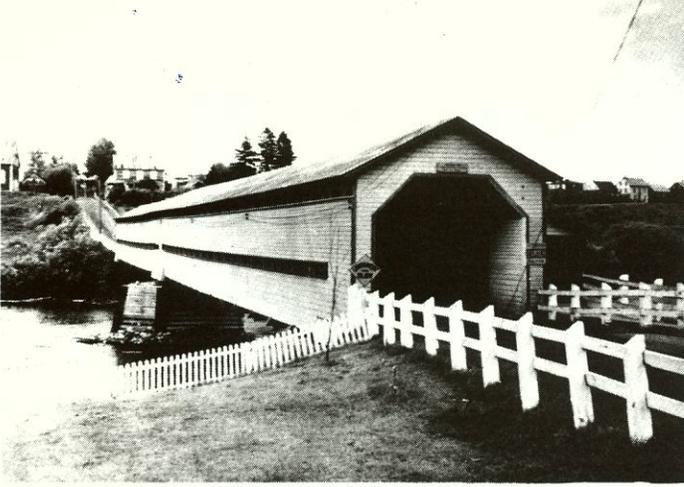
Le deuxième grand pont que la municipalité fit construire sur la Batiscan en 1868 était en bois, tel que le premier, mais si l'on en juge par de vieilles photos, sa forme était différente. Comme il fut lourdement endommagé par l'inondation de 1897, on fut de nouveau obligé d'utiliser un bac pour effectuer les traversées sur la Batiscan, durant le temps mis aux travaux de réparation qui avaient été autorisées à une session du conseil municipal tenue le 4 juil. 1898<sup>132</sup>. Il fut remplacé par le pont actuel, un pont à charpente métallique, à trois travées et avec un tablier en béton, construit en 1922 au coût de 80 000\$ assumé à raison d'un tiers par la municipalité du Village des Deux-Rivières et de deux tiers par celle de la paroisse de Saint-Stanislas-de-la-Rivière-des-Envies<sup>133</sup>.

Nul doute que les autres ponts municipaux qu'il fallut construire sur la rivière des Envies aient également donné lieu à de nombreuses heures de délibérations de la part des autorités municipales. Pour ne parler que de celui situé à l'extrémité sud du village, rappelons qu'il a été fait en bois à l'origine et refait en bois à deux reprises, avant d'être reconstruit en 1924<sup>134</sup>, selon le modèle du grand pont, c'est-à-dire à charpente métallique et avec tablier en béton, mais ne comportant qu'une seule travée.

La nouvelle municipalité de Saint-Adelphe, fondée à même une partie du territoire de celle de Saint-Stanislas, étant elle aussi traversée par la Batiscan, eut également des problèmes de ponts apparentés à ceux qu'a connus sa paroisse-mère. Il n'y a qu'à lire certains procès-verbaux de séances de son conseil pour s'en rendre compte. Ainsi, les minutes d'une session tenue le 7 octobre 1901 contiennent une résolution concernant la construction du pont sur la rivière Batiscan, par laquelle le conseil acceptait la soumission déposée par Pierre Nolasque Chaillez, marchand de Saint-Stanislas<sup>135</sup>.

Quelques-uns des taux de passage sur ce pont à péage de Saint-Adelphe s'établissaient alors comme suite:

"...chaque piéton \$0.02, chaque voiture traînée \$0.07½, chaque voiture tirée par deux chevaux ou deux boeufs \$0.15, chaque cheval, mulet, vache ou tête de gros bétail \$0.03, chaque mouton, veau, cochon \$0.02,..."<sup>136</sup>.



Pont du Village (61-13-01), sur la rivière Batiscan, à St-Adelphe, construit en 1924. Photo: Office du Film du Québec

Vingt-trois ans plus tard, soit à l'hiver 1924, étaient entrepris les travaux de construction d'un pont couvert (tout en bois) en remplacement du premier pont de Saint-Adelphe sur la Batiscan et, l'année suivante, la municipalité de Saint-Adelphe faisait bâtir un autre pont couvert, cette fois sur la rivière Pierre-Paul à l'entrée nord du village. On a relaté que le pont couvert - celui construit sur la Batiscan - "a été bâti en trente et un jours au coût de huit mille piastres à la paroisse et de huit mille piastres au gouvernement" <sup>137</sup>.

Après une quarantaine d'années d'usage, cet antique pont couvert devait être remplacé par un pont en béton, érigé à quelques centaines de pieds plus au sud. C'est le 5 novembre 1965 que le conseil municipal adopta une résolution pour en autoriser la construction <sup>138</sup>.

Passer en automobile sur le grand pont couvert de Saint-Adelphe donnait un peu l'impression de traverser un tunnel. Plus réelle devait être cette impression chez l'automobiliste qui a déjà eu la chance de traverser celui d'Hartland, au Nouveau-Brunswick, qualifié de plus long pont couvert au monde.

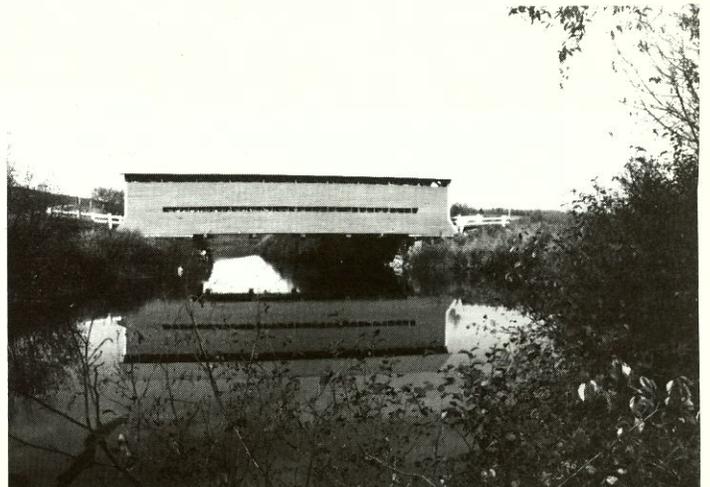
N'eût été le danger public qu'aurait représenté la conservation de plusieurs grands ponts du genre de celui de Saint-Adelphe, ces vestiges d'une époque pas très lointaine auraient pu être considérés comme des monuments historiques et constituer tous un bel attrait au plan touristique.

Il fut un temps où il existait un grand nombre de ces ponts couverts dans certaines régions du Québec, notamment dans celles de l'Abitibi et du Lac Saint-Jean. Drôle de coïncidence, il y en avait un sur la rivière Mistassini, à l'entrée de la ville de Dolbeau située à une douzaine de milles d'une paroisse du comté de Roberval portant aussi le nom de Saint-Stanislas, alors que le vieux pont couvert de Saint-Adelphe se trouvait à une dizaine de milles du village de Saint-Stanislas, comté de Champlain. De plus, ces ponts ont tous deux été démolis à quelques années seulement d'intervalle.

Heureusement, il reste encore quelques endroits au Québec où les touristes peuvent voir ces genres de ponts qui témoignent d'une époque déjà révolue. Permettons-nous d'en mentionner deux: le petit pont couvert situé à Saint-Séverin de Prouxville, comté de Champlain, qui fait l'orgueil de gens de l'endroit, et celui de L'Anse Saint-Jean, au Saguenay, qui est mis en évidence sur les billets de mille dollars de la Banque du Canada.

129. Loi modifiant la Loi de la voirie, la Loi des travaux publics et d'autres dispositions législatives, S.Q., 1966-67, c. 48.
130. Janine Trépanier-Massicotte, Saint-Stanislas à l'époque de l'érection canonique (1808-1833), Editions du Bien public p. 56 et 61
131. Janine Trépanier-Massicotte, Saint-Stanislas comté de Champlain, Répertoire historique -Vol. 1, Editions du Bien Public, p. 23
- 132 à 134. Saint-Stanislas 1833-1983. Album-souvenir du 150e anniversaire de l'érection canonique de la paroisse Saint-Stanislas, Edité par les albums-Souvenirs québécois, 1983. p. 27, p. 25
- 135 à 138. Vie municipale à Saint-Adelphe, Coordonatrice et rédactrice Thérèse Lafontaine-Cossette. Volume imprimé par Publicité Paquet Inc., Shawinigan, 30 septembre 1991. p. 56-57, 102-103, 191.

Pont Rouge (61-60-04), sur la rivière Noire, Sainte-Jeanne-d'Arc, construit en 1936. Photo: Gaétan Forest, octobre 1981



# 6 Souvenirs du Québec

Frank Tobie

En 1986, année de ma retraite, ma femme Elizabeth et moi avons entrepris un long périple qui nous a conduits de Spokane, état de Washington, à la Nouvelle-Écosse. Tout au long de la route, les ponts couverts ont été une attraction de premier plan. Au Québec, nous avons visité 16 ponts rouges (1).

Plusieurs souvenirs de ce voyage ont refait surface lorsque nous avons pris connaissance des incidents survenus au pont Napoléon-Grondin (61-06-06). A l'époque, les guides l'identifiaient sous le nom de Saint-Jean Baptiste et le situaient à La Guadeloupe. A une station-service où nous nous étions arrêtés pour nous informer de l'emplacement de ce pont, un client ayant entendu la conversation, nous offrit de nous y conduire. Chose aisée pour lui d'autant plus qu'il habitait à proximité du pont recherché. En quittant ce bon samaritain, nous avons fait connaissance avec toute sa famille et nous possédions les renseignements nécessaires pour atteindre le pont Perreault (61-06-01), notre prochaine étape. Avec ses 495 pieds, cette structure était la plus longue que nous n'ayons jamais vue. C'était avant d'atteindre Hartland au Nouveau-Brunswick.

Je me remémorais également notre séjour dans la région de Matane. Une journée toute spéciale qui s'est conclue par un souper gastronomique dont on parle encore. En longeant les rivières Matane et Matapédia, nous avons visité quelques ponts. Le pont Plante (61-43-03) était un de ceux que nous avons le plus apprécié. Je le cite au passé car nous avons appris depuis qu'il a été démolli. Un bien triste souvenir.

Au pont Jean-Chassé (61-42-01), nous avons rencontré Gérard Arbour et son épouse Claude. Ils s'affairaient à mesurer ce pont qui avait grandement besoin de réparations. Nous avons échangé nos adresses et une correspondance régulière s'est établie depuis ce temps. Grâce à Gérard, nous avons connu la Société québécoise des ponts

couverts et nous avons joint les rangs de l'organisme. On ne peut que se féliciter qu'il existe des gens de cette trempe pour travailler à la préservation des ponts couverts du Québec.

Quatorze des seize ponts visités lors de notre séjour existent toujours. Nous suivons, via Le Pont'âge, l'évolution du dossier du pont Napoléon-Grondin et nous souhaitons qu'il sera restauré.

Nous reviendrons au Québec revoir les ponts que nous avons aimés, incluant le pont de Saint-Ephrem. Nous aimerions y ajouter l'unique structure McCallum de Powerscourt (61-27-01) ainsi que les ponts jumelés de Ferme-Rouge (61-33-02/03).

On ne reverra jamais le pont Plante. Cependant, je souhaite m'arrêter de nouveau à cet endroit tout en sachant déjà que je ne reconnaîtrai plus les lieux.

(1) Les ponts du Québec que nous avons visités:

Perreault, 61-06-01  
Napoléon-Grondin, 61-06-06  
John-Cook, 61-18-04  
McVetty/McKerry, 61-18-08  
Wellis-Leggett, 61-18-09  
Savoyard, 61-25-15  
Jean-Chassé, 61-42-01  
Coulée-Carrier, 61-42-03  
Bélanger, 61-42-04  
Pierre-Carrier, 61-42-05  
François-Gagnon, 61-42-06  
Plante, 61-43-03 \*(2)  
Imbeault, 61-43-08 \*  
Routhierville, 61-43-04  
Rivière Hatée, 61-58-05  
Milby, 61-67-03

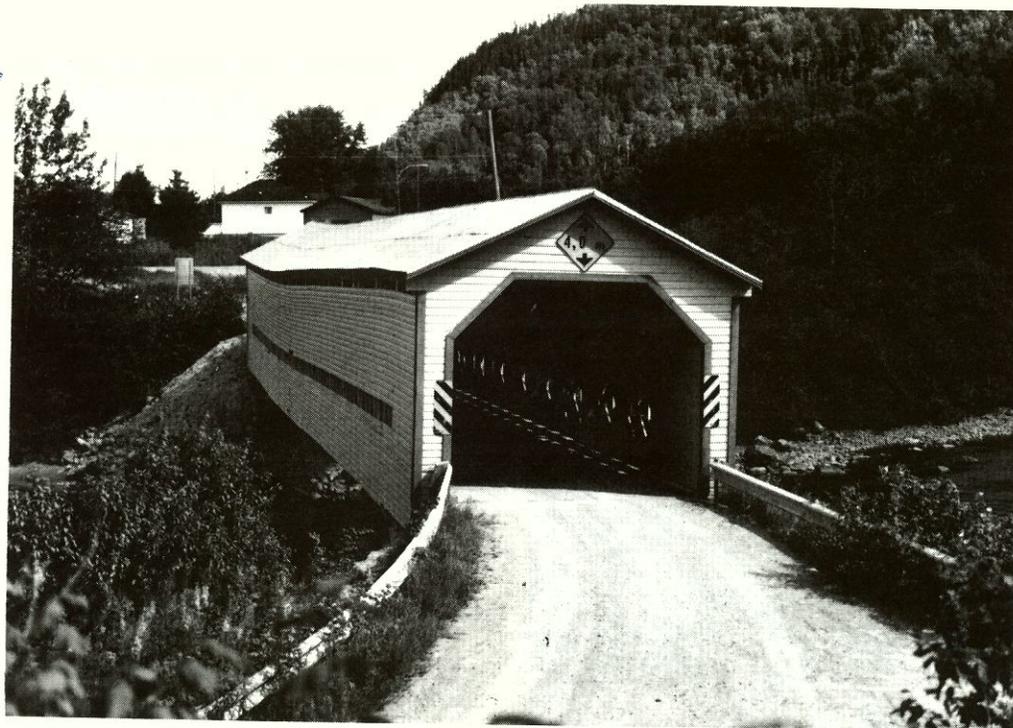
(2) \* indique les ponts disparus



Pont Wellis-Leggett (61-18-09), sur la rivière Eaton, Saint-Isidore d'Auckland, construit en 1930. Photo: Gérard Arbour, mai 1984



Pont de Milby (61-67-03), sur la rivière Moe, Canton d'Ascot, construit en 1872. Photo: Gaetan Forest, août 1988



Pont Louis-Gravel (61-62-01), sur la rivière Sainte-Marguerite N-E, près de Sacré-Coeur, construit en 1934. Photo: Gaétan Forest, août 1989

## D'un pont...

Un pont couvert tout rouge se dresse maintenant le long de la route 271 à Saint-Ephrem Station. La reconstruction des parties endommagées du pont Napoléon-Grondin (61-06-06) est maintenant complétée. Le lambris et le toit sont également en place. La seconde partie du projet, soit le retour du pont à ses anciens quartiers, n'est pas gagnée d'avance. Certaines garanties quant à la protection du pont devront être obtenues avant d'envisager son déménagement.

### Projet de médaille

Monsieur Jean-Luc Giroux, membre, a soumis à la S.Q.P.C. un projet de médaille à l'effigie de la Société québécoise des ponts couverts. Etant donné la nature du projet, qui implique une collecte de fonds auprès des membres, il avait été résolu de présenter ce dossier lors de l'assemblée générale. Ce qui fut fait. Cependant, dans le tumulte de fin d'assemblée, la proposition fut formulée, discutée, mais non soumise au vote. Dans de telles circonstances, il va de soi que le projet ne sera pas mis en branle immédiatement mais représenté à l'assemblée générale de 1994. Profitez de cette pause pour nous faire vos commentaires sur ce projet dont nous donnons les grandes lignes:

collecte volontaire auprès des membres, avec un objectif de 400\$, afin de faire fabriquer la matrice pour une médaille, frappée d'un côté seulement. Le dessin serait l'emblème officiel de la S.Q.P.C. Le nom des donateurs serait publié dans Le Pont'Age. Les médailles seraient vendues à un coût approximatif de 5\$. La face non gravée pourrait être utilisée par toute personne ou organisme désireuses de s'associer au thème des ponts couverts.

Pourquoi une médaille pour la Société? Il s'agit d'un objet de collection, donc, une façon pour la S.Q.P.C. de laisser un souvenir tangible et prestigieux pour les générations futures. Ainsi, elles sauront qu'une société est intervenue pour faire apprécier cet aspect de notre patrimoine. De plus, ces médailles sont un excellent outil promotionnel. La face non gravée pouvant être utilisée pour souligner divers événements, la multiplication du nombre de médailles en circulation augmente d'autant la visibilité de l'organisme émetteur.

### Faire connaissance

Certains ont manifesté le désir de rencontrer les membres de la S.Q.P.C. qui voyagent dans leur région. Si c'est votre cas, indiquez-le lors de votre renouvellement. Votre nom, l'endroit où vous résidez (sans adresse) ainsi que votre numéro de téléphone seront indiqués dans Le Pont'Age. Une excellente façon d'échanger sur le thème qui nous intéresse tous.

### Littérature

Les ponts couverts de Madison County, Iowa, tiennent une large place dans le roman de Robert James Waller. Ce livre est sur la liste des meilleurs vendeurs depuis plusieurs semaines. Un film sera tiré de ce roman.

The Bridges of Madison County, Robert James Waller, Warner Books.

### Camping

Si l'un de nos membres souhaite jouir d'un emplacement de camping gratuit, avec services, pour la saison 1994, qu'il contacte le plus tôt possible la S.Q.P.C. Le terrain est situé à Saint-Charles-sur-Richelieu.

## La sélection de l'archiviste



Pont Parrot (61-59-01), sur la rivière du Loup, Saint-Antonin  
Photo: Archives nationales du Québec

Cartes postales en couleurs 3X5 \$0,20 chac;  
4X6 ponts couverts 1992 \$0,30 chac.; 4X6  
ponts couverts \$0,25 chac.:4X6 \$0,50 1992;  
Pennsylvanie 4X6 \$0,35 chac.; 10 "art view"  
ponts Pa disparus \$0,50 chac. et 2 prov.  
canadiennes, plusieurs états; liste cartes  
postales ponts couverts \$6,75; liste de  
cadeaux \$1,00; liste de cartes postales  
granges rondes \$0,59 chac.; frais postaux  
et manutention en sus; prix sujets à  
changements. Chèque ou mandat postal à:

Robert L. Damery  
2000 Burma Road  
New Smyrna Beach, Fla 32168, USA

## 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'uti-  
lisation 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\$

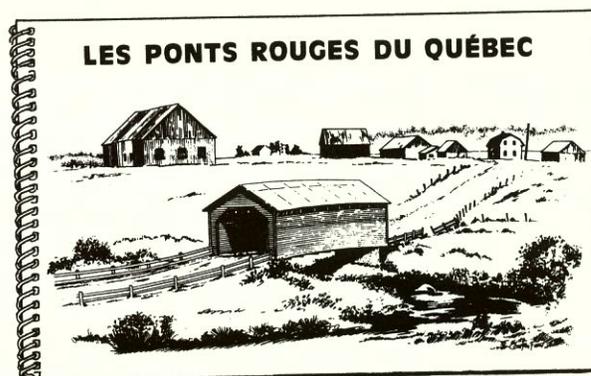
Ecusson : 3\$

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 recy-  
clé. 8\$ + 2\$ de frais de poste et manutention.

Si votre ancienne édition a beaucoup voyagé, voici  
une excellente occasion de la verser dans vos archi-  
ves 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 impor-  
tance pour une meilleure compréhension du phénomène  
des ponts couverts en sol québécois.