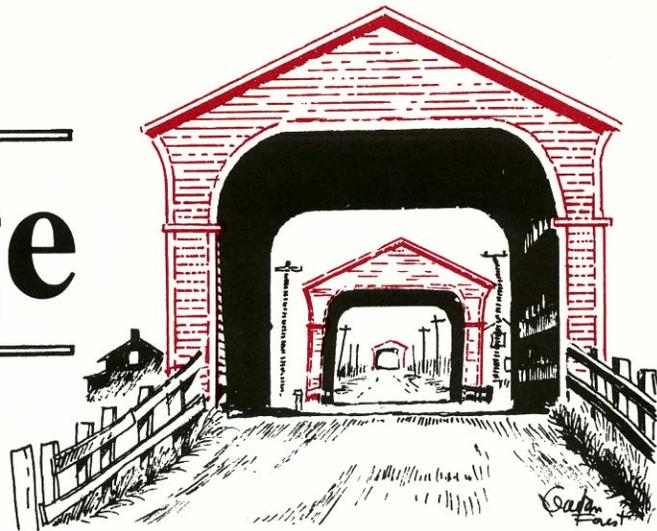

Le Pont'âge

VOL XIII

NUMÉRO 2

HIVER 1994

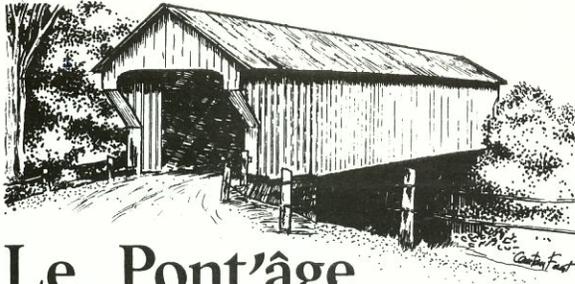


Le pont du Sault (61-39-01), à Saint-Adalbert. Parce que situé géographiquement près de Saint-Pamphile, cette structure est associée à tort à ce village.

Photo: Gérald Arbour ©

Société québécoise des ponts couverts inc.

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



Le Pont'âge

Société québécoise des ponts couverts inc. (SQPC)

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

Éditeur:	Jean-Marie Beaujean	(514) 270-5092
Traducteur:	Matthew Farfan	(819) 777-2631

Le Pont'âge est publié par la SQPC quatre fois par année.

La cotisation annuelle est de 10\$ pour les individus, plus 2\$ pour chaque membre-associé demeurant à la même adresse et de 15\$ pour les sociétés.

La cotisation inclut un abonnement au Pont'âge, et se termine le 31 octobre de chaque année.

Le coût de la publicité dans le Pont'âge est de 5\$ par pouce, par colonne.

La SQPC est membre de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec.

L'assemblée générale a lieu le dernier samedi du mois d'août, au Village québécois d'antan de Drummondville.

Dépôt légal: 1er trimestre 1994
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada

Reproduction autorisée, sur avis, avec mention de la source.



Imprimé sur les presses de la Maison Primevère
207 boul. L'Heureux, McMasterville, Qué. J3G 5G2

		99		
MENACÉ			Du Panache	
DÉLABRÉ			Grandchamp	
SURIS			Beauséjour	

D'UN PONT À L'AUTRE

La nouvelle année s'annonce intéressante pour le monde des ponts couverts. Quelques projets devraient se concrétiser au cours des prochains mois. Avec les nombreuses pertes de ponts survenues l'an dernier, il était plus que temps de tourner la page.

LE PONT'ÂGE:

La SQPC est heureuse de saluer l'arrivée de Jean-Marie Beaujean en tant que responsable de la mise en pages du journal.

AMQUI SUITE 3:

Le pont des Anses Saint-Jean (61-43-05) a finalement été réparé. Pour permettre l'installation des 5 poutres d'acier sous la structure, le pont a été tiré sur la terre ferme. La couleur retenue pour repeindre ce pont sera sensiblement la même que la couleur existante. Le souhait du responsable du Comité de survie des ponts de la Vallée, Gaétan Ruest, d'avoir « ses » trois ponts couverts d'un rouge éclatant ne sera pas exaucé.

CHUTE PANET:

Au printemps de 1993, le dégel rapide de la rivière Sainte-Anne a fait que d'énormes blocs de glace à la dérive ont endommagé un pilier du pont non couvert de Chute Panet. Il en est résulté l'effondrement d'une travée. Le propriétaire du pont, conscient de la valeur patrimoniale de la structure, a entrepris des démarches en vue de réaligner des réparations conformes à la nature de l'ouvrage. Il est à souhaiter que la concertation recherchée permettra de préserver cet ouvrage. Voir Pont'âge vol 11 #1 pour connaître l'histoire de ce pont.

UN PANNEAU POUR NOS PONTS:

La SQPC a entrepris des démarches en vue de faire fabriquer et installer un panneau d'information similaire pour tous nos ponts couverts. Ce panneau indiquerait le nom du pont et l'année de construction. La réponse à cette idée de la part des municipalités est extrêmement encourageante. La pause d'un tel panneau se veut une suite au dossier qui a conduit à rendre officiels les noms des ponts.

EN VRAC:

Des travaux ont été effectués aux ponts de Ferme-Rouge (61-33-02/03). Il est à prévoir que l'aménagement proposé pour ces ponts deviendra réalité au printemps de 1994.

La rivière Eaton-Nord a été draguée aux abords du pont McDermott (61-18-06). Les nombreux cailloux qui donnaient beaucoup de relief aux avant-plans sur les photos, sont maintenant refoulés sur les berges.

Le ministère des Transports nous confirme par lettre son intention de placer le pont Louis-Gravel (61-62-01) sur sa liste de travaux à réaliser au cours de la prochaine année.

suite page 8

LES FONDATIONS DE NOS PONTS COUVERTS

Normand Tardy

Malgré les visites fréquentes et les nombreuses photos, prises sous plusieurs angles, bien malin celui qui peut identifier à coup sûr le matériau sur lequel reposent nos ponts couverts.

Un pont à une travée est érigé sur deux bases situées de part et d'autre du cours d'eau: ce sont les culées. Le pont à plusieurs travées aura, en plus de ses culées, un ou plusieurs piliers reposant dans l'eau. Généralement, le nombre de bases qu'un pont possède, moins une, égale le nombre de travées de celui-ci. La travée est une section du pont reposant sur deux culées, deux piliers, ou un pilier et une culée. Les matériaux utilisés chez nous sont le bois, le béton et la pierre. La majorité de nos structures reposent sur des cages de bois empierrées, parfois lambrissées.

ABITIBI/TÉMISCAMINGUE:

La presque totalité des culées des ponts de la région sont faites de bois, incluant les ruines du Grassy Narrow de Moffet (61-70-12). Par contre, les deux piliers du pont de Vassan (61-01-29) sont de métal, de même que celui du pont de l'Arche de Rochebaucourt (61-01-26). Ces piliers servent de support à des structures affaissées et ne sont pas d'origine. Ils sont suivis du signe + dans les guides. À Saint-Maurice-de-Dalquier (61-01-22), un monstre de deux cent seize pieds, deux travées, est juché sur des bases de béton, dont un pilier de trois colonnes du même matériau.

PAYS-DE-L'ÉRABLE:

Cinq structures ont des culées de bois. Le pont de Notre-Dame-des-Pins (61-06-01) repose sur deux énormes culées et trois piliers de béton. Tous connaissent les crues dévastatrices de la rivière Chaudière. À Saint-Éphrem (61-06-06), bien ancré sur deux blocs de béton, le pont Napoléon-Grondin a tout de même été sévèrement endommagé par un coup d'eau. On connaît la suite.



Le pilier du pont Powerscourt (61-27-01)

GASPÉSIE:

Huit ponts possèdent des culées en bois. Le pont d'Amqui (61-43-05) repose sur de la maçonnerie avec un pilier en bois postérieur à la construction du pont. Un exemple d'un pont à une travée +. Au pont Heppell (61-43-02), un mur de soutènement en béton protège une culée de l'érosion.

BAS SAINT-LAURENT:

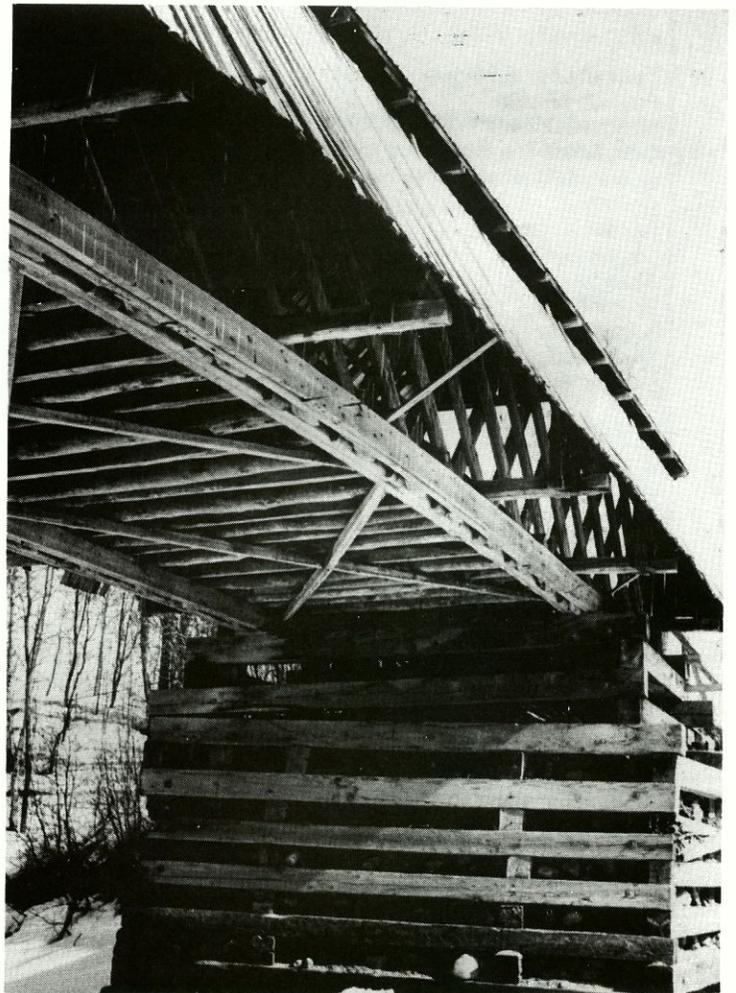
Sept structures reposent sur des bases en bois.

COEUR-DU-QUÉBEC:

Cinq ponts ont des assises en bois. Par contre, les ponts des Raymond (61-51-01) et Étienne-Poirier (61-51-03) ont des culées de béton. À Sainte-Agathe (61-44-01), il est intéressant de voir que les culées et le pilier de bois prennent naissance directement sur le roc. À Sainte-Sophie (61-44-08), les culées de béton sont moulées à même le roc solide.

OUTAOUAIS:

Six fondations sont de bois. À Grand-Remous (61-25-15), un pilier de métal, sur base de maçonnerie, est postérieur à la construction du pont (2 travées +).



Une culée de bois, empierrée. Saint-Méthode (61-60-16).
Photos: Pierre Duff ©

4 SAGUENAY:

Quatre structures ont des culées de bois. Le pont du Faubourg (61-17-01) a vu ses culées et son pilier de béton rehaussés en 1986 (1 travée +).

ESTRIE:

Région de diversité, comme ailleurs, plusieurs structures reposent sur des cages de bois, mais c'est ici qu'est concentrée la majorité des ponts reposants sur des assises de pierre de taille: Cookshire (61-18-04), Lingwick (61-18-08), Notre-Dame-de-Stanbridge (61-45-03) et Fitch Bay (61-69-03) sont du nombre. Brigham (61-11-01), *Eustis*¹ (61-18-02), Milby (61-67-03) et Saint-Camille (?) (61-75-03) ont des assises de béton. Au pont Drouin (61-18-01), des ajouts de métal sont apparus lors de la désaffectation de la structure.

¹: culées d'origines en pierres plates recouvertes de béton.

Lors de rénovations, les culées originales sont souvent modifiées. Exemples: Saint-Armand (61-45-01) et Cowansville (61-45-02).

Le tableau ci-contre donne un aperçu des différents matériaux utilisés pour la fabrication des assises des ponts couverts dans chacune des régions du Québec.

	Bois	Béton	Pierre	Mixte
Abitibi/Témiscamingue:	24	1	-	1
Pays-de-l'Érable:	5	1	1	-
Bas Saint-Laurent:	7	-	-	-
Gaspésie:	8	2	1 (?)	-
Cœur-du Québec:	5	4	3	-
Outaouais:	6	1	-	1
Estrie:	4	7	5	-
Saguenay:	4	1	-	-
Manicouagan:	2	-	-	-
Laurentides:	3	2	-	-
Montérégie:	-	-	1	-
Charlevoix:	1	-	-	-
Lanaudière:	-	1	-	-
TOTAL: 102¹	69	20	11	2

¹: inclus: le pont mi-hauteur de Saint-Eugène-de-Chazel (61-02-P1), Saint-Éphrem avant le déménagement, et les ruines du pont de Moffet.

MANICOUAGAN:

Les deux structures de la région ont des culées de bois.

LAURENTIDES:

Ici également les cages de bois sont le principal matériau de fondation pour les ponts. À Ferme-Rouge(61-33-02/03), le pilier du grand pont a été refait mais non lambitssé. À cet endroit, les piliers, par leur forme, jouent le rôle de brise-glace.

MONTÉRÉGIE:

La structure historique de Powerscourt (61-27-01) repose sur de la pierre de taille.

Généralement, il est aisé de deviner pourquoi tel matériau a été préféré à un autre pour l'érection des culées. Ce choix est intimement lié à la longueur de la structure, à l'époque où il a été construit, aux ressources disponibles.

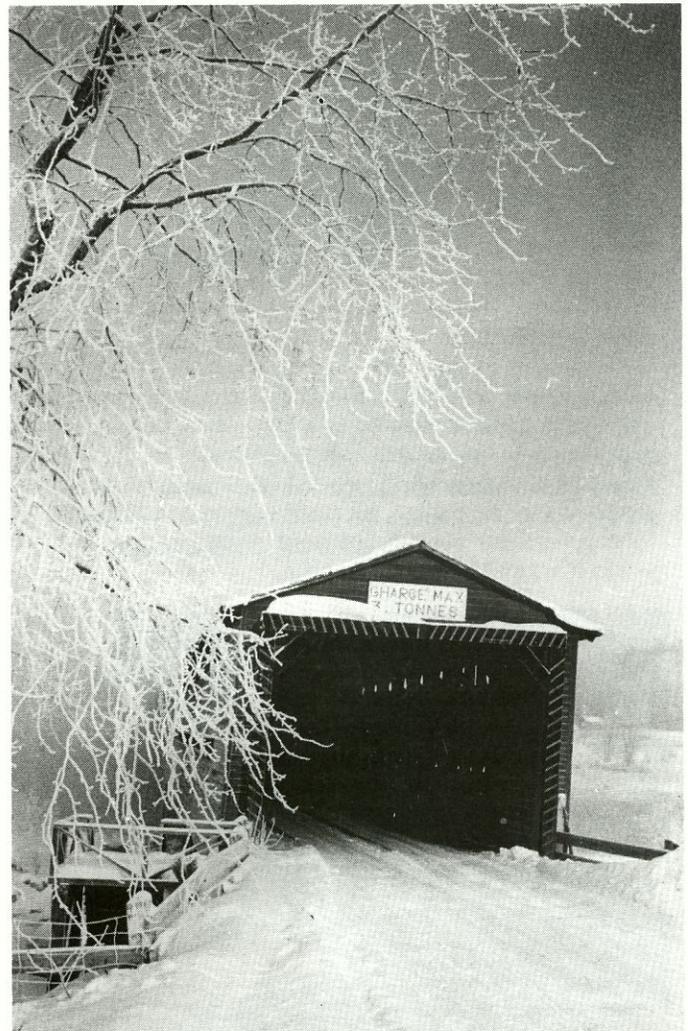
Les plus gros ouvrages seront supportés par de la maçonnerie, quoique quelques exceptions entravent cette règle si l'on songe au pont Bowman (61-52-06) ou au pont Marchand (61-53-01). Ces structures sont situées au coeur de régions où le bois est la matière première par excellence.

Le pont Powerscourt fut construit selon des plans de Daniel Craig McCallum, spécialiste en ponts ferroviaires. La pierre, à l'époque, était de mise pour les culées de ce type de construction. Le pont érigé sur des culées de bois correspond à la norme pour des cours d'eau au débit moyen.

L'histoire de chacun des ponts couverts passe par ses culées: par celles-ci ils y naissent et ils y meurent.



DANS L'ALBUM



À moins 40°C, le brouillard et les craquements sinistres du bois créaient un environnement surréaliste au pont Savoyard (61-25-15). Photo: Gérald Arbour ©

PONTS EN MONTÉRÉGIE

Gaétan Forest / Louise Pelletier

LE PONT DE LA COURTEMANCHE:

En Montérégie, le ruisseau Laplante draine les terres de Saint-Ours et se jette dans le Richelieu. Ce cours d'eau a autrefois porté le nom de Bonnier, du nom de famille Plante dit Bonnier.

Un pont couvert a été construit sur le ruisseau Laplante au lieu-dit Quatre-Chemins, une croisée de chemin sur la rive droite du Richelieu, près de la limite sud de la municipalité de la paroisse de Saint-Ours. Ce pont était connu sous les noms de Courtemanche, Laplante ou Quatre-Chemins (61-56-02).

Le nom Courtemanche est connu en ces lieux lorsque le seigneur de Saint-Ours vend une concession à Monsieur de la Courtemanche en 1772. Les Courtemanche, ainsi que plusieurs autres familles, s'établiront sur les bords de la rivière Laplante et ce lieu prendra rapidement l'allure d'un hameau.

Le 4 août 1801, *le grand voyer Paul Lacroix*¹ ordonne la construction du premier pont des Quatre-Chemins ou Courtemanche et deux autres ponts sur le ruisseau Laplante. Il est peu probable que le pont Courtemanche était couvert au tout début. La coutume de l'époque était de construire des ponts constitués de simples longerons reposant sur des palées de pieux. Parfois, des charpentiers expérimentés érigeaient des ponts supportés par des charpentes de type palladien. Dans les procès-verbaux des grands voyers, on lit les descriptions de telles structures.

Combien de fois les habitants des Quatre-Chemins ont-ils réparé leur pont au cours des huit décennies suivantes? Un document de 1882 atteste que l'on consent à faire réparer le pont de la Courtemanche en le pontant de nouveau.

En 1887, à la demande du conseil municipal de Saint-Ours, Joseph Roy, de Saint-Jude, dresse les plans et devis d'un pont couvert à construire pour remplacer l'ancien pont de bois devenu désuet et dangereux. Le devis fait la description d'un pont qui aura quatre vingt pieds de long et s'appuiera sur des piles constituées de palées de pieux en mélèze. Ses cordes seront formées de deux cours de pièces de 7' x 12', aboutées, enturées et boulonnées. Des blocs de bois franc, placés à intervalles, sépareront les deux cours de pièces composant les cordes. Ces dernières reposeront sur un corbeau de 12' x 15'. La charpente porteuse sera constituée d'arbalétriers, de contre-arbalétriers et d'une pièce de butée, placés entre une double rangée de poteaux, lui donnant l'aspect d'une variante de la ferme « queenpost ». La charpente du toit, composée de chevrons, reposera sur une sablière. Le tout sera couvert de planches embouvetées et de tôle peinte. Les deux fermes

seront contreventées simplement à leur niveau supérieur au moyen de pièces transversales de 21' de long et reliées à leur niveau inférieur par des tiges de fer et des croisées en bois. Le lambris, en pruche, aura 12 pieds de haut et sera blanchi à la chaux. Le pontage sera en pruche et on n'oubliera pas de lambrisser les pignons. « Le pont devra être livré à la fin de juillet et l'entrepreneur devra, durant les travaux du dit pont, donner un passage convenable aux voyageurs, auprès du pont en confection, et sera payé quand il sera reçu. » Néanmoins, des délais sont encourus, et, en 1888, un nouveau procès-verbal précise la date du 22 mars 1889 comme échéance de livraison du pont. Ce procès-verbal exige également que la couverture du pont soit faite avec de la planche de pruche séchée, embouvetée et couverte en fer blanc de première qualité. Des trois soumissions reçues au bureau du Conseil municipal, celle présentée par Joseph Roy de Saint-Jude, au montant de 800\$, a été acceptée.

En 1896, les abords du pont sont réaménagés. On refait les terrasses et les garde-corps. La couverture est repeinte.

En 1901, une curieuse requête est soumise au Conseil par Ulric Durocher. Ce dernier demande l'autorisation de décharger le foin des voitures par l'ouverture faite dans les lambris du pont afin de charger facilement les bateaux.

En 1903, on procède au remplacement des pieux et poteaux qui supportent le pont. Le toit est peint à la chaux. On ajoute des poutres en chêne blanc, des pièces en épinette rouge, des liens en fer.



La photo ci-haut montre une structure qui serait très proche du modèle choisi pour le pont de la Courtemanche. Quelques détails diffèrent du devis, ce qui nous empêche d'affirmer que cette photo est celle du pont de la Courtemanche.

À noter que cette photo a été publiée dans le Pont'âge, vol. 3 #3 p.7, sous la rubrique Pont Inconnu.

Photo: Ewing Galloway, 1923. ©

- 6 On empierra et cimentea les culées. Le pont est vendu le 16 novembre 1903. Le nouveau propriétaire exigera donc un péage pour financer son entreprise. La structure sera démolie vers 1937.

LE PONT DE CHATEL:

À quelques kilomètres en amont, le rang du Ruisseau coupe le ruisseau Laplante. À cet endroit se trouvait le « pont couvert Châtel » (61-56-01). On connaît peu de l'histoire de ce pont, sinon qu'il a été démoli en juillet 1909 et remplacé par un pont en béton.

À SUIVRE...

¹: *Grand Voyer*: sorte de ministre des transports qui statuait sur la construction et le tracé des routes. Ce poste est issu du régime français.

SOURCES:

Recherches de Madame Louise Pelletier
Procès-verbaux du Conseil municipal de Saint-Ours:

3 juillet 1882	14 novembre 1887
3 décembre 1888	1er juin 1896
1er octobre 1901	2 juin 1903
5 novembre 1903	

Itinéraire toponymique de la Vallée-du-Richelieu,
Études et recherches toponymiques #10, p. 9-10.



POUR VOS DOSSIERS

Jean-Marie Beaujean

Pour diverses raisons, certaines photos ont été publiées dans le Pont'âge sans que le numéro du pont représenté soit inscrit dans la légende. Afin de vous aider à identifier ces ponts, une liste des numéros manquants sera publiée à l'occasion.

Vol	No	Page	Numéro	Référence
1	1	2	61-51-08	Saint-Léonard
1	1	4	61-25-26	Northfield
1	3	4	61-23-01	Galipeault
1	5	3	61-25-11	de l'Algie
1	5	8	61-10-05	de Saint-Edgar
1	5	16	61-61-02	du Chemin-Bellecombe
1	5	16	61-45-03	Des Rivières
2	1	1	61-51-03	Étienne-Poirier
2	1	18	61-42-01	Jean-Chassé
2	1	19	61-24-18	
2	2	2	61-33-04	Carte postale
2	2	9	61-43-05	des Anses Saint-Jean
2	2	10	61-23-10	
2	2	12	61-25-23	Blue Sea Bridge
2	2	12	61-25-08	Gracefield
2	2	14	61-17-04	du Lac Hal Hal
2	3	5	61-21-P1	Petit pont
2	4	7	61-49-01	Lachapelle
2	5	5	61-76-01	Saint-David

À SUIVRE...



ET DE 14 !

SQPC

L'année 1993 aura été marquée par la disparition de 14 ponts couverts, principalement en territoire américain. Incendies volontaires, négligences, démantèlements sont les principales causes de ces pertes. Curieusement, les graves inondations survenues dans le Mid-West américain n'ont pas affecté les ponts couverts.

Voici la liste des ponts disparus au cours de l'année:

Nectar, AL	(01-05-04)	Incendié
Glen Canyon, CA	(05-44-01)	Démantelé
Kilgore Mill, GA	(10-07-04)	Incendié
Gulford, IN	(14-15-01)	Incendié
Slate, NH	(29-03-06)	Incendié
Smith, NH	(29-05-10)	Incendié
Corbin, NH	(29-10-05)	Incendié
Sells, OH	(35-15-01)	Incendié
Smith/Fox Farm, OH	(35-23-51)	Effondré
B & O Reservoir, OH	(35-30-33)	Effondré
Reed, OH	(35-80-05)	Effondré
Grimes, PA	(38-30-22)	Incendié
Colemanville #1, PA	(38-36-26)	Démantelé
Lucerne, Suisse	(S-11-01)	Incendié

Ce décompte est un sombre bilan qui augure mal pour l'avenir. Les réparations en cours sur différents ponts un peu partout dans le monde ne pourront compenser ces pertes inestimables.



Restes calcinés du pont Gulford (14-15-01). Ce pont était caractérisé par les superbes décorations de portiques créés par le constructeur Archibald M. Kennedy.

Photo: Brian J. McKee ©

CERTAINS PONTS DE NICOLET

Joseph D. Conwill

Le comté de Nicolet est une belle région chargée d'histoire qui compte encore sur son territoire deux ponts couverts en bon état: le pont Étienne-Poirier de Saint-Célestin (61-51-03) et des Raymond (61-51-01), à Précieux-Sang.



Pont des Raymond (61-51-01), 1985.

Cependant, en 1975 il y avait cinq ponts couverts, dont trois sont disparus peu de temps après ma visite. Le pont de Manseau (61-51-04) desservait une route locale importante, où il y avait beaucoup de circulation. La route était rectiligne sur quelques kilomètres, mais elle était en gravier, donc des nuages



Pont de Manseau (61-51-04), 1975

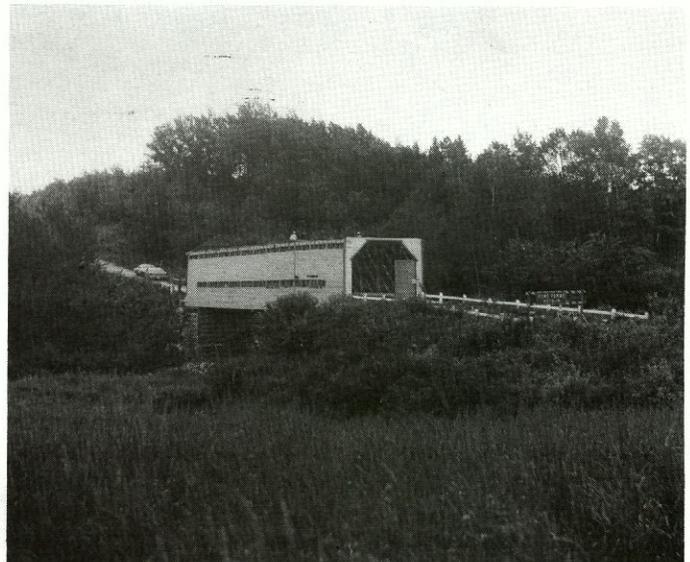
de poussière tourbillonnaient à l'entrée et à la sortie du pont. Avec son portique cintré, ce pont offrait un cachet spécial. 7

Le pont de l'avenue Fraser, à Précieux-Sang (61-51-07), était en démolition pendant ma visite de 1975. Le pont se situait en bas d'un petit vallon abrupt qui, cependant, ne brisait pas l'aspect rectiligne de la route. Les Brainerd ont décrit ce pont comme le « Dipping Road Bridge » dans leurs notes de voyage. C'était un pont de colonisation standard, sur la rivière Saint-Wenceslas ou Blanche.

Le pont existant des Raymond, à Précieux-Sang, franchit aussi la rivière Saint-Wenceslas, sur un rang parallèle à l'avenue Fraser. Il a été confondu avec le pont de l'avenue Fraser dans certaines éditions du Guide Mondial des Ponts Couverts. La méprise a été corrigée dans l'édition de 1980.

Le troisième pont disparu du comté de Nicolet est celui de Saint-Pierre-les-Becquets (61-51-05), aux environs de Sainte-Cécile-de-Lévrard. Il franchissait le ruisseau aux Orignaux sur un chemin presque désaffecté. Sur place, on se demandait pourquoi un pont fut construit à cet endroit. Il était lui aussi un pont typique de la colonisation.

Les origines du comté remontent au XVII^e siècle, mais les ponts couverts de la région reflétaient les grandes activités de la colonisation du XX^e siècle. Il semble que de nouveaux rangs ont été ouverts ou prolongés aux limites des vieilles paroisses. Comme toujours, le style et l'emplacement des ponts couverts nous racontent une histoire complexe.



Pont de l'avenue Fraser à Précieux-Sang (61-51-07), 1975

D'UN PONT À L'AUTRE (SUITE)

Les abords du pont Oldfield (55-06-17) ont été aménagés en parc. Ce pont du Nouveau-Brunswick a atteint une notoriété internationale en étant choisi pour illustrer le côté pile d'une pièce de 25¢.

NOUVELLES CARTES POSTALES:

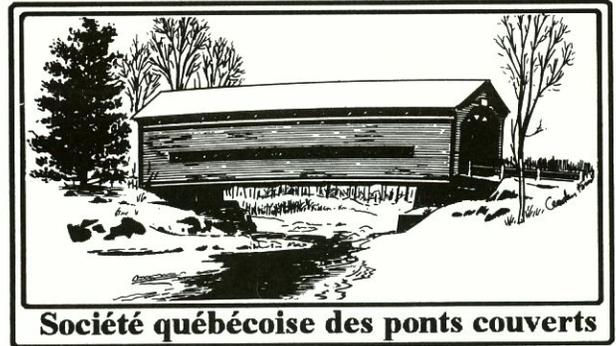
Trois nouvelles cartes sont maintenant disponibles au secrétariat. Il s'agit de celle du pont de Val-Senneville (61-01-28), d'une nouvelle du pont du Faubourg (61-17-01) et d'une mosaïque de 5 ponts du Saguenay/Lac Saint-Jean.

LA FRONTIÈRE:

Michèle et Jacques Lalumière, membres, ont vécu une drôle d'aventure au pont de la Frontière (61-11-03). Un des propriétaires aux abords du pont a consenti à leur laisser accès libre à son terrain pour 5\$. Une demande douteuse dont le prétexte est le coût des assurances.
Un endroit à éviter.

UNE BONNE NOUVELLE:

Aucune augmentation du prix des timbres pour 1994. Le budget d'opération de la SQPC ne s'en portera que mieux.



Société québécoise des ponts couverts

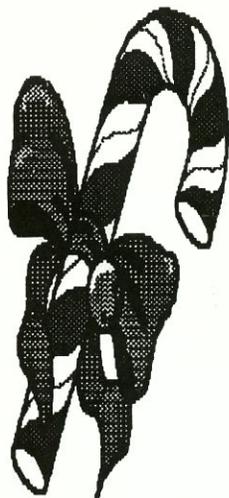
(dessin agrandi 185%)

La première émission des épinglettes de la SQPC étant épuisée, il a été résolu d'en faire fabriquer de nouvelles.

Le dessin retenu est celui du pont Balthazar (61-11-01) qui orne déjà la carte de membre et le papier lettre de la Société. Ce pont, à l'usage, est devenu le symbole officiel de la SQPC. L'épinglette, de couleur or, a été fabriquée au Québec. L'année de fabrication est inscrite à l'endos.

Maintenant disponible au coût de 4\$ + 1\$ de frais de poste.

Si vous possédez déjà la première version, conservez-la précieusement. Profitez de l'occasion pour vous afficher comme membre en commandant dès maintenant votre nouvelle épinglette.



Que 1994 apporte

à chacun de nos

membres, à leur

famille, à leurs

amis, joie, santé

et prospérité.

L'équipe de la SQPC

À 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. Coût 12\$

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

Un Toit sur la Rivière. Cassette vidéo retraçant l'histoire des ponts couverts au Québec. Coût 23\$

Le Pont'âge. Vol. 1 et 2, rééditions: (en bloc) Coût 20\$
Numéros imprimés: 2\$ chacun + frais de poste.
Prix spécial pour la série complète.

Épinglette SQPC : 5\$ Écusson : 3\$ Affiche : 4\$
Cartes postales (plus de 35 cartes différentes)
0.40\$ + (1.50\$ frais de poste)

Tous ces articles sont disponibles au secrétariat de la SQPC, CP 102, Saint-Eustache, Québec. J7R 4K5.
Sauf indication contraire, le prix indiqué inclut les frais de poste et de manutention.

