



Cédé Par

**BIBLIOTHÈQUE PRIVÉE
COLLÈGE SAINT-BERNARD
25, AVE DES FRÈRES
DRUMMONDVILLE — P.Q.**



LOUISVILLE — KY.
21 MAY 1870
RECEIVED
PHOTOGRAPHIC PRINTS



JEAN CRÊTE
et
LA MAURICIE

EDITIONS DU BIEN PUBLIC

971,442

T 339 j

34452

18239

JEAN CRÊTE
ET LA MAURICIE

En plus de l'édition ordinaire,
il a été tiré de cet ouvrage cinquante
exemplaires hors commerce,
sur papier "Rolland de Luxe"
réservés à l'auteur.

Cum permissu Ordinarii

ALBERT TESSIER, P. D.

*de la Société Royale du Canada
et de la Société des Dix*

JEAN CRÊTE
ET LA MAURICIE

Collection "L'Histoire Régionale" No 20

EDITIONS DU BIEN PUBLIC

Les Trois-Rivières — 1956



Comment j'ai connu Jean Crête

Je devrais l'appeler Monsieur Jean Crête. Son âge, ses états de service, son prestige, commandent cette politesse élémentaire. Mais j'ai toujours entendu dire Jean Crête tout court, ou "Monsieur Jean", depuis qu'il a pris de l'âge! J'entends respecter cette affectueuse tradition.

J'ai connu Jean Crête longtemps avant de le rencontrer.

En 1925, à mon retour d'Europe où j'avais "découvert" le Rhône chanté par Mistral, j'ai cherché à "découvrir" notre Saint-Maurice. Méthodiquement, je compulsai et mis en ordre l'abondante documentation recueillie par notre bibliothécaire, M. l'abbé Téléphore Giroux. J'y ajoutai ce que contenaient déjà mes propres archives et j'entrepris de compléter le dossier de notre "fleuve de bronze" en consultant les "archives vivantes" : trappeurs, bûcherons, draveurs, qui avaient connu la vie des chantiers et me décrivaient, dans un langage pittoresque, les conditions de transport, de logement, dans l'arrière pays mauricien.

C'était le début d'une intense campagne régionaliste qui connut quelque retentissement et qui a inspiré la publication d'une centaine de volumes sur notre petit pays.

Au cours de mes entretiens avec les chasseurs, pêcheurs, hommes de chantiers, un nom revenait sans cesse, celui de

Jean Crête. On nous parlait, comme de choses courantes et connues de tout le monde, des "chantiers de Jean Crête", des "bateaux de Jean Crête", des "chemins forestiers de Jean Crête", des "lignes téléphoniques de Jean Crête", des "clubs de Jean Crête", des "guides de Jean Crête", etc... Cette litanie donnait l'impression que Jean Crête était partout, qu'il dirigeait tout, que le Saint-Maurice entier était son domaine personnel. Je n'osais pas demander trop de renseignements directs, car il m'apparaissait que mes interlocuteurs auraient mal jugé un trifluvien qui ne connaissait pas Jean Crête !

Je ne pouvais longtemps me contenter d'étudier le Saint-Maurice en chambre et de le connaître uniquement à travers des récits et des descriptions. Je voulus aller voir moi-même les sites, rivières, lacs, portages, campements, dépôts, dont les noms attirants m'étaient devenus familiers.

Deux fervents du Saint-Maurice, Ernest Denoncourt et Alphida Crête, m'initièrent au charme des excursions en canot, des campements et des portages. Avec eux j'explorai les bassins de la Manouane, de la Trenche, de la Windigo. Nous allâmes même jusqu'à la "pointe des cheveux" du Saint-Maurice, au-delà du Poste Obidjuan. La bienveillante coopération des autorités de la *St. Maurice Forest Protective Association* me permit de compléter l'étude directe de tout le territoire. J'eus à ma disposition des canots, des hommes, des vivres et un équipement complet de campement. Quelles merveilleuses expéditions je fis, ciné en mains, dans les régions dont les noms m'avaient enchanté : Mattawin, Westonneau, Rivière au Rat, Vermillion, Flamand, Ruban, Najua, Wabano, Jolie, Pierri-che, Croche, Bastonnais, Mékinac !

Ces courses, totalisant quelque 2,000 milles de canot, des douzaines de nuit sous la tente, des centaines de portages de toute longueur et de tout calibre, furent pour moi un émerveillement sans cesse renouvelé. J'emmagasinais des images sur pellicule, des notes dans mes calepins, des impressions dans tout mon être. Ces expériences de vie me faisaient connaître et aimer le Saint-Maurice mieux que tous les documents qui s'empilaient dans nos archives.

Je saisisais de la sorte, sur le vif, le visage réel du Saint-Maurice, la rude beauté de ses paysages, les qualités d'audace et d'énergie de ceux qui en exploitaient les richesses. A la tête des "lumberkings" de la Mauricie, je retrouvais évidemment partout des rappels de l'omniprésent Jean Crête. Son nom revenait sans cesse sur les lèvres de mes guides, aux haltes d'essoufflement dans les montées, aux arrêts de pipe à la fin des portages, durant les longues stations nocturnes autour du feu de camp.

J'essayais de me représenter le personnage, mais sans y parvenir de façon satisfaisante. Je me l'imaginai brusque, affairé, préoccupé uniquement d'entreprises payantes. Cependant cette image simplifiée cadrerait mal avec le ton cordial, amicalement respectueux, que prenaient mes interlocuteurs.

J'eus dès lors le désir très vif de le connaître. Je me sentais assez initié à la forêt pour l'aborder sans avoir l'air trop gauche.

L'occasion désirée me fut offerte lors des célébrations du troisième centenaire des Trois-Rivières en 1934. Au programme figurait une course de canots La Tuque-Trois-Rivières.

Les plus durs paletteurs de la région se livreraient une lutte serrée. La veille de cette grande classique, arrivait aux Trois-Rivières une archiviste américaine de grande réputation, Grace Lee Nute, de Saint-Paul, Minnesota. Spécialiste en recherches sur la vie des Voyageurs et des Coureurs de bois, Mlle Nute était venue se documenter sur les trifluviens Radisson et Des Groseilliers, coureurs de bois fabuleux d'autrefois. Je lui offris d'aller voir sur place les canotiers du Saint-Maurice, réplique moderne des deux héros dont elle étudiait la carrière. Mlle Nute accepta avec enthousiasme. Je savais déjà que Jean Crête avait mis un de ses bateaux à la disposition des journalistes et des invités de marque. Encore un peu intimidé, je priai l'avocat Auguste Desilets de solliciter pour Mlle Nute et pour moi la faveur d'être acceptés comme journalistes. La réponse vint, affirmative et cordiale. J'allais enfin voir de près le légendaire magnat de la forêt, ce qui m'intéressait au moins autant que d'assister à la compétition de nos avironneurs.

J'eus tout le loisir de l'observer à mon aise pendant les quelques heures que nous passâmes sur son bateau. Les invités remplissaient tous les espaces libres. Il y avait là des journalistes canadiens et américains, des chefs d'usine et des personnages de la haute finance. Jean Crête allait d'un groupe à l'autre, enjoué, aimable, taquin. Il faisait les honneurs de son bateau en grand seigneur, sans rien de l'homme qui pose, qui se prend au sérieux. Sa façon de parler aux employés, de les appeler familièrement par leur prénom, de leur donner des ordres sur un ton amical et déférent, me révéla le secret de sa popularité auprès des petites gens. Je commençais à mieux

comprendre l'homme. Mes découvertes corrigeaient l'image que je m'étais formée à distance.

Je me rendis compte avec plaisir qu'il connaissait déjà mes tentatives pour populariser le Saint-Maurice. Il m'en parla avec chaleur et bienveillance. Je sentis qu'il était lui-même profondément attaché à sa Mauricie, qu'il s'y intéressait autant pour sa sauvage beauté que pour les profits qu'il en tirait. Cette découverte m'enchantait. Et je me promis de profiter largement de l'invitation cordiale qu'il me fit de mettre à contribution son matériel et ses hommes.

"Tous mes clubs, mes dépôts, mes guides, sont à votre entière disposition. Vous me ferez plaisir en les utilisant pour vos courses en forêt. N'apportez que votre caméra, je m'occuperai du reste. C'est un honneur pour moi de participer à votre propagande en faveur de la Mauricie."

Deux ans plus tard, en 1936, je pus me rendre compte de la sincérité des invitations de Jean Crête. Assez tard à l'automne, un artiste de réputation mondiale était arrivé de New-York pour se documenter de première main sur le Saint-Maurice. Levon West, alias Yvan Dmitri, spécialiste graveur et photographe très connu, nous était envoyé par deux fervents de la Mauricie, Duncan MacD. Little et James I. Clarke, tous deux de New-York. Il voulait voir beaucoup de pays en peu de temps. Seul Jean Crête pouvait nous permettre de contenter notre visiteur. Un coup de fil rapide et, en cinq secs, l'itinéraire était fixé dans ses moindres détails.

Levon West, qui signait ses photographies du pseudonyme de Ivan Dmitri, voulait, en quatre jours, pas un de plus,

se documenter sur la chasse au canard, la vie rurale, le sautage des rapides, le canotage et les portages, les travaux de chantiers, etc... Il fallait évidemment mettre les bouchées doubles et faire appel à beaucoup d'auxiliaires bénévoles. Après quelques séances rapides de pose aux environs des Trois-Rivières et aux Rapides des Forges, où le parfait sportif Duncan Breese se prêta aux performances canotières que réclamait notre hôte, nous partîmes pour le Chapeau de Paille, site du *dépôt* principal de Jean Crête en Haute-Mauricie.

Jusqu'à la Rivière-au-Rat, le chemin n'offrait que des accidents de terrain facilement négociables par une voiture puissante, mais le New-Yorkais ne semblait pas à son aise dans les courbes raides et dans les montées ou descentes en spirale. Habitué aux pavés d'asphalte, il n'aimait pas la réaction des pneus sur les roulières de sable mouvant. Il réussissait toutefois à sauver la face, d'autant que cette partie du trajet se fit de clarté. Une fois rendus sur l'autre rive, après la traversée en bac, nous nous engageâmes, à la nuit tombée, dans le chemin étroit, tortueux, bordé d'arbres, qui conduit à travers la forêt jusqu'au Chapeau de Paille. Il tombait une pluie drue, une pluie d'octobre que l'obscurité rendait lugubre. Quand je dis à mon compagnon, d'un ton neutre, que nous avions encore une soixantaine de milles à parcourir, je sentis passer une crispation dans ses bras raidis sur le volant. Le ton de la conversation baissa. Levon West fouillait intensément les décevantes trouées d'une route aux lacets déconcertants. Les faisceaux des phares, striés de traits obliques et mouvants, ne révélaient la plupart du temps que des masses d'arbres mouillés; on devinait, plutôt qu'on la voyait, l'inconstante piste onduleuse que nous suivions. Nous avançons à vitesse réduite

depuis plus d'une heure sans avoir aperçu aucune trace de civilisation. L'impression de solitude, dans la nuit opaque noyée de pluie, était saisissante. Soudain, devant nous, un signal lumineux s'agita, barrant la route. Avant d'appuyer sur le frein, Levon West eut un moment d'hésitation. Allait-il foncer? Je le rassurai tout de suite et sautai hors de l'auto immobilisée. Une voix demanda : "Etes-vous l'abbé Tessier?" Sur ma réponse affirmative, l'homme me dit : "Vous êtes appelé au téléphone, longue distance, Montréal."

Je vous avoue que j'eus un malin plaisir à prier mon compagnon de m'attendre un instant pendant que j'irais téléphoner à Montréal. Tout éberlué, M. West, qui se sentait depuis plus d'une heure en pleine sauvagerie, poussa une exclamation de surprise mêlée de scepticisme. Il était bien convaincu que je lui "montais un bateau", mais il ressentait quand même une impression de soulagement.

L'appel venait de Jean Crête, retenu à Montréal par une séance d'un Conseil d'administration. Notre hôte avait tenu à me rassurer et à me prévenir que tout était prêt pour nous accueillir au campement du Chapeau de Paille. Le cuisinier avait été averti de nous servir à souper même si nous arrivions très tard. Des hommes choisis avaient ordre de se mettre à notre disposition avec tout l'équipement requis pour nos travaux photographiques. Bref, pas un détail n'avait été omis pour rendre notre séjour agréable et profitable. Ce message dans la nuit, en pleine forêt, ne manquait pas de panache! Jean Crête, pendant qu'il étudiait, avec les financiers de Montréal, des projets de contrats de coupe pouvant se chiffrer à plusieurs millions de dollars, avait pensé aux deux voyageurs

qui se sentaient bien petits dans l'immense solitude noire de la forêt. Ce détail peint l'homme.

Nous avons repris la route et je savourais l'étonnement admiratif de mon compagnon. Il était redevenu loquace et le reste du voyage fut moins tendu. Au poste du Chapeau de Paille, Levon West ouvrit de grands yeux devant l'alignement des longues bâtisses blanches étalées des deux côtés de la rue centrale éclairée à l'électricité! On se serait cru dans un village cossu. On nous accueillit avec une cordialité joviale et nous fûmes conduits tout de suite au réfectoire où une longue table, couverte de mets préparés à trois ou quatre éditions différentes chacun, nous souhaita une odorante bienvenue. Après un bout de veillée fort agréable, au cours de laquelle nos guides fixèrent les détails de l'itinéraire du lendemain, on nous conduisit dans le camp particulier de Jean Crête que, par un raffinement d'hospitalité, il avait ordonné de mettre à notre disposition.

Le lendemain, nous eûmes l'occasion de nous rendre compte, des douzaines de fois, de la délicatesse prévenante de notre hôte. Partout, notre passage était attendu, préparé; les guides savaient exactement ce qu'ils devaient nous montrer, à quel moment, dans quel décor. En canot, en barge à moteur, en camion, en automobile, les excursions se déroulaient selon un ordre méticuleusement établi. Les trois appareils Leica d'Ivan Dmitri fournissaient à peine à capter les scènes... A la fin de la tournée, le nombre de prises d'images dépassait le millier. L'artiste était littéralement emballé. Fils de pasteur protestant, ne connaissant pas un mot de français, ignorant tout des Canadiens français catholiques, il avouait être

venu chez nous avec une certaine appréhension, mais toutes ses inquiétudes avaient vite fait place à une joie qu'il ne se lassait pas de redire sur tous les tons. L'hospitalité de Jean Crête avait conquis un nouvel admirateur à la Mauricie.

Pour moi, je dois à Ivan Dmitri d'avoir développé un attrait spécial pour le Leica et d'être devenu, avec mon ami le Docteur Avila Denoncourt, chasseur d'images fixes que nous signions *Tavi*. Mais ceci est une autre histoire.

En 1939, je mis de nouveau Jean Crête à contribution. L'auteur de *Raboliot*, Maurice Genevoix, en tournée au Canada désirait explorer la forêt. Il connaissait déjà Jean Crête, que l'histoire des "truites royales" avait mis en vedette lors du passage à Québec du Roi Georges VI et de la Reine Elisabeth. On se souvient que les organisateurs du banquet avaient inscrit, au menu royal, un service de truites mouchetées. Or, le printemps avait traîné en longueur et la glace des lacs n'était pas encore "calée" quand vint le temps de prendre les dites truites. Les responsables étaient atterrés. Les menus étaient déjà imprimés et il fallait absolument trouver des truites. Le Sous-Ministre de la Chasse et de la Pêche, Louis-Arthur Richard, suggéra de faire appel à Jean Crête. Si quelqu'un était capable de capturer plusieurs centaines de truites en quelques heures, c'était bien celui qu'on appelait le Roi de la Mauricie. Trop bon sportif pour se permettre de pareilles hécatombes sans motif, il rendrait volontiers ce service exceptionnel à leurs Majestés. Ainsi fit-il et l'honneur de la Province fut sauf.

L'exploit de Jean Crête avait eu des échos dans la presse, même dans la presse française. Maurice Genevoix se montra

ravi lorsque je lui proposai un voyage en forêt sous la conduite de Jean Crête lui-même. L'auteur de *Forêt voisine* et de *La Boîte à pêche* ne pouvait désirer meilleur guide.

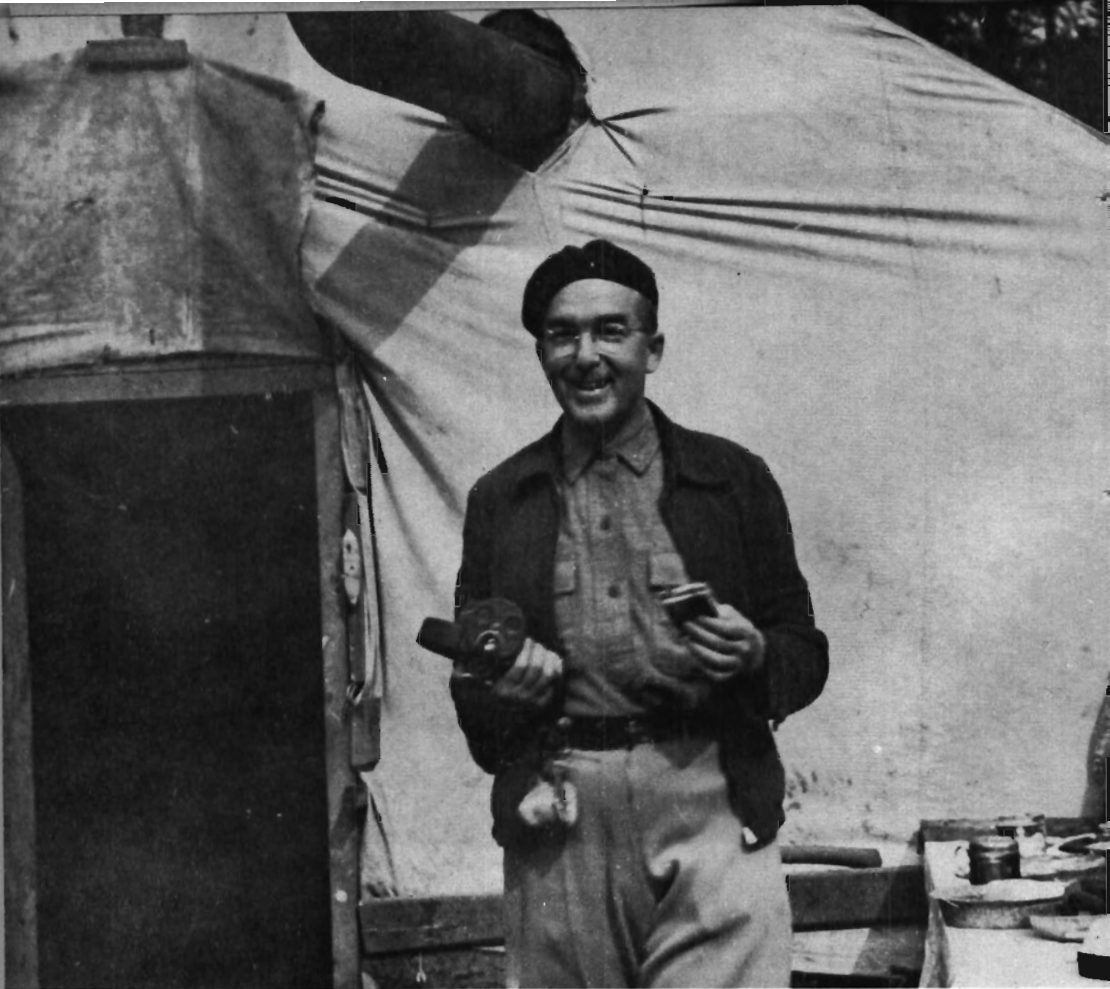
Une fois de plus, le maître des forêts mauriciennes se révéla un hôte charmant, racé, empressé. En six jours bien remplis, il nous promena en forêt, nous fit coucher sous la tente, nous initia aux activités forestières; il organisa des chasses à l'affût, des tours de pêches au brochet, à la truite; chemin faisant il nous fit visiter des campements de bûcherons, des tours de surveillance de garde-feux, des travaux de voirie étonnants, des lignes téléphoniques courant à travers des centaines de milles de forêt touffue. Tout cela accompagné de commentaires, d'explications, de considérations, révélant une compétence et un amour de la Nature qui enchantèrent l'écrivain français.

La tournée se termina au lac La Truite, dont les eaux poissonneuses avaient si opportunément ravitaillé la table royale. Artiste de la pêche à la mouche, Maurice Genevoix parut presque vexé de la voracité des truites et de leur désinvolture. Habitué aux ruses et méfiances des truites françaises, il croyait devoir se conformer à la technique rigide établie par les experts. Ses lancers savants, d'une impeccable élégance, amenaient les mouches au point choisi, mais il n'avait même pas le temps de leur imprimer de petites saccades aguichantes; les touches, rapides et brutales, le privaient de ce plaisir raffiné. Pareille gloutonnerie semblait un accroc à l'étiquette piscicole. Jean Crête suivait le manège d'un oeil amusé.

Depuis notre départ j'avais éprouvé beaucoup de plaisir à observer les deux hommes. J'étais frappé surtout par la dis-

Jean-J. Crète, tel que je l'ai connu, il y a une vingtaine d'années, généreux et malicieux. . .

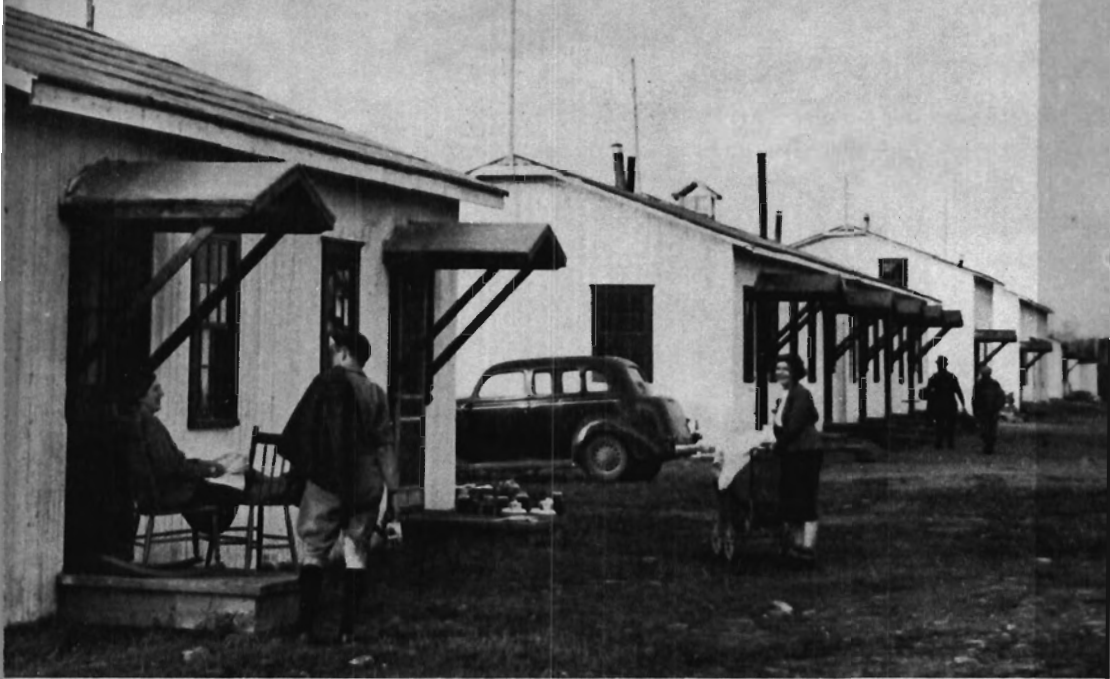




Duncan MacD. Little, courtier en assurance de New-York, un des amis les plus fidèles de la Mauricie. Il l'a visitée, filmée, chantée, avec beaucoup d'art et d'amour. Ses films cinématographiques et ses écrits ont fait connaître notre région aux États-Unis et au Canada.



M. Maurice Genevoix, aujourd'hui membre de l'Académie française, a passé plusieurs jours en Mauricie au cours de l'été 1939. Jean Crête lui a fait découvrir la forêt canadienne dont il a décrit les sites et les types dans des ouvrages vivants et colorés.



Le "dépôt" du Chapeau-de-Paille, quartier général de Jean Crête, où il a accueilli Levon West, Duncan MacD. Little, Maurice Genevoix, et plusieurs autres personnages importants. Au premier plan, Duncan MacD. Little cause avec Madame Jean-Paul Crête.



Tournée en Haute-Mauricie. Le canot vient de toucher la grève. Il faudra faire portage. Jean Crête va explorer la piste.



L'hospitalité de Jean Crête est légendaire. Ses camps sont spacieux, confortablement aménagés, accueillants à tous, grands et petits.

inction d'esprit de l'homme des bois, par sa finesse de réparation, son sens de l'humour, sa bonhomie souriante et bienveillante. Il n'était aucunement déclassé par l'intellectuel raffiné et nuancé auquel il faisait, avec une aisance et une distinction de gentilhomme authentique, les honneurs de son domaine.

Dans la suite, j'eus de plus en plus fréquemment la chance de rencontrer Jean Crête, de voyager en forêt avec lui. Au cours de ces expéditions, je m'instruisais de façon reposante et agréable. Je n'avais qu'à orienter la conversation dans un sens ou dans un autre; j'étais toujours assuré de recevoir des explications claires, circonstanciées, appuyées d'images pittoresques.

Mes connaissances de la forêt, des bêtes qui l'habitent, des hommes qui y vivent et y travaillent, se sont ainsi élargies, précisées. Ma ferveur pour la Nature a surtout reçu de puissantes injections d'enthousiasme au contact de cet apôtre convaincu. Jean Crête aurait pu se durcir à dompter la Nature, à conduire des hommes rudes, indisciplinés. Ses succès en affaires auraient pu également développer chez lui de la suffisance, une certaine sécheresse de coeur et d'esprit. J'avais appréhendé ces déformations avant de connaître l'homme. Plus je pénétrais dans son intimité, plus je me rendais compte qu'il était resté, ou devenu, admirablement simple, compréhensif, bienveillant pour les choses, les bêtes, les hommes. Il m'apparaissait sensible à la beauté, serviable et bon, soucieux de faire plaisir, de rendre service, d'aider et de protéger les humbles. Son sens de la droiture, de la fidélité rigoureuse à la parole donnée, lui auraient mérité autrefois ce jugement que nos anciens considéraient comme total et final : "On peut se fier à lui; il est franc et droit comme l'épée du Roi!"

Nos entretiens au cours de longues randonnées en canot, dans la solitude éloquente des lacs et des rivières, sont restés pour moi inoubliables. Pendant que nous avironnions lentement, sans bruit, il se laissait aller à des confidences, racontait sa vie, confessait ses erreurs, admettait ses échecs, attribuait à la protection divine ses étonnants succès. Car un trait qui domine et explique la personnalité de Jean Crête c'est son esprit de foi, son sens de l'action divine dans le monde, sa piété solide, sa charité discrète.

En faisant la synthèse de toutes ces découvertes, j'admira de plus en plus les mérites exceptionnels de l'homme qui, depuis plus de cinquante ans, joue un rôle de premier plan dans la vie économique et dans la vie morale de notre région. Son audace prudente, son esprit de travail, sa ténacité sereine, peuvent servir de modèle et d'inspiration. Ceux qui aspirent au succès n'ont qu'à prendre sa recette : patience, ténacité, réflexion, travail, honnêteté, loyauté, endurance, énergie, courage et foi en Dieu. Aucun ingrédient de facilité dans cette recette !

La carrière de Jean Crête couvre cinquante ans de vie mauricienne. En étudiant l'homme et son oeuvre, c'est l'histoire même de la Mauricie qu'on met en lumière car il a été mêlé de façon directe à toutes les étonnantes réalisations qui ont transformé le Saint-Maurice depuis la fin du siècle dernier.

Quel livre captivant et enrichissant on pouvait tirer de là ! Je cherchai un collaborateur qui accepterait de l'écrire. Mes dons de persuasion échouèrent. Il ne restait qu'une solution : me mettre moi-même à l'oeuvre.

Je décidai que la meilleure formule était de tirer de Jean Crête lui-même la substance du volume projeté. Je savais qu'il ne serait pas facile de le convaincre. Des allusions discrètes, d'habiles manoeuvres d'approche, n'avaient amené qu'un haussement d'épaules dilatoire. Je plaidai plus directement, avec insistance, réclamant cette participation comme un service commandé ... à la gloire de la Mauricie.

Jean Crête est incapable de refuser un service. Il céda devant l'argument de bien commun.

Et, pendant des journées bien remplies, il répondit à toutes les questions que j'avais soigneusement préparées. Ses réponses, précises et élaborées, étaient enregistrées sur bande magnétique. L'interrogatoire terminé, je me trouvai en possession du plus riche document d'archives régionales que je pouvais souhaiter.

J'ai essayé de suivre de près le texte même de Jean Crête. Chaque fois qu'il était possible, je m'en suis tenu à une transcription fidèle de ses paroles. Elles ont plus de couleur et de saveur que les miennes.

Mon interviewé avait tendance à se tenir dans l'ombre, à minimiser son rôle. Afin de présenter une image plus fidèle, j'ai voulu ajouter en appendice une section confiée à des amis et à des admirateurs. Ces *témoignages* aideront à compléter le tableau et à mieux faire apprécier l'homme et son oeuvre.



II

De Saint-Stanislas à Grandes-Piles

Jean Crête est né à Saint-Stanislas, comté de Champlain.

Son père, Adolphe Crête, avait épousé, le 3 octobre 1882, Laura Trudel, originaire de Saint-Prospér. Jean naquit le 8 avril 1888.

Tant du côté paternel que du côté maternel, la famille Crête portait dans son coeur et dans son âme l'héritage des fortes vertus percheronnes, trempées et approfondies par deux siècles et demi de courageuse adaptation au pays canadien.

L'ancêtre, prénommé Jean lui aussi, avait quitté sa paroisse de Tourouvre, au Perche, à l'âge de vingt-sept ans, pour s'établir sur la côte de Beaupré où les premières recrues percheronnes de Robert Giffard s'étaient fixées en 1634. A Québec, en 1654, il épousa Marguerite Gaulin, elle-même originaire du Perche. Le premier Jean Crête de la lignée canadienne supporta victorieusement les rigueurs du climat et du train de vie de son pays d'adoption. Il vécut jusqu'à l'âge de quatre-vingt-onze ans. (1717)

Le premier Trudel à venir au pays s'appelait Jean, lui aussi. Né en 1629, à Parfondeval, près de Mortagne au Perche, Jean Trudel émigra en Nouvelle-France à l'âge de seize

ans. Il vécut quelques années à Québec. En 1655, il convole avec Marguerite Thomas, âgé de vingt-et-un ans, et s'établit sur une terre à l'Ange-Gardien, côte de Beaupré. Il mourut en 1699, à l'âge de soixante-et-dix ans. Le premier ménage Trudel donna douze enfants à la patrie canadienne.

Notre patrie doit beaucoup à l'influence du caractère équilibré et opiniâtre des habitants du Perche. Cette province, coincée entre la Normandie, la Beauce et le Maine, a fourni les contingents de familles qui ont peuplé la côte de Beaupré et ont profondément marqué, à l'origine, notre civilisation paysanne. Alors que les recrues des autres provinces, la Normandie surtout, choisissaient de préférence les courses aventureuses, les Percherons restaient attachés au sol. Nous leur devons nos meilleures vertus nationales : la prudence, la ténacité, le sens du réel, la résistance passive et victorieuse aux efforts d'assimilation des autres races.

On retrouve ces qualités dans le tempérament du Jean Crête d'aujourd'hui. Son goût des entreprises difficiles, demandant surtout de la prudence, de l'esprit de suite, relève de l'atavisme percheron. Mais la Normandie est voisine du Perche, cette Normandie qui, depuis les débuts de l'histoire trifluvienne, insuffle son esprit conquérant aux fils de la Mauricie, interprètes, voyageurs, coureurs de bois, découvreurs de lacs, de rivières, de montagnes. Les Trifluviens étaient partout où il y avait du risque à courir, des coups à donner et à recevoir, des terres et des hommes à civiliser. Partout sauf aux Trois-Rivières qu'ils quittaient dès l'adolescence, pour n'y revenir qu'une fois usés par les aventures lointaines. Ils attendaient leur heure pour accomplir des exploits sur place. Ils attendirent plus de deux siècles.

Quand un des ancêtres de Jean Crête choisit de se fixer à Yamachiche, vers 1773, il adoptait une région où les énergies statiques héritées des paysans du Perche pourraient s'enrichir d'apports nouveaux à prédominance dynamique. Un fonds de sagesse tranquille, positive, assaisonnée de flamme hardie, déterminée, sûre de soi, pousse aux réalisations de caractère exceptionnel.

Les Crête de notre époque en donnent un exemple éloquent.

Adolphe Crête était cultivateur, un cultivateur de type spécial qui jouait sur plusieurs tableaux. Il y avait en lui du percheron et du normand. Les travaux sédentaires de la ferme l'intéressaient mais ne lui suffisaient pas. Il avait besoin de déployer sur d'autres terrains un surplus d'activité et d'ambition. Homme de belle prestance, mesurant six pieds et arborant une moustache et une impériale qui lui donnaient une allure d'officier à la retraite, il aimait conduire des hommes et s'attaquait volontiers à des entreprises de grande envergure.

Lors de la construction du chemin de fer Québec-Montréal, vers 1876, il avait obtenu le contrat pour clôturer ces quelque deux cents milles de voie ferrée. La tâche dépassait les moyens d'action d'un seul individu. Elle fut confiée à plusieurs sous-contracteurs. Malheureusement, l'homme qui avait donné le contrat d'ensemble se révéla mauvais payeur et Adolphe Crête ne put trouver les fonds pour régler avec ses sous-ordre. Il leur dit de se servir à même son bétail et son roulant de ferme, en attendant qu'il parvienne à faire rendre gorge au contracteur en chef. Les créanciers repartirent, l'un

avec un cheval, l'autre avec une vache, un autre avec un quatre-roues, etc... Mais la justice était du bon côté. La cause d'Adolphe Crête, plaidée par Nérée Duplessis, père du Premier Ministre actuel de la Province, fut gagnée haut la main. Quand les petits entrepreneurs apprirent l'heureuse issue du procès, ils ramenèrent les animaux et le matériel pris en garantie et repartirent avec du bel argent !

"Mon père était très fort en chiffres, nous a confié Jean Crête. Il ne fumait pas et, pour lui, la *boisson* c'était comme du feu. Il ne prenait jamais d'alcool. Il était exigeant pour nous et cherchait à nous donner de l'ambition au travail. Il aurait bien voulu que ses garçons fassent des études classiques, mais ce n'était pas dans nos goûts."

"Ma mère était pieuse, travaillante, très bonne. Elle tenait bien la maison et ne vivait que pour nous. A part les soirées, les repas de famille et les relations de bon voisinage, elle ne faisait aucune sortie. Comme dans toutes les familles de l'époque nous récitons chaque soir la "grande prière" et, une semaine au moins avant le jour de l'An, maman nous avertissait de ne pas manquer de demander la bénédiction paternelle."

A l'époque où le jeune enfant s'initiait à la vie dans le climat d'un foyer rural équilibré, la Mauricie entrait dans une phase de développement fébrile. Habités à un rythme de cadence lente, les habitants observaient avec une prudente indifférence les symptômes de la transformation qui se préparait. Pour sa part, Adolphe Crête guettait le moment où le choix d'un site stratégique justifierait l'abandon de la ferme de Saint-Stanislas.

Depuis 1852, l'industrie du bois avait prospéré, grâce aux aménagements exécutés par le Gouvernement pour faciliter la descente des billes dans les chutes, rapides et remous qui se succèdent presque sans interruption des Piles aux Trois-Rivières. Mais si les bois coupés pouvaient franchir ces quelques quarante milles de cours tourmenté sans subir trop de dommages, les communications restaient impossibles pour le transport d'articles lourds et encombrants. On y suppléa vaille que vaille par l'ouverture de routes sablonneuses et accidentées. La première, partant de Saint-Etienne-des-Grès, sur la rive droite, débouchait au site actuel de Saint-Jean-des-Piles. (1856). La seconde, tracée un peu plus tard, suivait la rive gauche. Mais ce ne pouvait être qu'une solution temporaire. Les intéressés réclamaient une voie ferrée, seul moyen de relier efficacement Trois-Rivières à Grandes-Piles. Une fois rendus à ce point vital, hommes et marchandises pouvaient emprunter la route du Saint-Maurice et filer jusqu'à la Tuque sans obstacles sérieux, sur un parcours de quelque soixante-dix milles.

Le chemin de fer des Piles fut achevé en 1880. Instantanément, le minuscule village de Saint-Jacques-des-Piles prit de l'importance et devint le pivot de l'activité forestière et le centre de rayonnement vers tous les points de l'arrière-pays mauricien.

Des prévisions optimistes annonçaient pour les Piles un avenir brillant. Bientôt une grande cité industrielle et commerciale se dresserait en ce coin ignoré. Un prospectus de l'époque s'exprime en termes fervents :

“Assis sur la rive même du Saint-Maurice, au pied de la montagne des Piles qui projette ses gracieux contours jusque dans les eaux de la rivière qu’elle semble intercepter, et forme, du côté nord, un haut amphithéâtre de verdure, ce village est un des plus pittoresques que l’on puisse désirer. (...) A deux cents pas du village se trouve la belle cascade des Piles avec ses ondes bouillantes et ses rochers taillés en pilastres qui lui ont donné son nom.

“Ce village, qui a surgi comme par enchantement avec la construction du chemin de fer des Piles, est déjà très florissant et compte une population de près de 300 âmes.

“Il y a deux grandes scieries qui fabriquent une énorme quantité de madriers et autres bois de commerce, plusieurs magasins et deux bonnes maisons de pension.

“Le gouvernement fédéral vient de faire ériger, en face du village et à la tête de la chute, d’immenses estacades destinées à retenir tous les bois qui sont flottés sur le Saint-Maurice et qui auparavant étaient exposés à de lourdes pertes, pendant les crues d’eau, dans leur trajet accidenté des Piles aux Trois-Rivières.

“Cette amélioration précieuse pour le commerce de bois, qu’elle met à l’abri des accidents des hautes eaux, va singulièrement favoriser le village des Piles, en ce qu’elle en fait comme un vaste entrepôt où se trouveront réunis tous les bois faits sur le Saint-Maurice et ses tributaires, pour être dirigés ensuite vers leurs destinations, soit par chemin de fer soit par eau. Cette position de tête de commerce de bois lui assure dans un avenir prochain l’établissement d’immenses scieries et de toutes espèces de manufactures pour travailler le bois.

“En effet, on ne sera pas longtemps avant de comprendre que le bois manufacturé sera beaucoup plus facile et moins dispendieux à exporter par voie ferrée, depuis les Piles aux divers centres commerciaux, que de continuer à le flotter dans son état primitif, jusqu’aux Trois-Rivières ou à Québec.

“Il s’y fait déjà un comemrce considérable qui ne peut qu’augmenter; avant de longues années on pourrait y trouver une ville florissante et populeuse.”

Afin de saisir le sens de cette longue citation et des pronostics optimistes qu’elle émet, il convient de se représenter la situation économique de la Mauricie vers cette époque. (1885) L’industrie de la pulpe et du papier n’existait pas encore. — Le premier essai devait être tenté à Grand’Mère cette même année 1885, mais il se passera un peu de temps avant que le succès couronne les efforts méritoires de John Forman. — On coupait surtout du pin et de l’épinette pour en faire du bois de construction. Bon an mal an, les forêts du Saint-Maurice fournissaient à l’industrie un tribut de cinquante millions de pieds de bois. Les grandes compagnies dépensaient près d’un quart de million de dollars par année. Par sa situation, il semblait donc que le village des Piles allait devenir, avant peu d’années, un gros centre industriel.

Lorsque les gens de l’époque parlaient d’expansion extraordinaire, ils ne pouvaient donner à ce terme qu’une ampleur limitée. L’histoire ne leur avait pas appris à exagérer. Après 250 ans d’existence, Trois-Rivières, métropole de la Mauricie, n’avait que 8,000 habitants et le Cap-de-la-Madeleine, 1,400. (1888) La paroisse de Saint-Boniface, alors appelée Shawinigan, comptait 1,300 âmes; Sainte-Flore, englobant Grand’-

Mère, affichait 1,700 habitants; Saint-Jacques des Piles, 700. En amont, il n'y avait que la forêt sauvage, sauf des relais, établis à tous les dix ou douze milles; la ferme des Hall, à Grand'Anse; l'établissement de la Rivière-aux-Rats; la ferme Sweesery à la Tuque; et les huit ou dix fermiers établis avec Adolphe Larue sur la Croche, à 125 milles des Trois-Rivières. En tout, la population fixée sur le Saint-Maurice, y compris Trois-Rivières et le Cap-de-la-Madeleine, ne dépassait pas 15,000 habitants. Le diocèse, englobant les comtés de Champlain, Trois-Rivières, Saint-Maurice et Maskinongé, avait alors une population de 60,000 âmes.

Mais une ère nouvelle commençait. A Grand'Mère, les eaux rebelles des chutes étaient déjà asservies. En 1898, celles de Shawinigan se mettront également au service des hommes; puis, en 1907, La Tuque suivra le mouvement. Il ne manquait aux Piles qu'une chute plus puissante, et assez éloignée de Grand'Mère pour ne pas être noyée par le barrage érigé à ce dernier endroit. Malgré ce handicap, le village de Saint-Jacques-des-Piles profitera largement du réveil qui, à partir de 1900, transformera notre région. Ceux qui avaient misé sur les chances de ce poste, placé à l'entrée de la grande forêt, ne furent pas déçus.

Adolphe Crête était bien placé pour suivre le cours des événements. Il connaissait beaucoup d'entrepreneurs; il entretenait aussi des relations avec les dirigeants des compagnies, en particulier Hall et Price, pour qui il exécutait des contrats de coupe. Et, ce qui ne nuit pas, il avait un flair personnel très fin. Le site des Piles l'attirait comme un aimant. Il cédera à son appel au cours de l'année 1892.

Jean avait alors quatre ans. La migration de Saint-Stanislas aux Piles prit pour lui les proportions d'un gros événement. "Nous fîmes le voyage en voiture. Vous avez connu ces voitures basses avec un petit siège en avant et un siège couvert en arrière. On appelait cela une "planche à soufflet". Nous étions tous empilés en arrière, sauf mon père qui conduisait, assis sur le banc d'en avant. Nous ne parlions pas beaucoup. En arrivant à la tête de la "Côte de roches", aux Piles, tout le monde descendit, sauf mon père. Il me semble encore voir la voiture devant moi, traînée par un cheval brun. Nous suivions à pied.

"En arrivant à notre logis, aux Piles, dans une maison à deux logements, dont l'autre était occupé par Moïse Masson, nous fûmes reçus avec des beurrées de mélasse. Et nous étions rendus dans notre nouveau chez nous."

Jean Crête n'eut aucune peine à s'acclimater. Le Saint-Maurice, solennel dans son décor de montagnes, éclipsa vite, dans son esprit, la rivière Batiscan aux proportions plus modestes. La vie des Piles était plus colorée, plus grouillante, que celle de Saint-Stanislas. Été comme hiver, il y avait un va-et-vient continu d'attelages, de chalands, de barges et de canots d'écorce. Le chemin de fer mettait aussi beaucoup d'animation avec ses six trains par jour : trois montants et trois descendants. Des groupes d'hommes bruyants arrivaient, repartaient, soit pour le nord, soit en direction des villages d'en bas. Des marchandises en barriques; mélasse, fèves, pois, lard salé, farine, arrivaient à pleins chars. C'était captivant de suivre les équipes qui manipulaient ces lourds tonneaux et les entassaient dans des entrepôts en attendant de les charger sur les

chalands qui les transporteraient vers la Rivière-aux-Rats ou vers La Tuque.

On ne s'ennuyait pas aux Piles. La population flottante, bigarrée, bagarreuse, donnait souvent le spectacle de pugilats ou de lutte libre qui amusaient les badauds.

"Les gens se croyaient obligés de prendre un coup en montant aux Piles, rappelle Jean Crête. Mais il y avait peu de ravages par la boisson ici, quoique bien des gens étaient *chauds*. Tout se résumait d'ordinaire à des discussions vives ou à des bousculades sans grande importance.

"Je me souviens une fois d'avoir vu arriver un groupe assez tapageur. Un des hommes, passablement éméché, se sentait des dispositions batailleuses. Il se croyait un maître-homme et criait ses défis. Il voulait rencontrer le meilleur homme de la place.

"Il me semble encore voir un certain Trudel qui était là, sur la plate-forme de la gare. C'était un athlète d'une quarantaine d'années. Il venait de Saint-Thimothée.

"J'aime pas ses blasphèmes à ce gars-là, me dit-il. Tiens ma casquette et mes mitaines, je vais aller lui parler."

"S'adressant au fanfaron, il lui dit : "Je suis ton homme" et en même temps il lui administre un coup de poing à la mâchoire. Le type tomba à la renverse et se fendit la tête. On appela le docteur Camirand qui lui fit plusieurs points.

"Mais le fort-à-bras n'était pas au bout de ses aventures. Il se dirigea, en chambranlant vers la gare. Un nommé Sinaï Jacob, des Piles, se trouvait là. Il avait la vue courte. En voyant entrer l'individu qui gesticulait, il se crut attaqué et

riposta à fond. Voilà notre homme qui chavire de nouveau, frappe le bord d'un évier en tombant, et se fait une nouvelle entaille de l'autre côté de la tête. On rappela de nouveau le Dr Camirand qui lui fit encore des points. Le type s'embarqua mais fut très sage sur le chaland !

"Une autre fois que j'étais dans la "Barrouette",—c'est ainsi qu'on appelait mon bateau à roue,—il y avait à bord plusieurs hommes en boisson. Je voulais me rendre coucher au Manigonce, mais les hommes prétendaient arrêter chez Ti-Rouge Lacombe, six milles plus bas. Je tenais mon bout. Je reçus un coup de poing en plein visage. Mon oncle Hubert Crête, appelé *Berron*, était avec moi. Il saisit le dénommé Fred Bordeleau et le fit basculer par-dessus bord, tout en le retenant par son habit. Il le laissa caler plusieurs fois en lui demandant chaque fois si on coucherait chez Ti-Rouge ou au Manigonce. L'homme avait déjà avalé pas mal d'eau et il vint à bout de crier : 'Sortez-moi de là, on va coucher n'importe où!' La leçon avait porté fruit."

Ces anecdotes aideront à reconstituer le climat un peu spécial que connut Jean Crête à partir de sa quatrième année. Il ne faudrait tout de même pas généraliser. La vie n'était pas toujours aussi mouvementée. Le magasin général d'Adolphe Crête connaissait des rassemblements plus calmes, mais non moins pittoresques. En écoutant jaser les clients, Jean apprenait beaucoup de choses sur la vie du Haut-Saint-Maurice et il se préparait à l'étonnante carrière qui l'attendait.

Après des études sommaires à l'école du village, Jean-Crête passera quatre ans au collège commercial des Frères du Sacré-Coeur, à Arthabaska. Il alla ensuite à l'Ontario Busi-

ness College, à Belleville en Ontario, pour se familiariser avec l'anglais; puis, en 1906, il revint aux Piles, où il prit la direction du magasin-général de son père, décédé le 21 novembre 1904. Sa mère vivra jusqu'en 1912.

Il était prêt, à dix-huit ans, à voler de ses propres ailes.

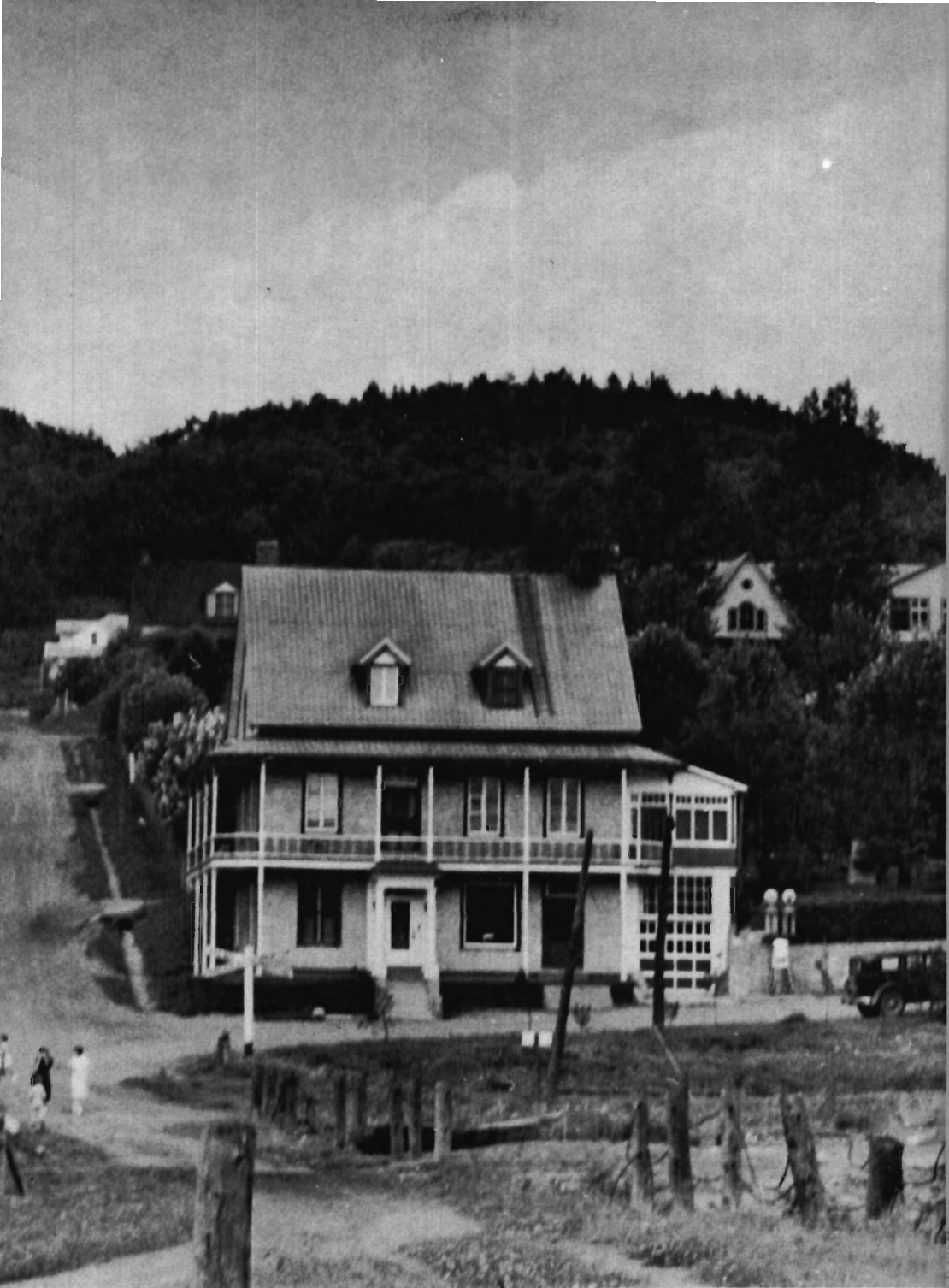




Maison habitée par la famille d'Adolphe Crête, lors de l'arrivée à Saint-Jacques des Piles en 1892. Le père de Jean Crête ouvrit un magasin qui se développa rapidement. Il mourut en 1904.



Jean Crête est prêt, à dix-huit ans, à assurer la relève.



Résidence et magasin de Jean Crête, au pied de la terrasse.



Sur les hauteurs qui dominent le Saint-Maurice, la maison actuelle de Jean Crête porte témoignage des succès qui ont couronné sa laborieuse carrière.



La coupe et le flottage du bois sur le Saint-Maurice ont commencé vers les débuts du XIXe siècle. Mais il faudra attendre l'année 1852 pour assister au véritable début de l'exploitation forestière en Mauricie. Cette année-là, le Gouvernement entreprit la construction de glissoires et d'estacades, afin de régulariser la descente des billes. Scène prise aux Piles avant 1900.



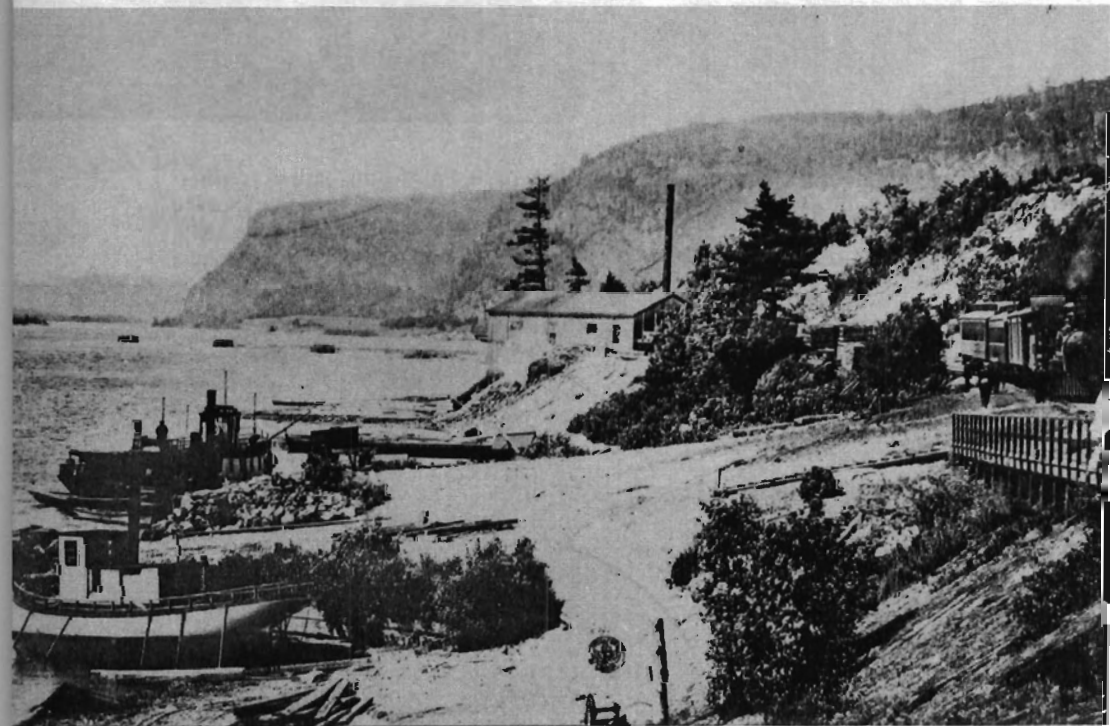
Le village des Piles au début du XXe siècle. Situé à 40 milles au nord des Trois-Rivières, à la tête d'une succession presque ininterrompue de rapides et de chutes, ce village semblait appelé à un développement considérable. Des Piles à La Tuque, 70 milles de rivière relativement calme donnaient accès aux immenses réserves forestières. La première route reliant Les Piles aux Trois-Rivières fut ouverte en 1856.



Une vue moderne du Saint-Maurice, aux Piles. A droite, Saint-Jacques; à gauche, Saint-Jean. On désigne habituellement Saint-Jacques sous le nom de Grandes-Piles. C'est là que la famille Crête s'établit. Depuis 1879, un chemin de fer desservait cette localité, centre stratégique des opérations forestières mauriciennes.



A Grand'Mère et aux Piles, faute de ponts, on utilisait le bac.



Saint-Jacques des Piles vers 1900; le quai et la gare.

III

Contrôle du Commerce et de la Navigation

Jean Crête débutait dans d'excellentes conditions: Le magasin-général de son père desservait les trois grandes compagnies papetières d'alors : l'Union Bags, la Belgo, la Laurentide, auxquelles s'ajouteront bientôt la Wayagamack et l'International. L'imposant chiffre d'affaires qu'assurait la clientèle de ces compagnies aurait pu satisfaire un commerçant d'ambition ordinaire, mais Jean Crête était d'une autre trempe.

Il s'attaqua tout de suite au problème du transport de milliers de tonnes de provisions, de foin, d'avoine, de véhicules, de chevaux et d'hommes, qu'il fallait chaque année conduire à pied d'oeuvre vers les chantiers disséminés dans la forêt.

Bien d'autres hommes avant lui avaient essayé de trouver une solution. Il y avait bien le canot, le chaland, la barge, mais ces embarcations, sauf le canot impropre au transport lourd, étaient de manoeuvre lente et épuisante. On voulait arriver à destination plus vite et avec moins d'effort, en utilisant la vapeur comme force motrice.

Avant d'étudier les transformations introduites par le transport motorisé, je crois utile d'accorder un moment d'at-

tention au cher vieux chaland qui a joué un rôle méritoire dans les premiers développements industriels du Saint-Maurice.

Les chalands étaient des bateaux plats, à faible tirant d'eau, mesurant de 50 à 70 pieds de longueur, sur 9 à 12 de largeur. Leur hauteur ne dépassait pas trois pieds. Ils manquaient d'élégance; on les sentait bâtis uniquement pour l'utilité. Un mât d'une vingtaine de pieds, fixé aux deux-tiers avant, retenait, passée dans une poulie, la corde de halage que tiraient deux chevaux, ou une dizaine d'hommes quand les chevaux manquaient. A l'arrière, une cabane basse, abritant un poêle de tôle et des grabats, permettait à l'équipage de se mettre à couvert des intempéries. On pouvait aussi y faire un peu de cuisine, mais d'ordinaire les repas se prenaient aux "postes" échelonnés le long du Saint-Maurice, à tous les dix ou douze milles. A l'arrière, une rame-gouvernail, de 38 à 40 pieds de longueur, servait à diriger le lourd chaland. M. Moïse Cadorette, un vétérinaire du Saint-Maurice, m'a fourni de précieux détails sur le fonctionnement et l'aménagement des chalands mauriciens. Il a même poussé la complaisance jusqu'à fabriquer, pour le musée du Séminaire, un chaland miniature rigoureusement conforme aux modèles originaux.

L'équipage se répartissait comme suit : deux hommes à l'avant, munis de gaffes, devaient parer les obstacles ou débayer la voie; un homme surveillait le câble de halage sur le chaland; un autre guidait les chevaux, on l'appelait le "jockey"; enfin, un "claireur de ligne" suivait sur la grève pour dégager le câble quand il accrochait dans les roches ou les chicots; deux ou trois hommes supplémentaires assuraient la

manoeuvre à l'intérieur et actionnaient la lourde rame-gouvernail. Au total, huit à neuf hommes par chaland.

La charge des chalands variait entre 30,000 et 40,000 livres. Plus tard on construira des super-chalands capables de porter 100,000 livres, mais ils seront remorqués par des bateaux à vapeur ou à essence.

Le fond plat, sectionné par la membrure du chaland, était partagé en loges transversales de la largeur d'un baril. Pour les commodités de manipulation et de transport les vivres étaient empaquetés en barriques : sel, pois, fèves, farine, mélasse, thé, lard, boeuf, raisins de Corinthe, etc... Les chalands transportaient aussi des hommes, des chevaux, des traîneaux, du foin, de l'avoine. La grosse montée des bûcherons s'effectuait en octobre avec les derniers voyages des chalands.

M. Moïse Cadorette décrit ainsi les premières étapes du voyage. On partait de très bonne heure des Piles. On suivait un moment le "boom" placé en diagonale et on remontait ainsi jusqu'à l'Île aux Fraises, puis, obliquant vers l'ouest, on atteignait la rive et les chevaux entraient en action, halant péniblement leur charge jusqu'au ruisseau La Pêche. Là, les bêtes suantes étaient hissées à bord et les hommes ramaient ferme pour atteindre la rive opposée. De la maison d'Aimé Richard la piste montait à droite jusqu'à la gueule de la rivière Mékinac. Une fois de plus, on se mettait en frais de passer sur l'autre rive, en utilisant la grève de l'île Mékinac sur une longueur d'environ mille pieds; de là l'équipage empruntait la piste conduisant jusqu'à la Pointe-à-Doré. Nouveau transbordement et montée à droite jusqu'au pied du Rapide

Manigonice, redouté des voyageurs. Au pied du rapide, traversée vers la gauche; après une courte montée, des rochers infranchissables forçaient les voyageurs à revenir vers la droite et à reprendre la navigation hippique jusqu'à l'île des Cinq d'où on regagnait la rive ouest pour se faire traîner jusqu'à l'embouchure de la Mattawin. Quand le départ des Piles avait eu lieu vers cinq heures du matin et que la course en zig-zag s'était déroulée sans anicroches, on touchait la Mattawin vers six heures du soir. On s'y installait pour la nuit. Le souper se prenait à la ferme Baptist. Les hommes allaient dormir de l'autre côté, chez Thibault.

Le lendemain on se remettait en route très tôt. Les chevaux reprenaient la cordelle et tiraient leur charge jusqu'à la rivière Bête-Puante, en face de Grand'Anse. Passage à droite et vogue la galère en direction de la Rivière-aux-Rats, où avait lieu la deuxième halte. La troisième étape se terminait à La Tuque. A la descente, si le vent s'y prêtait, on hissait des couvertes en guise de voile et les hommes se laissaient vivre pendant une couple de jours, ce qui donnait aux ampoules le temps de se résorber. Par temps calme, les navigateurs devaient ramer, mais, le courant aidant, la corvée n'était pas trop dure.

Ce mode de locomotion primitif comportait des inconvénients. A la traction animale on chercha à substituer des formules plus modernes. Les premiers à tenter d'introduire la navigation à la vapeur furent des Américains. On mettra du temps à trouver une formule satisfaisante. Des Piles à La Tuque, le Saint-Maurice manquait de profondeur et, ce qui est plus grave, le sable charroyé par les rapides et les courants formait des battures qui bloquaient le chenal sans préavis.

Des industriels de la République voisine, Norcross & Philips, avaient obtenu des concessions forestières en Mauricie en 1852, l'année même où le gouvernement avait commencé des travaux pour faciliter le flottage des billes. Des glissoires et des estacades permettraient maintenant aux troncs de pin de sauter rapides et chutes sans trop d'avanies et d'atteindre Trois-Rivières où s'élevaient les imposantes scieries connues bientôt sous le nom de "Moulin des Américains".

MM. Norcross et Philips, en bons *yankis*, s'accommodaient mal du rythme trop lent des chalands hippomobiles. Ils lancèrent le premier bateau à vapeur dont fasse mention l'histoire mauricienne. Un prospectus sans date ni signature décrit ainsi le pyroscaphe ancêtre :

"Ce vapeur avait la forme d'un grand chaland de cent pieds de long sur quinze de large environ, à fond plat naturellement, et ne tirant que 18 à 20 pouces d'eau; il était mû par une roue à aubes placée à l'arrière du bâtiment et en occupant la largeur. C'était précisément la forme qui convenait à la profondeur de la rivière, aux eaux basses, alors que le courant forme en certains endroits des battures mouvantes qui, tantôt dans un lieu, tantôt dans un autre, élèvent des obstacles inattendus. Quand il arrivait au bateau de toucher un de ces obstacles invisibles au pilote, c'était l'affaire d'une minute de le retirer du mauvais pas et de chercher passage ailleurs. Dans les rapides et les remous, le fond large et plat du bateau présentait encore des avantages précieux pour éviter les contrecoups du courant auxquels il ne donnait guère prise. Bref c'était le vrai type du bateau à vapeur convenant au Saint-Maurice, et la preuve c'est qu'il a fait le service avec succès

pendant deux ou trois ans, ne prenant guère plus de douze heures pour faire ses 70 milles en remontant le courant, et six heures en descendant, suivant la hauteur et la violence des eaux.

“L'établissement de cette ligne produisait une amélioration rapide et les divers postes qu'elle reliait prenaient de jour en jour de l'extension, quand malheureusement la mort de M. Philips, l'âme de la Compagnie, amena l'abandon de cette voie de transport en même temps que la cessation des opérations qu'elle alimentait. Force fut de revenir à l'usage des canots d'écorce et des chalands, et la première impulsion donnée au progrès ne tarda pas à s'évanouir.”

L'évanouissement des entreprises Norcross & Philips se produisit en 1857, à la suite du décès tragique du principal bailleur de fonds, Philips, brûlé dans l'incendie du vapeur *Le Montréal*.

La tentative partiellement réussie des Américains stimula les ambitions locales. Le 10 juin 1857, *The St. Maurice Railway and Navigation Company* demanda son incorporation. Les promoteurs entendaient relier les Piles aux Trois-Rivières par un chemin de fer et ils se réservaient le droit de mettre en service plusieurs bateaux à vapeur pour faire la navette entre Les Piles et La Tuque. Parmi les vingt signataires de la pétition, on relève les noms de personnalités influentes dans la politique et les affaires. On s'était assuré le puissant patronage de l'honorable Joseph Cauchon, d'Antoine Polette, de Joseph-Edouard Turcotte,—qui devait, trois ans plus tard, participer activement à la fondation du Collège des Trois-Rivières,—du remuant et omnipotent sir George Simp-

son, roi de la fourrure, etc... Cette équipe de brasseurs d'affaires et de manoeuvriers politiques se révéla inopérante. Le chemin de fer projeté et espéré ne sera mis en marche que vingt ans plus tard et les bateaux resteront à l'état de rêve.

Les bons vieux chalands lents, pesants, reprirent leurs randonnées patientes. Leurs équipages n'eurent plus, durant des années, à subir l'humiliation de se voir déclassés par des bateaux barattés à la vapeur.

En 1871, Elzéar Gérin, député de Saint-Maurice à la Législature provinciale, se paya une belle excursion sur le Saint-Maurice. Il la raconta longuement, avec complaisance, aux lecteurs de *La Revue Canadienne*. Au chapitre du transport, voici ce qu'il écrit :

“Nous naviguons dans ce qu'on appelle une barge d'Ottawa. (Probablement ce que nous appelons actuellement une barge de drave). C'est une sorte de grand canot svelte, bien fait et qu'on ne construit en effet que sur les bords de l'Ottawa. Nous sommes onze à bord et l'on pourrait être cinq ou six de plus. C'est l'embarcation la plus commode pour les excursions de plaisir. Pour monter les provisions de chantier et les chevaux, les commerçants de bois se servent de préférence de grands chalands où l'on peut s'entasser sans crainte. A l'arrière, il y a une cabine où l'on peut coucher et dormir, quand les puces veulent bien nous en laisser le loisir. Enfin, pour les voyages pressés, il y a le canot d'écorce, embarcation favorite des voyageurs du Saint-Maurice.”

L'expansion toujours croissante des entreprises de coupe donnait à la Mauricie une importance économique et politi-

que qui finit par lui attirer certaines attentions. Le chemin de fer réclamé avec tant d'insistance depuis l'élan de 1852 reliera Les Piles aux Trois-Rivières en 1879. Un très gros événement dans la vie locale.

Le gouvernement provincial voulut profiter de l'occasion pour manifester l'intérêt qu'il daignait enfin accorder à une région en train de se réveiller pour vrai. Il décida de motoriser le transport par eau, des Piles à La Tuque. La vapeur au service de l'homme, sur terre et sur les eaux! Un signe indéniable de progrès, un gage rassurant de prospérité à mettre au crédit du parti au pouvoir.

L'administration Joly ne mesquina pas. Le bateau gouvernemental serait imposant, "ayant la forme et l'appareil d'un puissant remorqueur, avec hélice et fort tirant d'eau". On n'omit qu'un seul détail insignifiant, la profondeur de la rivière. Le bateau à hélice, à fort tirant d'eau, ne put aller sur l'eau. Il lui en fallait trop. Mais n'anticipons pas.

Racontons d'abord la spectaculaire cérémonie du lancement et du baptême de ce prétentieux transport provincial mauricien. Les hommes politiques de l'an de grâce 1879 savaient comment impressionner le public et secouer l'opinion populaire.

La Mauricie se serait crue très favorisée par la visite officielle du premier ministre et de quelques délégués. On la combla en déplaçant du coup toute l'aristocratie de la Capitale : le lieutenant-gouverneur, les ministres, les conseillers législatifs, les députés. A cette pléiade imposante et abondante se joignirent l'amiral Peyron et les officiers des vaisseaux français *La Galissonnière* et *Le Bourdonnais*. Jamais

autant de sommités ne s'étaient mises en branle du même coup ... en direction de la Mauricie !

Un train spécial, formé à Québec, transporta la somptueuse et bruyante délégation à travers les campagnes encore mal habituées au tintamarre des convois et des engins bruyants. A chaque "station" le parlement ambulante était salué par les citoyens, mais le bouquet était réservé pour la petite bourgade des Piles. Laissons le chroniqueur du voyage, Faucher de Saint-Maurice, nous raconter le baptême naval dans les colonnes de *L'Opinion Publique* du 21 août 1879 :

"Amenées forcément par leur position géographique à être plus tard le siège d'une grande ville, les Piles ne contiennent maintenant que quelques maisons, des entrepôts et un quai. Un bateau à vapeur y chauffait et nous étions déjà groupés sur son pont, n'attendant plus que le signal du départ pour naviguer sur les eaux du Saint-Maurice, lorsque le premier ministre de la Province de Québec, s'avancant tête nue sur la jetée, annonça qu'on venait de lui offrir l'agréable tâche de baptiser notre petit steamer. Rappelant en termes heureux la carrière de notre ancien gouverneur, le marquis de la Galissonnière, M. Joly assura qu'il ne saurait mieux faire que de donner au bateau à vapeur qui allait sillonner pour la première fois ce beau fleuve, le nom d'un homme qui, pardessus tout, avait aimé son pays, l'avait servi glorieusement, et dont le souvenir, toujours vivace dans la marine française, était perpétué par le magnifique cuirassé que commandait si bravement l'amiral Peyron. Des hourras enthousiastes accueillirent cette délicate attention, et l'amiral, s'avancant sur la dunette, y répondit avec ce charme et cette courtoisie dont

les officiers de la marine française ont tous le secret, mais que possède particulièrement cet officier supérieur.”

Les eaux bronzées de la rivière durent frémir à de tels accents, habituées qu’elles étaient au langage sommaire, direct et rude des bûcherons et des portageux. Les murailles granitiques de la Pointe-à-la-Mine renvoyèrent en échos enthousiastes les vivats et les cris de joie des visiteurs et des villageois. Le jeune et pimpant *La Galissonnière* pouvait hardiment se lancer à la conquête du fleuve. Ce qu’il fit.

“Alors le *La Galissonnière* poussa au large, au milieu des vivats, et, pendant sept milles, ses hôtes purent admirer les sites pittoresques que présentaient les rives élevées du Saint-Maurice, qui, de ce côté-là, ressemble à la Moselle.

“En route, un incident se produisit qui émotonna plus d’un cœur. Sur un plateau dominant la falaise, on voyait s’élever une humble cabane de colon. Des hommes étaient occupés à travailler à quelques pas de là, et chacun à bord croyait qu’ils déracinaient un arbre, lorsque tout à coup on vit flotter à la tête d’un mât improvisé le drapeau tricolore appuyé par deux coups de fusil. Devant cette démonstration toute spontanée d’un pauvre paysan canadien-français perdu dans la forêt, ignorant tout des choses de ce monde, excepté que la France était le berceau de sa race, l’amiral se découvrit silencieusement. La vieille France venait de reconnaître la Nouvelle-France; en retrouvant en elle son enfant, elle lui donnait ce qu’il y a de plus précieux ici-bas, le baiser maternel.

“Pendant que ces démonstrations se faisaient sur les rives, le *La Galissonnière* reprenait le chemin des Piles, au

milieu des joyeux refrains de nos chansons canadiennes. Les députés de Montmorency, de Rouville, de Bagot et de Verchères donnaient l'exemple de la gaieté gauloise; les officiers français reprenaient en chœur, et l'honorable premier ministre, entraîné par le torrent, se mit à entonner, aux applaudissements de tous : *Vive la Canadienne* et *A la Claire Fontaine*.

“Ce fut ainsi que nous quittâmes le *La Galissonnière* pour remonter en chemin de fer.”

On parla de cette fête bien longtemps. Quant au bateau, ces quinze milles de navigation triomphale marquèrent à la fois le début et la fin de sa carrière. Mon prospectus anonyme constate mélancoliquement : “Il ne put jamais quitter le mouillage de la baie des Piles et il dut être dépouillé de ses engins et abandonné sur la côte”.

Un nouvel effort sera tenté neuf ans plus tard, en 1888. Dans l'intervalle, l'usine de Grand'Mère est lancée (1885), offrant un débouché supplémentaire aux bois du Saint-Maurice. L'ère de la pulpe est ouverte. Des perspectives captivantes éblouissent quelques observateurs plus éveillés. Trois Trifluviens, MM. Thomas Roberts, Isaïe et Edmond Dufresne, croient que le moment est venu de tenter quelque chose. Ils mettent en chantier un vaisseau plus raisonnable, mieux adapté que l'électoral *La Galissonnière*. Ils lui donneront d'ailleurs un nom plus modeste : *Le Colon*. “Ils adoptèrent un nouveau mode de construction, écrit *Le Journal des Trois-Rivières* du 27 septembre 1888, et, à l'instar des bateaux du Mississippi, construisirent un bateau plat ne tirant que 22 pouces d'eau, une fois chargé.

“L’engin et les bouilloires demandaient à être très légers en même temps que puissants. M. J.-E. Beauchemin, de Sorel, fut chargé de ce soin et construisit des machines de première classe sous tous rapports.

“Le 11 de ce mois, *Le Colon* (c’est croyons-nous le nom que devra porter ce bateau) ayant à son bord les trois propriétaires, M. J.-E. Beauchemin, M. Lahaie, des Grandes-Piles, et quelques amis, ainsi que des passagers et du fret pour La Tuque, quittait les Grandes-Piles pour son voyage d’essai.

“Bien des doutes s’élevèrent au sujet de ce voyage du *Colon*. Réussirait-il? Passerait-il le rapide Manigonice? N’échouerait-il pas sur quelques battures comme il s’en rencontre tant sur tout le parcours de ce perfide Saint-Maurice? Ses engins, enfin, seraient-ils assez puissants pour remonter le courant si rapide en certains endroits?

“Telles étaient les questions que l’on se posait dans les cercles où l’on s’occupait de cette question. Mais nous devons avouer que les amis qui paraissaient s’intéresser à la réussite de cette entreprise étaient peu nombreux. C’est pourtant une question d’une importance majeure pour notre ville.

“*Le Colon* partit donc et, après une course d’environ 24 heures, atteignit La Tuque sans trop d’encombre. A part le rapide Manigonice, le voyage n’a présenté aucune difficulté.

“Mais ce rapide Manigonice est très difficile à franchir dans l’état où il est maintenant. Des rochers l’obstruent de toutes parts et le bateau a pu difficilement se frayer un passage. Ces obstructions, cependant, peuvent être enlevées facilement, paraît-il, et on doit demander au gouvernement fédéral de faire des travaux en cet endroit. Le bateau pourra

ensuite tenir une ligne régulière, faisant le trajet pour aller en 20 heures, et revenir en 12.

“L'établissement de cette nouvelle ligne va aider à la colonisation de cette vallée du Saint-Maurice, en même temps qu'à l'exploitation des richesses forestières et minières que renferme cette région.

“Pour le touriste, le Saint-Maurice offre le plus beau voyage que l'on puisse faire. Partout la nature, avec ses beautés sauvages, se montre aux regards étonnés du voyageur qui contemple tour à tour pics, vallées, torrents, chutes et montagnes. C'est un tour vraiment enchanteur que nous ne saurions trop recommander à nos amis.”

La navigation à vapeur entrain enfin pour de bon dans la vie du Saint-Maurice. Elle ne connaîtra toutefois un succès total et stable qu'après 1900, lorsque l'étonnant Jean Crête en assurera le contrôle et y appliquera ses merveilleux dons d'organisateur.

En 1894, E. Liane (Pierre McLeod, journaliste) fit une randonnée dans le Haut-Saint-Maurice. Sa relation de voyage parut en plusieurs tranches dans *Le Trifluvien*. Il s'y montre excellent observateur. Son guide, l'abbé Milot, missionnaire du Haut-Saint-Maurice, lui fait les honneurs de son bateau à vapeur *le Saint-Louis*. Le voyageur ne tarit pas d'éloges sur l'excellent service maritime que son hôte lui assure. Le rapide Manigonice a de nouveau les honneurs d'une mention; il reste le cauchemar des navigateurs. E. Liane nous apprend avec satisfaction que le gouvernement a envoyé des chalands pourvus de grues et d'appareils de creusage. Les

cailloux les plus encombrants sont disparus et le chenal a été libéré de la terre qui l'obstruait. On a aussi posé des bouées et des balises.

L'année suivante, *Le Trifluvien* remet en question le problème de la navigation sur le Saint-Maurice (22 octobre 1895). Il prend occasion d'un article du *Chronicle* de Québec pour présenter son plaidoyer. Le confrère québécois réclame pour nous des travaux plus substantiels et l'ouverture d'une ligne régulière de navigation des Piles à La Tuque; ceci pour le plus grand bien de la colonisation, de l'industrie forestière et minière, et du tourisme. Les Compagnies qui exploitent les forêts mauriciennes se servent de bateaux à vapeur. Ainsi les Drummond alimentent leurs douze à quatorze fourneaux à charbon de bois des Piles au moyen d'un transport appelé *Le Voyageur*. Les Ritchie ont deux bateaux à leur service. Et d'autre qui ne sont pas nommés. Pourquoi n'y aurait-il pas une ligne desservant toute la population à titre d'utilité publique?

L'homme qui se chargea de cette opération de salut régional n'avait que vingt ans. Jean Crête avait appris à l'école de son père l'art de réussir les grandes entreprises.

Il étudia d'abord avec soin les conditions de la rivière et il eut tôt fait de se rendre compte des erreurs commises par ses précécesseurs ou ses compétiteurs du moment. On avait construit des bateaux trop lourds munis de moteurs trop faibles. Il fallait alléger les embarcations et fortifier les engins. Jean Crête s'en tint à des bateaux d'une cinquantaine de pieds. La propulsion fut assurée d'abord par une roue à palettes fixée à l'arrière, mais l'expérience démontra que l'hé-

lice donnait un meilleur service. Elle offrait en particulier l'avantage de pouvoir débayer le chenal lorsque des bancs de sable gênaient le passage. Il suffisait alors de faire marche arrière contre l'obstacle. Les pales de l'hélice, dans cette avance à reculons, déplaçaient le sable mobile et ouvraient la voie.

Une amélioration importante fut l'introduction des engins Buffalo comme force motrice. Pour le premier démarrage on utilisait de la gazoline mais, une fois le moteur réchauffé, la vulgaire "huile de charbon" suffisait comme carburant.

Lors de la montée des hommes, à l'automne, il fallait souvent accommoder 150 à 200 passagers, sans parler de leurs *poches* et de leurs bagages d'hiver. Ces hommes étaient dirigés vers la Bête-Puante, la Mattawin, la Westonneau, la Rivière-aux-Rats, La Tuque, etc... Après le train de 1 h. 30 p.m., le chaland, tiré par un bateau, menait les voyageurs jusqu'à la tête du Manigonce. Même avec le bateau, on devait parfois franchir certains passages à la cordelle. Si on n'avait pas de chevaux, les hommes s'attelaient sur le câble.

"Un jour, raconte Jean Crête, un nommé Jackson me téléphone de Renfrew pour retenir une cabine sur mon bateau. Il voulait aller au Lac-à-Beauce. Je lui répondis que nous n'avions pas de cabines. Il demanda alors quel était le prix du passage. C'est \$6.00 que je lui réponds. Il demande ce que je donnais pour ce prix-là.

"Une place sur le pont et le privilège de tirer sur la cordelle dans les passages durs."

“Ça l’a amusé. Il est venu et a suivi le fil; il a tiré sur le câble comme les autres.”

Aux alentours de 1908, l’activité devint fébrile dans le Haut-Saint-Maurice.

L’impulsion vigoureuse donnée à la fabrication de la pulpe et du papier, la construction du chemin de fer Transcontinental, la naissance de La Tuque, contribuèrent à augmenter le trafic dans des proportions inattendues. Jean Crête en profita pour asseoir solidement son organisation de transports.

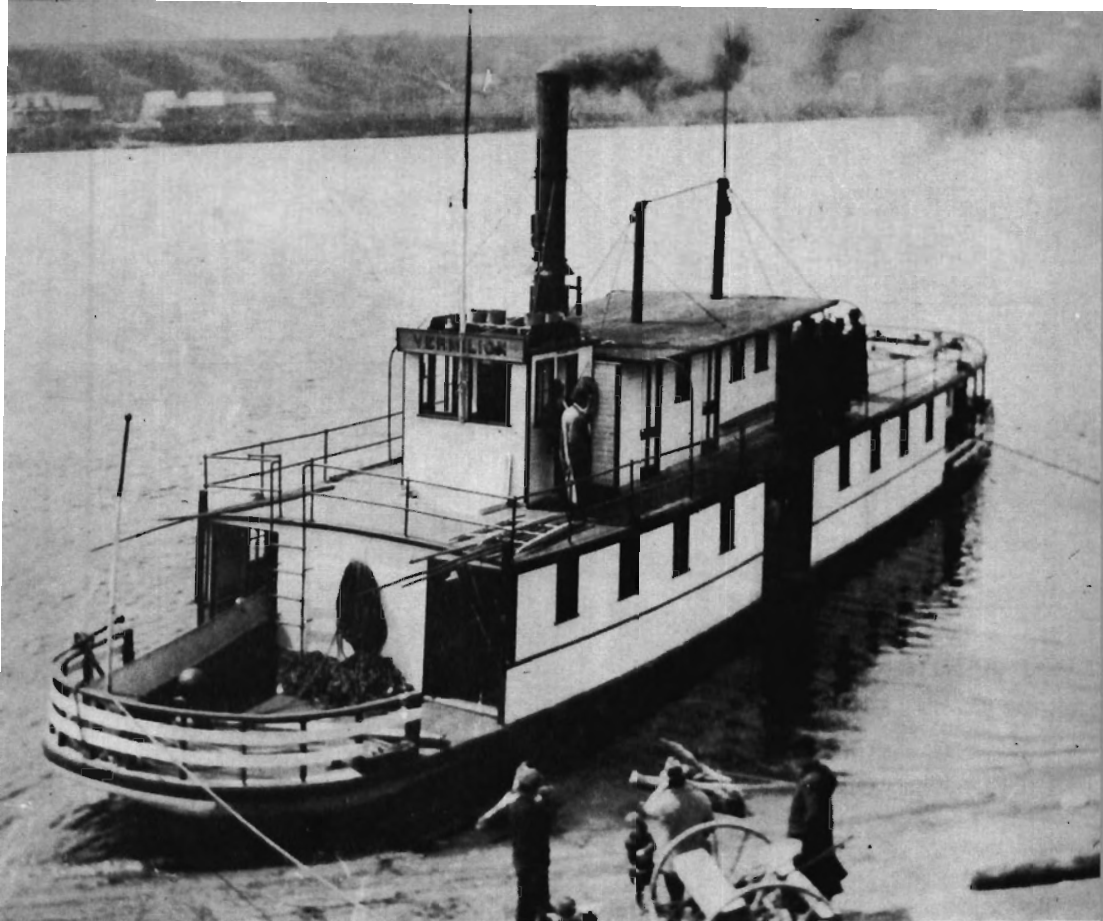
Un jour, M. Whitehead, président de la Wayagamack, le pria de le conduire à la Rivière-aux-Rats. Pour ses courses personnelles, Jean Crête disposait d’un petit bateau très rapide, *Le Pana*. Quand les conditions étaient bonnes, ce bateau de croisière filait ses vingt milles à l’heure, ce qui était un record impressionnant pour l’époque. L’industriel trifluvien arriva aux Piles par le train de deux heures p.m. Trois heures après il était rendu à destination, un peu éberlué de la course. La descente s’accomplit encore plus vite, grâce au courant favorable. Les cinquante milles furent couverts en moins de trois heures.

M. Whitehead voulut régler les frais de voyage.

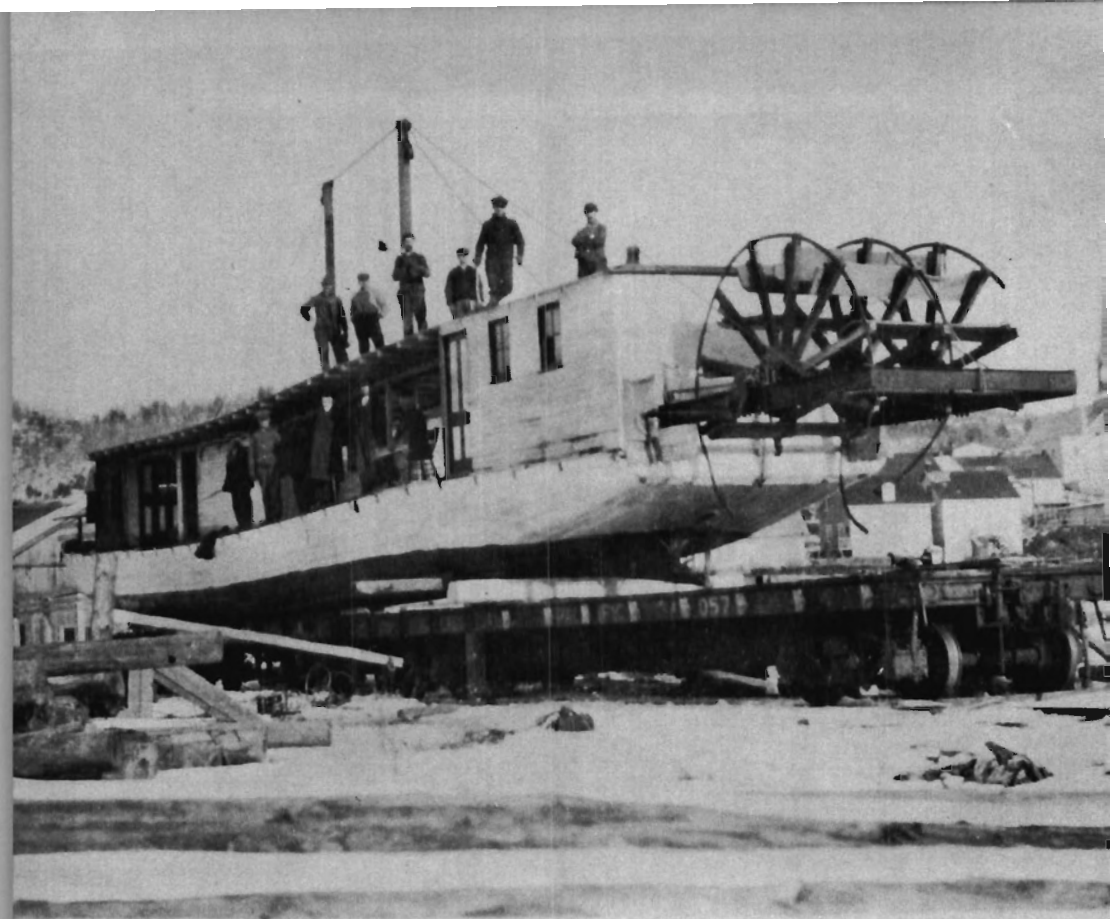
“Vous étiez mon invité, vous ne me devez rien.

“Que pourrais-je faire pour vous? Il me plairait de vous rendre service.”

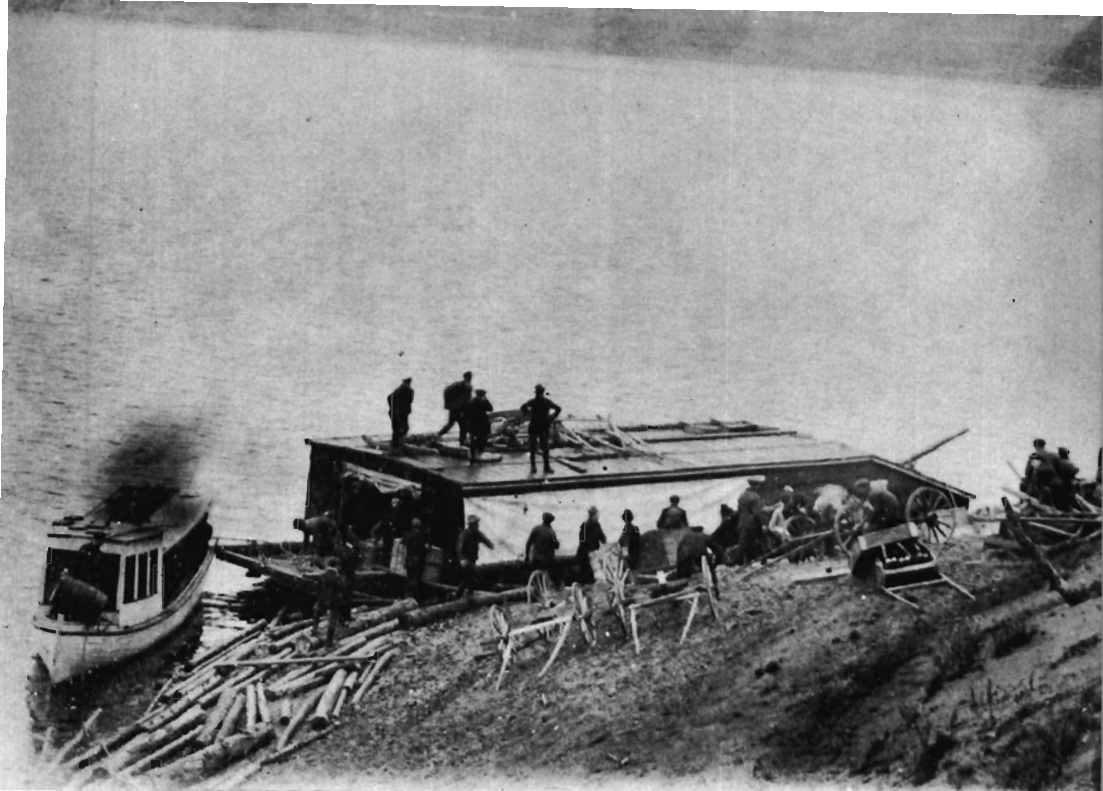
“Vous faites de gros travaux; si vous me croyez capable de vous être utile, donnez-moi une petite part.



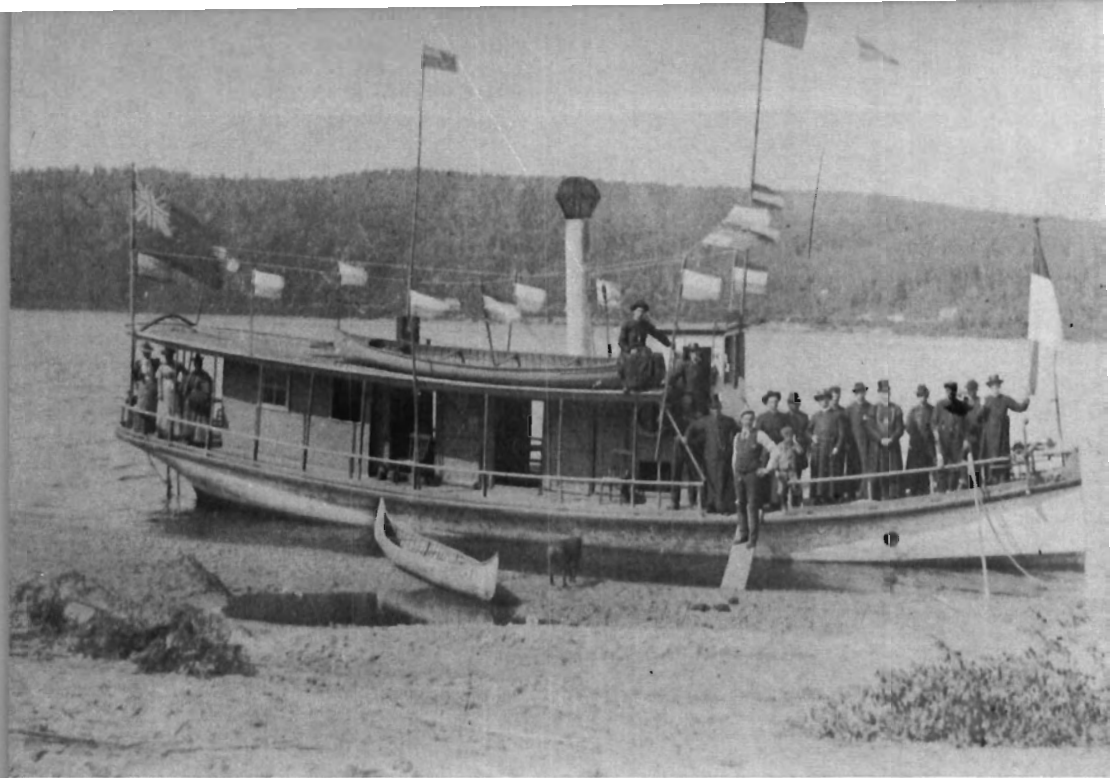
Le Vermillion, que M. Frank Ritchie, gérant de la Wayagamack, vendra à Jean Crête. Ce mastodonte de 120 pieds de longueur par 20 de largeur ne se sentait pas à l'aise dans les eaux peu profondes du Saint-Maurice.



Le Vermillon, partiellement démantelé pour fins de transport, est chargé sur trois wagons-plateformes. Il ira achever sa carrière dans le Haut-Saint-Maurice au service de la compagnie Fraser Brace, chargée de la construction du barrage Gouin.



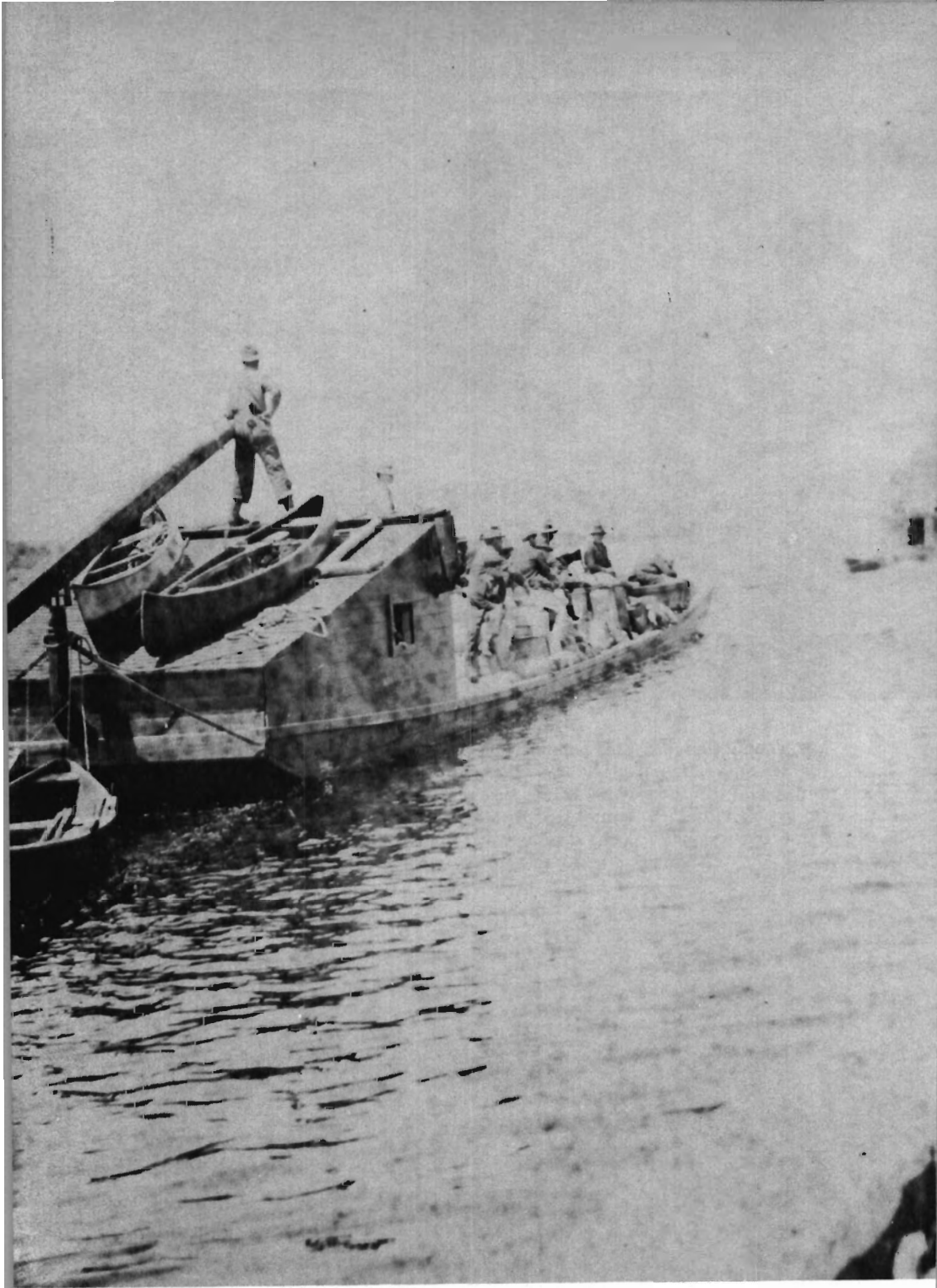
Avec l'avènement de la navigation motorisée, les lourds chalands ne seront plus trainés par des chevaux ou par des hommes. Ici, le vaillant **Petit Albert** se prépare à prendre un chargement pour la Rivière-aux-Rats ou pour La Tuque. C'est lui qui joue le rôle de dragueur lorsque des battures de sable bloquent le passage.



Une excursion sacerdotale sur le Saint-Maurice. On reconnaît, sur le pont, la haute silhouette de Monseigneur François-Xavier Cloutier. L'Évêque des Trois-Rivières est entouré de prêtres de l'évêché et des paroisses environnantes.

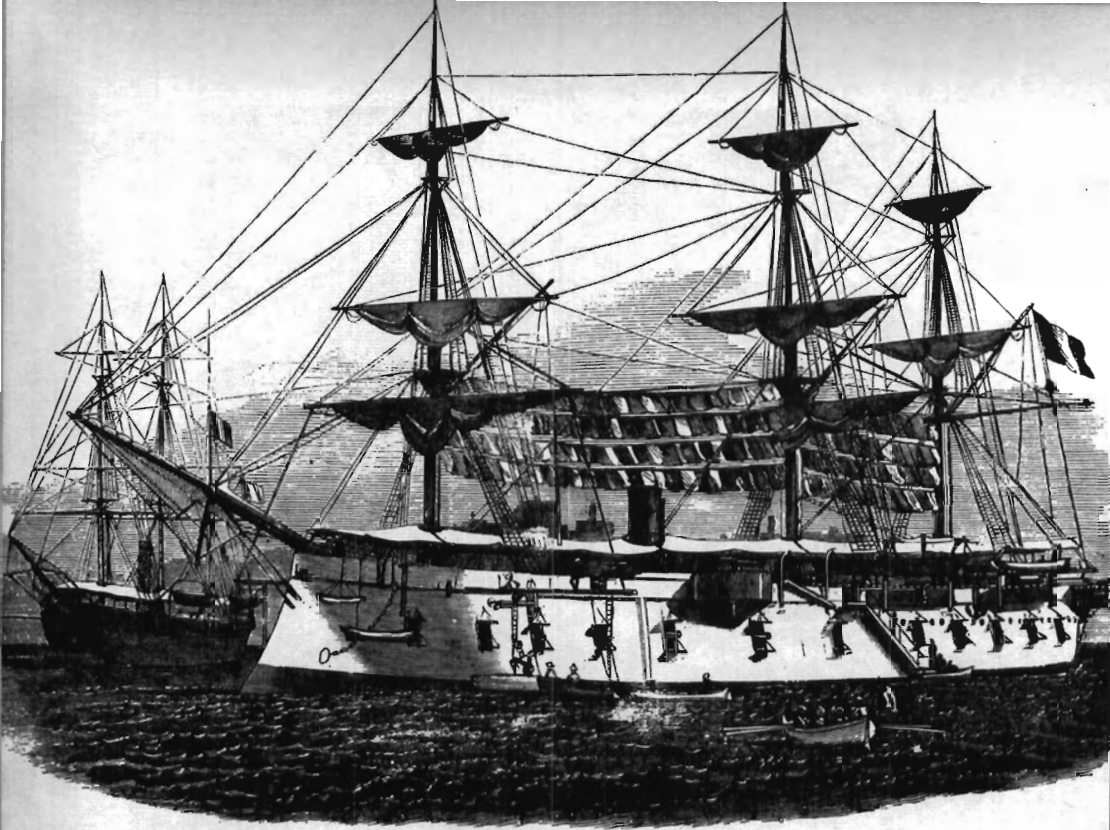


Le canot d'écorce a été, pendant des siècles, le seul moyen de transport sur le Saint-Maurice. Il conservera sa vogue, même lorsque d'autres moyens de transport plus évolués seront en usage. Cette photo date de 1900. On y voit l'abbé P. Lamy et S. E. Mgr François-Xavier Cloutier revenant d'une excursion de pêche fructueuse. Remarquer les chapeaux, qui faisaient partie du costume cléricale à cette époque.





Les chalands portaient vers le nord les hommes, les bêtes, et l'équipement compliqué et encombrant qu'exigeait la mise en train d'un chantier en pleine forêt.



En rade de Québec, la frégate française **La Galissonnière** et son compagnon **La Bourdonnais**. Les officiers de ces deux unités navales participèrent au lancement du bateau **La Galissonnière**, à Saint-Jacques des Piles, au cours du mois d'août 1879. Faucher de Saint-Maurice raconta la cérémonie dans le journal **L'Opinion Publique** du 21 août.

“Fort bien. Vous aurez le contrat de transport de nos hommes, de nos provisions, de notre équipement. Nous nous ravitaillerons à votre magasin.”

M. Frank Ritchie, gérant de la Wayagamack, suivait avec intérêt les expériences nautiques de Jean Crête. Il avait des embêtements avec les deux bateaux que sa compagnie maintenait péniblement en service. L'un d'eux surtout, *Le Vermillion*, s'avérait de nul usage. C'était un mastodonte de 120 pieds de long par 20 de large, lourd à manoeuvrer, toujours en train de râcler les fonds; ses bouilloires étaient si exigeantes qu'une fois embarqué le combustible il ne restait presque plus de place pour le fret et les voyageurs.

M. Ritchie offrit sa petite flotte encombrante à Jean Crête. Celui-ci se fit tirer l'oreille. Il était trop avisé pour se laisser séduire par un éléphant balourd comme *Le Vermillion*, mais la perspective d'éliminer un compétiteur pesait dans la balance. Il finit par accepter l'offre et par conclure un marché à des conditions raisonnables.

Il ne restait plus qu'à absorber deux autres lignes privées, celles de Maxime Cloutier et de O. Lang. Des transactions et un contrat d'association mirent bientôt la totalité des transports fluviaux dans les mains de Jean Crête.

Propriétaire de cinq unités, le maître de la rivière régularisa le service. Deux fois par semaine, selon un horaire assez rigide, les communications entre Les Piles et La Tuque s'établirent à un rythme régulier. Les riverains avaient moins l'impression d'être séparés du monde et les usagers n'avaient pas la tentation de recourir à d'autres moyens de locomotion.

Le *Petit Albert* avait été construit aux Piles. Il était actionné à la vapeur et c'est lui qui jouait le rôle de dragueur à rebours quand le chenal s'ensablait. Les autres bateaux utilisaient les engins Buffalo, à essence et à pétrole. Ils fonctionnaient bien et les pannes ou retards se trouvaient réduits au minimum.

Le bateau de croisière personnel de Jean Crête, *Le Pana*, filait ses vingt milles à l'heure et sautait des Piles à La Tuque en moins de quatre heures, mais il n'en était pas de même du *Vermillion*. M. Crête savait qu'il ne rendrait jamais service. Il guettait l'occasion de s'en défaire. Il fut servi au-delà de ses espérances. Lors de la construction du barrage Gouin (ou de La Loutre) les chefs de la Fraser Brace se mirent en quête d'embarcations pour transporter leur lourd équipement ainsi que les matériaux, les provisions et les hommes de Sanmaur à La Loutre. Ils demandèrent conseil à l'homme le plus entendu et le plus expérimenté, Jean Crête.

L'armateur offrit son *Vermillion*, sans dissimuler ses défauts. Les conditions de la rivière en haut de Sanmaur semblaient plus favorables. D'ailleurs, les Fraser étaient pressés et ils voulaient une solution rapide. Le marché fut conclu, mais le bateau serait payé une fois rendu sur place. Jean Crête devait en assurer le transport.

La seule voie possible était le chemin de fer. Les autorités du Canadien National acceptèrent de mettre un train spécial à sa disposition. L'entreprise était risquée, toutes les responsabilités reposant sur l'expéditeur. En cas d'obstruction ou d'accident, Jean Crête devait prendre les dispositions voulues pour libérer la voie dans un délai de six heures.

Jean Crête procéda à un examen méticuleux de la voie, prenant les mesures des ponts que son train devrait franchir. La coque n'offrait que six pouces de jeu aux passages les plus étroits. La marge était mince! Afin de parer à toute éventualité, une équipe d'hommes munis d'outils de déblayage et d'une vingtaine de caisses de dynamite accompagnerait le transport. En cas de complications tout sauterait en un temps riche, assurait Jean Crête !

La cheminée du bateau et sa superstructure furent enlevées et la coque solidement fixée à la plateforme du convoi. Le trajet s'accomplit sans encombre. Le coup d'audace avait réussi. Les Fraser furent enchantés et ils achetèrent du même coup toute la flotte de chalands de Jean Crête. *Le Vermillion* eut le mérite d'être le premier bateau à vapeur à sillonner les eaux du Haut-Saint-Maurice.

Plusieurs années encore, la flottille renouvelée de Jean Crête maintiendra les communications avec La Tuque. Il n'y avait pas d'autre voie d'accès et ce monopole fluvial assurait à son détenteur une puissance qui le préparait à son rôle de "Roi de la Mauricie".



IV

Un nouveau champ d'action : les opérations forestières

Le contrôle du commerce en Haute-Mauricie et le monopole du transport fluvial des Piles à La Tuque plaçaient Jean Crête à un rang enviable dans le monde turbulent et agité de la région mauricienne. Cette ascension n'avait été ni fortuite ni gratuite. Elle était la résultante d'une activité tenace et méthodique. Jean Crête ne laissait rien à la chance ou au hasard. Il mettait tous les atouts de son côté en voyant lui-même aux moindres détails d'organisation et d'exécution. Il était audacieux et ambitieux, mais jamais de façon imprudente ou improvisée. Il avait découvert très jeune que, pour réussir, il faut payer de sa personne, bien peser tous les aspects d'un problème, prévoir les moyens d'action les plus efficaces, choisir soigneusement ses collaborateurs, les bien traiter et leur faire confiance.

Jean Crête était très pris par la conduite de son magasin général et par sa flotte de bateaux, mais l'automne et l'hiver lui laissaient beaucoup de temps libre. Son dynamisme s'accommodait mal de ces mois d'inactivité partielle. Le moment approchait où il chercherait à combler ces vides. Les entreprises de coupe et de flottage l'attiraient. Il hésitait cependant, pour diverses raisons, dont la principale était son manque d'expérience.

Il avait pu, en écoutant et en observant son père, apprendre beaucoup de choses sur la vie des chantiers. A cette époque, il n'y avait rien, dans cette forme d'activité rudimentaire, qui fût de nature à emballer un jeune homme avide de grandes entreprises. Au temps de son enfance, les bûcherons ne roulaient ni dans l'argent ni dans le confort. On les payait de \$8.00 à \$12.00 par mois et ils devaient fournir eux-mêmes leurs couvertures, leurs outils, leurs ustensiles de cuisine ainsi que le thé et la mélasse. Le reste,—nourriture de base et logement,—était à la charge du contracteur qui n'en menait pas large lui non plus.

Les camps d'alors étaient d'une rusticité déprimante. Les hommes et les chevaux logeaient à la même enseigne, dans une cabane basse, à toit plat. Les bêtes fournissaient une bonne partie du chauffage. Si on y ajoutait une poêle de tôle, il ne fallait pas abuser des fournées de bois franc afin de ne pas incommoder les animaux. Un vétérinaire de ces temps héroïques, mon ami Alphée Ayotte, me disait un jour avec son petit sourire en coin : "Dans ce temps-là les chevaux étaient mieux traités que les hommes. Quand la température montait trop dans la cabane, le boss criait : 'Ouvrez la porte, les chevaux ont chaud!'"

Un camp abritait ordinairement deux chevaux et six hommes. Il n'y avait pas de cuisine ni de salle à manger. Le menu comportait peu de variété : de la soupe aux pois, des fèves, du lard salé et des biscuits de matelot. On faisait une consommation énorme de ces biscuits que le magasin Crête achetait par chars chez le Capitaine Godin, des Trois-Rivières. Ils remplaçaient le pain et les tartes. Durs comme du bois

franc, ils se conservaient indéfiniment. On les mettait tremper une nuit de temps; une fois bien imprégnés d'eau ils remplissaient une poêle. Rôtis dans la graisse, ils constituaient un mets substantiel et apprécié.

Les mieux avisés pouvaient, les dimanches et les jours de fête, se payer le luxe d'un repas savoureux à même leur réserve de "ragoût en poche". M. Rosario Blanchet explique, dans *Le Nouvelliste* du 9 décembre 1950, l'origine de ce mets:

"Au moment de quitter sa famille, vers la mi-décembre, pour monter dans les chantiers, le bûcheron faisait cuire, puis geler, dans une immense marmite, le plus riche des ragoûts. Il l'introduisait ensuite dans un sac de coton blanc, très propre, comme nos sacs de sucre ou de farine, y trouvant un complément indispensable de son havresac.

"Chaque dimanche matin, le bûcheron se rendait à la cache, près du camp, et fendait à la hache la quantité de ragoût qu'il avait l'intention de consommer au dîner et au souper.

"Le feu de la 'truie' ayant vite fait de diluer ce jus nutritif, les hommes perdaient pendant quelques heures l'habitude de sentir le fumier des chevaux qui broyaient l'avoine à belles dents tout à côté et le parfum entêtant de la patte de cochon gagnait tout le camp en bois rond... Ceux qui ont déjà mangé du 'ragoût en poche' en mangeraient encore, tant leur souvenir en conserve de saveur."

Vers 1906, on comptait environ 1500 hommes dans les chantiers du Saint-Maurice. Les conditions culinaires n'avaient guère progressé. Les camps toutefois étaient plus con-

fortables, plus spacieux. Ils pouvaient abriter 50 à 60 hommes. Les chevaux avaient droit à une écurie séparée des hommes. Le surintendant logeait à part, dans le *forepick*. La *cambuse* tenait lieu de cuisine où régnait un *cook*. Pas de salle à manger. On montait du pain gelé et la provision se conservait assez bien au froid. Il n'était pas encore question de galettages ni de pâtisseries. Les ustensiles restaient réduits au minimum : une *dish* à thé; une *dish* à soupe et à viande, couteau, cuiller et fourchette.

A partir de 1910, le nombre des coupeurs d'arbres augmenta sensiblement. Aux usines de Grand'Mère, de Shawinigan et de La Tuque vinrent s'ajouter celles des Trois-Rivières: Wayagamack (1910), St-Maurice Paper (1917), Canadian International (1919), St-Lawrence Paper Mills (1922). En 1925, la population trifluvienne atteint 30,000 âmes; le Cap-de-la-Madeleine, 7,500; Shawinigan, 15,000; Grand'Mère, 7,000; La Tuque, 5,500. En un quart de siècle, la population de la Vallée du Saint-Maurice était passée de 15,000 à 65,000.

Cette progression rapide de l'industrie papetière tenait Jean Crête en activité toujours croissante. Elle lui donnait l'envie, par surcroît, d'entrer en scène lui aussi sur un terrain encore intouché par lui.

Les circonstances l'aidèrent. Vers 1922, un ami expérimenté, Aldème Lapointe, lui demanda comme service de s'associer à lui pour l'exécution d'un contrat de 30,000 cordes, à Gatico, près de Parent. Crête accepta l'aubaine. Il comptait s'initier en observant son collègue. Malheureusement, Lapointe tomba malade avant le début des travaux et Crête dut assumer la direction totale de l'entreprise. Deux fois par

semaine, il parcourait en traîne à chiens les six milles qui séparaient Gatico de Parent, où était hospitalisé Aldème Lapointe. Ce dernier écoutait les rapports attentivement et se rendait compte que le novice tirait pas mal son épingle du jeu. Pour un débutant, il faisait plus que bonne figure. Les travaux se déroulèrent normalement et, en fin de saison, tout le monde revint au foyer avec un profit raisonnable en portefeuille.

Jean Crête avait appris beaucoup de choses au cours de cette saison en forêt. Il se sentait maintenant capable de nager seul. L'occasion lui fut offerte d'opérer un magnifique plongeon, où les risques de noyade avaient de quoi impressionner. Par l'entremise de M. Cahoon, de Grand'Mère, il avait pris contact avec Bob Kenny, de la Compagnie MacLaren et s'était vu offrir un contrat inusité. Il s'agissait d'aller ouvrir un chantier à 80 milles de Mont-Laurier, soit à quelque 350 milles des Piles. L'éloignement constituait déjà un obstacle de taille. L'objectif, un minimum d'un million et demi de billots, avait de quoi faire hésiter. Enfin, il faudrait, pour atteindre le lieu fixé, améliorer ou ouvrir des chemins, bâtir des camps pour plusieurs centaines d'hommes et de chevaux. De Mont-Laurier, terminus du Canadien Pacifique, un tronçon de 40 milles de mauvaise route devrait être retouché; il resterait ensuite 17 milles de sentier à élargir et aplanir et 23 milles de chemin à déblayer en pleine forêt. Un programme de voirie déjà fort imposant à lui seul !

Arthur Mackenzie et Albert Crête allèrent explorer le terrain. Leur rapport fut favorable. Jean Crête se mit immédiatement à la recherche de bons hommes pour former et

diriger des équipes. Il s'engageait, pour sa part, à ouvrir les chemins, à construire les camps, à transporter hommes, bagages, équipement et provisions. Les résultats furent étonnants. En moins de deux semaines, Jean Crête avait fait signer des contrats pour un total inattendu de onze millions de billots.

L'entreprise prenait des proportions presque extravagantes pour l'époque, mais les difficultés n'effrayaient pas Jean Crête. Elles le stimulaient plutôt. Il mit parfaitement à point tous les détails de finance, de recrutement des hommes, de ravitaillement, d'équipement aussi moderne que possible. Une équipe de 400 travailleurs et de 200 chevaux s'attaqua à l'ouverture des 80 milles de route à rendre carrossable, au déblaiement du terrain, aux constructions d'abris pour les hommes et les bêtes, etc... Entre-temps, la levée des hommes allait bon train en Mauricie et sur la rive sud.

Le moment du départ venu, c'est une véritable petite armée de fiers-à-bras qui prit d'assaut le train spécial formé par le Canadien Pacifique. Un train imposant que traînaient deux locomotives, auxquelles il faudra en ajouter deux autres à partir de Saint-Martin.

L'arrêt aux Trois-Rivières amena des complications ... non inattendues. Les jours de départ, les bûcherons ont le coeur serré et la gorge sèche. Suivant une tradition assez pénible, les hommes de Crête prirent plus de boisson qu'ils pouvaient en contenir. Il s'ensuivit des désordres et des bagarres que la police atténua en coffrant les plus malcommodes. Ces trouées dans ses effectifs inquiétèrent l'entrepreneur qui se plaignit au chef Jules Vachon : "Ecoute-moi bien, c'est beau

de mettre mes hommes en prison par douzaines. Mais ça ne fait pas mon affaire; des hommes au cachot, ça ne vaut pas grand'chose pour couper du bois."

"Préviens-moi dix minutes avant le départ de ton train spécial. Je te ramènerai tes *boulés* à temps."

Quand le temps de se mettre en route arriva, les 800 engagés avaient réintégré tant bien que mal leurs sièges, mais la paix n'était pas revenue complètement. Jean Crête parcourut les wagons. Dans chacun, il tâchait de repérer le type le plus bruyant et le mieux bâti et il lui confiait la direction du groupe : "Je sais que tu es le meilleur homme de la *gang*. Je te charge de maintenir l'ordre ici. Je ne veux pas de batailles, pas de vitres cassées; c'est à toi d'y voir". La formule s'avéra excellente. La paix fut maintenue convenablement et bientôt la plupart des voyageurs s'endormirent lourdement. Assisté de deux policiers spéciaux, Jean Crête fit l'inspection des bagages, rafla les bouteilles de gin ou de bière qui restaient et jeta le tout par les fenêtres.

Tel que promis, le train entra en gare de Mont-Laurier à six heures du matin. L'embarquement dans les voitures s'exécuta en vitesse, afin d'empêcher les excursions dans les hôtels. Une heure après l'arrivée, la caravane se mettait lentement en branle. Il en fallait des véhicules pour transporter 800 bûcherons et leurs bagages! Monté sur un cheval, comme un chef d'armée, Jean Crête surveillait la marche de la colonne mobile et il galopait vers les points où risqueraient de se produire des pannes ou des accrochages. On mit huit jours à franchir 80 milles !

A l'arrivée, on s'installa en hâte dans les campements dont on apprécia le confort pourtant très relatif. Les écuries n'étant pas achevées, on attacha les chevaux aux arbres en attendant.

Les charrois de provisions et de matériel se poursuivirent durant des semaines. D'autres hommes vinrent rejoindre les premiers arrivés, portant le chiffre total à 1,200. Plus de 400 chevaux étaient employés au hâlage des billes. Des trouées béantes s'ouvraient partout dans la forêt serrée.

Les dirigeants de la Compagnie MacLaren prirent peur. Ils n'avaient pas prévu un tel déploiement. Ils étaient sûrs que le petit entrepreneur mauricien parviendrait tout juste à ouvrir les chemins d'accès. Ils n'en désiraient pas plus pour le moment.

A la mi-décembre, le gérant Kenny survint, porteur d'un étrange message. La Compagnie se déclarait incapable de faire honneur à ses engagements et donnait l'ordre d'arrêter les travaux. Crête riposta :

"J'ai un contrat ouvert et j'ai donné, en sous-contrats, plus de onze millions de billots à couper. Moi, je n'ai qu'une parole et nos hommes vont continuer. Votre Compagnie ne peut se dégager ainsi de ses engagements.

"Si vous ne cessez pas immédiatement, vous ne serez pas payés. La Compagnie n'a pas les fonds voulus."

"Elle s'arrangera pour les trouver. Mais je veux être de bon compte avec vous. Soyez raisonnables et je le serai moi aussi. Je tâcherai, sans nuire aux hommes, de diminuer un peu la coupe."

Devant cette attitude ferme et sensée, Kenny céda. Il dit à Jean Crête : "J'admets que tu fais du bon travail. Nous sommes tous surpris des résultats. Je vais te faire envoyer \$100,000. et nous verrons à régler le reste au mieux possible quand le temps sera venu."

Au printemps, lorsque les hommes reprirent le chemin du retour, la Compagnie MacLaren se trouvait enrichie de neuf millions de billets. Elle paya sans se faire prier, heureuse, au fond, de la réussite inespérée des travaux. Tout le monde s'en tira convenablement. Les bûcherons avaient gagné une moyenne de \$45.00 par mois, logement et nourriture en plus, ce qui dépassait de beaucoup les revenus ordinaires de l'époque. L'entrepreneur général et ses adjoints avaient lieu, eux aussi, d'être satisfaits. Ils étaient fiers surtout d'avoir établi un record qu'on croyait impossible !

Après cet exploit, Jean Crête pouvait se lancer en toute confiance dans la compétition qui opposait les meilleurs chefs d'entreprises forestières de la Mauricie. Il ne pouvait trouver meilleur champ d'action. La région trifluvienne était devenue le centre de production papetière le plus important de l'univers et nos forêts attiraient l'attention de tout le pays.

Il eut, à cette période de sa vie, la bonne fortune de gagner la confiance et de s'attirer l'amitié de M. François Faure, de la Belgo. Ce parfait gentilhomme s'y connaissait en valeurs humaines. Il discerna les exceptionnelles possibilités de Jean Crête et s'attacha à lui. Il n'eut pas à le regretter.

De son côté, Jean Crête conserve, pour M. Faure, beaucoup de gratitude et d'admiration : "Si je suis aujourd'hui quelque chose, je le dois en grande partie à M. Faure. C'est

un homme extraordinaire, toujours prêt à donner un bon conseil, à rendre service de toutes les façons. C'est un homme courtois, distingué; surtout, il est juste et droit. Ses directives m'ont été bien utiles dans la carrière nouvelle où je m'engageais. Il connaissait à fond la forêt et il avait expérimenté lui-même toutes les formes de travail. Quand il donnait des ordres, il savait exactement ce qu'il demandait. Il tenait à donner justice à tout le monde. Il ne voulait pas que les entrepreneurs réalisent des profits exorbitants, mais il prenait par ailleurs des mesures pour prévenir ou compenser des pertes quand les conditions de température ou de terrain étaient trop défavorables. Mes premiers contrats avec lui datent de 1925. Ça fait donc plus de trente ans que je travaille sous sa haute direction. Je n'ai jamais eu à me plaindre de quoi que ce soit avec lui."

Les premières coupes en Mauricie se firent dans les régions du Lac Fou, du MacLaren et du Populo. Ami des innovations, Jean Crête fut le premier à installer une ligne téléphonique en forêt. Les officiels froncèrent les sourcils! Les faits démontrèrent que ce n'était ni un luxe, ni un caprice. En définitive, l'essai se révéla payant et la coutume se généralisa.

Jean Crête accordait une attention très spéciale aux chemins. Il les faisait nettoyer, aplanir, élargir, s'assurant qu'on ne laissait aucun passage dangereux, surveillant surtout les ponts et ponceaux, afin de réduire au minimum les retards causés par les arrêts de circulation. Même soin dans la construction des jetées, des barrages, des chaussées régulatrices du débit d'eau. Quand venait le temps du flottage, tout marchait rondement, pour le plus grand profit de tout le monde.

Malgré ces précautions prévoyantes, des complications survenaient quand même. Les éléments sont plus forts que les hommes.

Sur les lacs d'une certaine étendue, le concours du vent était nécessaire. Quand il s'entêtait à ne pas souffler, ou à souffler à rebours, rien ne marchait plus, sauf le salaire des hommes et les frais de pension. Jean Crête a gardé souvenir d'un blocus de trois semaines : "J'avais une centaine d'hommes pour draver le crique et le lac MacLaren. Une fois les billots rendus en eau calme, nous avions absolument besoin d'un fort vent de nord-ouest pour traverser le lac. Or, ce printemps-là, ça ne lui disait pas de souffler du bon côté! Après vingt jours d'attente, nous commençons à être sérieusement inquiets et énervés. Le moral n'était pas haut. Je ne voyais qu'une solution : faire venir des moteurs pour actionner les barges et touer les trains de billots vers la décharge. Je téléphonai à la base d'avion récemment établie au Lac-à-la-Tortue pour leur demander s'ils pourraient transporter en vitesse les moteurs dont j'avais besoin. On répondit que c'était possible. Je leur dis de tout tenir prêt et d'attendre un autre appel. J'avais décidé de patienter encore deux jours, espérant que le Ciel nous enverrait le vent tant désiré.

"J'avais eu raison de faire confiance au Ciel. Le lendemain, 21e journée d'attente, un bon vent s'éleva. En deux jours et deux nuits, tous nos billots traversèrent le lac. Il était temps. J'étais à bout de nerfs, à force de guetter nuit et jour, depuis trois semaines, la venue du vent."

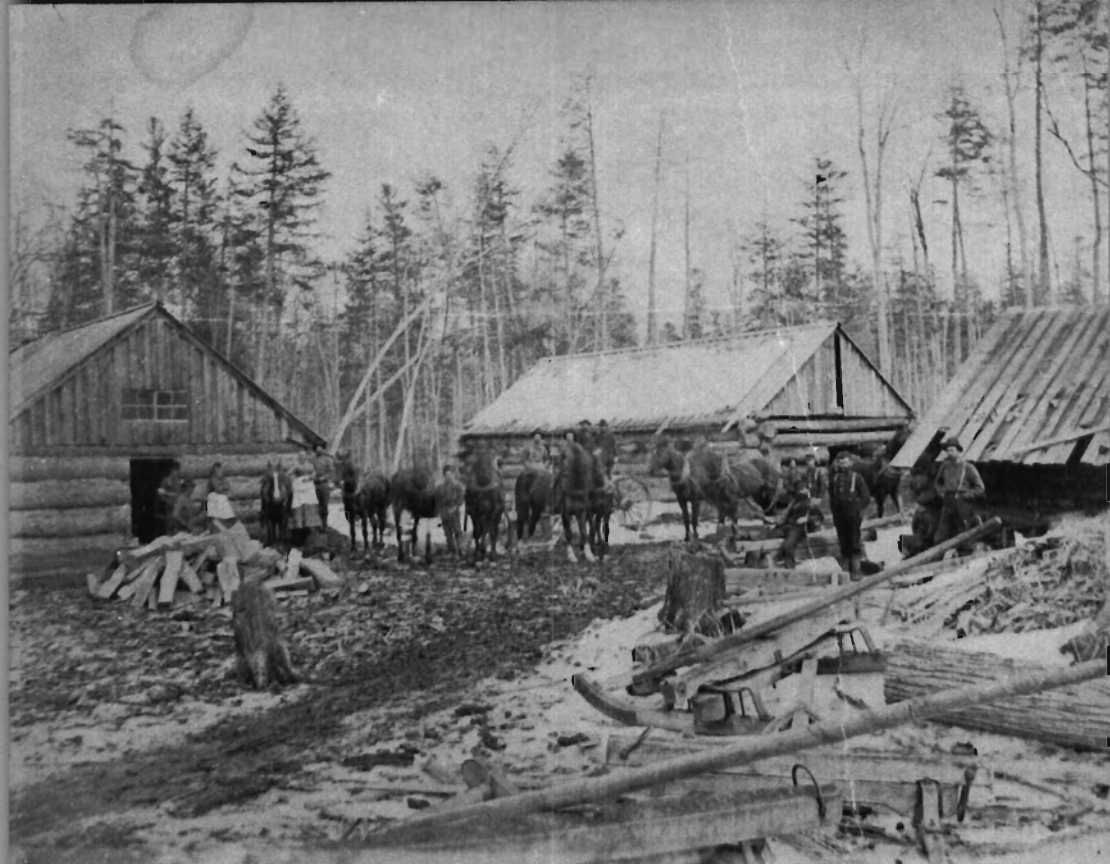
Vers cette époque, une campagne fut lancée pour obtenir l'ouverture d'un chemin reliant La Tuque à Saint-Roch

de Mékinac et aux Piles. Jean Crête aurait eu toutes les raisons de s'opposer au projet, au moins de ne pas l'appuyer. Il s'en fit le principal promoteur, sans tenir compte du tort que la route projetée causerait à sa compagnie de navigation. "J'avais fait de l'argent avec mes bateaux, mais j'ai peut-être été le plus acharné de tous quand on a réclamé la construction de la route de La Tuque. Je l'ai fait d'abord parce que le bien général passe toujours au-dessus du bien particulier, aussi parce que, à la longue, le bien général finit par être un bien particulier, commun à tous et à chacun".

C'est à l'été de 1920 que débuta la campagne. Elle fut amorcée par le maire Lalonde, de La Tuque, qui convoqua une cinquantaine de délégués du gouvernement et des municipalités. L'honorable J.-E. Perreault, ministre de la Colonisation, représentait le Gouvernement de la Province de Québec. La première réunion se tint à La Tuque, où eurent lieu réceptions, banquets, discours. Dans la chaleur de ces conversations et de ces agapes, les imaginations s'enflammèrent et les plus sceptiques se prirent soudain à croire à la possibilité du projet.

Cette infusion de ferveur fut appuyée de plusieurs autres au cours de l'excursion conduite par le maire des Piles, Jean Crête, qui avait mis son meilleur bateau, le *Petit Jean*, à la disposition des visiteurs. Il ne manqua pas, tout au long de la course, de signaler la splendeur du décor, de vanter les ressources de la vallée, de ponctuer les avantages que retireraient la région et la province si on construisait une route rattachant La Tuque à la Mauricie et donnant accès à tout le réseau routier provincial. Le coup final fut donné au cours

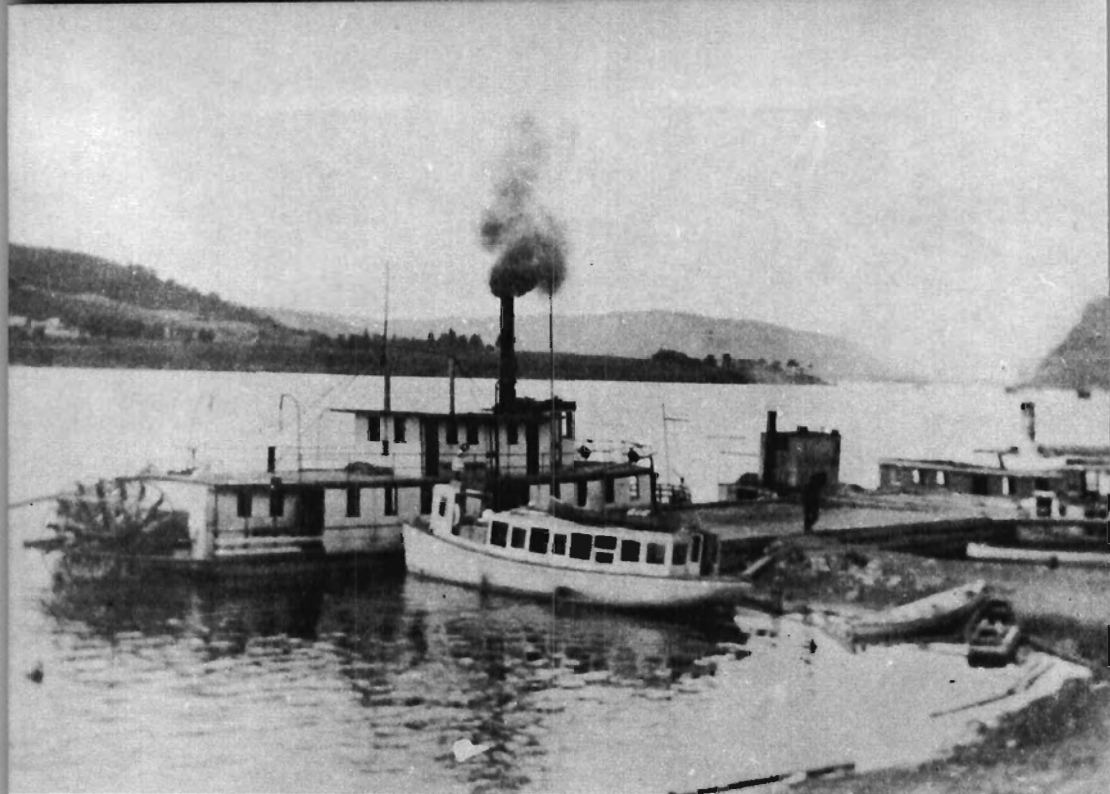




Les chantiers d'autrefois manquaient de confort. Les hommes y menaient une vie dure mais joyeuse. Les "gars de chantiers" du Saint-Maurice ont été popularisés par les contes de Louis Fréchette et son jovial héros : Jos Violon. La période épique des chantiers du Saint-Maurice se situe entre 1860 et 1900.



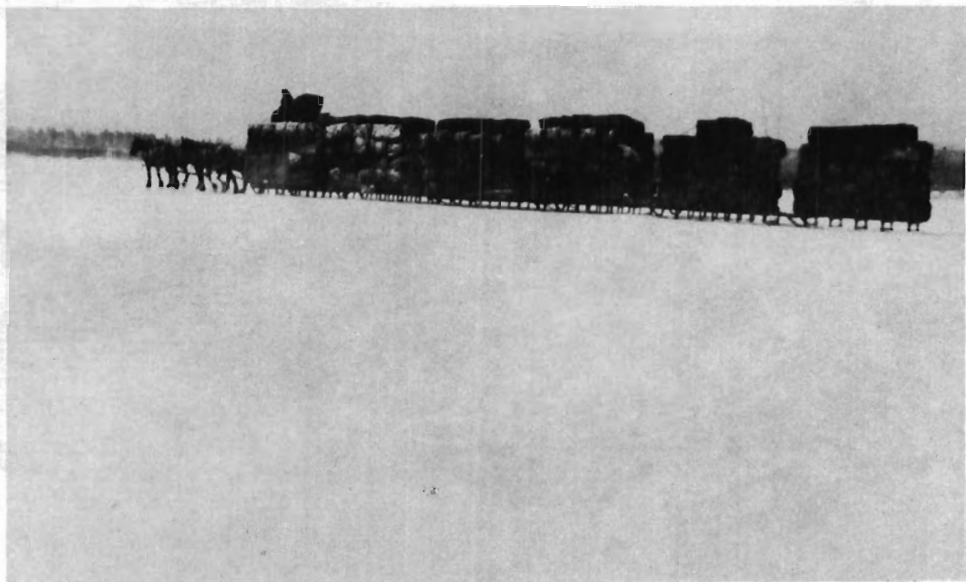
Les hommes ont l'air très fiers de leurs "bottes sauvages", appelées aussi "bottes accordéon". Sur les mœurs et coutumes des chantiers d'autrefois, consulter le savoureux reportage de Pierre Dupin : "Anciens chantiers du Saint-Maurice". Ce livre est le fruit d'enquêtes menées, il y a vingt-cinq ans, auprès des vétérans de la forêt.



Saint-Jacques des Piles sera, à partir de 1856, le centre de communication et de distribution de tout le Haut-Saint-Maurice. Les flottilles de bateaux de Jean Crête ne chômaient pas durant les mois de navigation. L'hiver, les longues processions d'attelages animaient la route blanche de la rivière.



Les chalands prenaient leurs chargements hétéroclites aux Piles et les déposaient sur la grève, à Grand'Mère, à la Rivière-aux-Rats, à La Tuque, etc... Des équipes de portageurs transportaient ensuite les provisions et l'équipement aux divers "chantiers" disséminés dans la forêt. Le transport se faisait en barge, en canot, en bagagnole, ou à dos d'homme.



Il en faut, du foin, pour nourrir des milliers de chevaux, durant des mois. 37,560 livres dans un seul "voyage"; un record pour une "4-chevaux".



Et les tonnes d'avoine qui tiendront les bêtes en forme pour le dur travail quotidien de halage des billots, ou "skiddage", comme s'expriment les familiers du bois.



Le grand silence blanc du nord est troublé par le seul bruit des haches que manient les bûcherons et par le choc sourd des géants de la forêt qui tombent sous les coups. Au camp, les feux sont entretenus afin d'assurer une chaleur réconfortante aux travailleurs qui arriveront transis et fourbus.



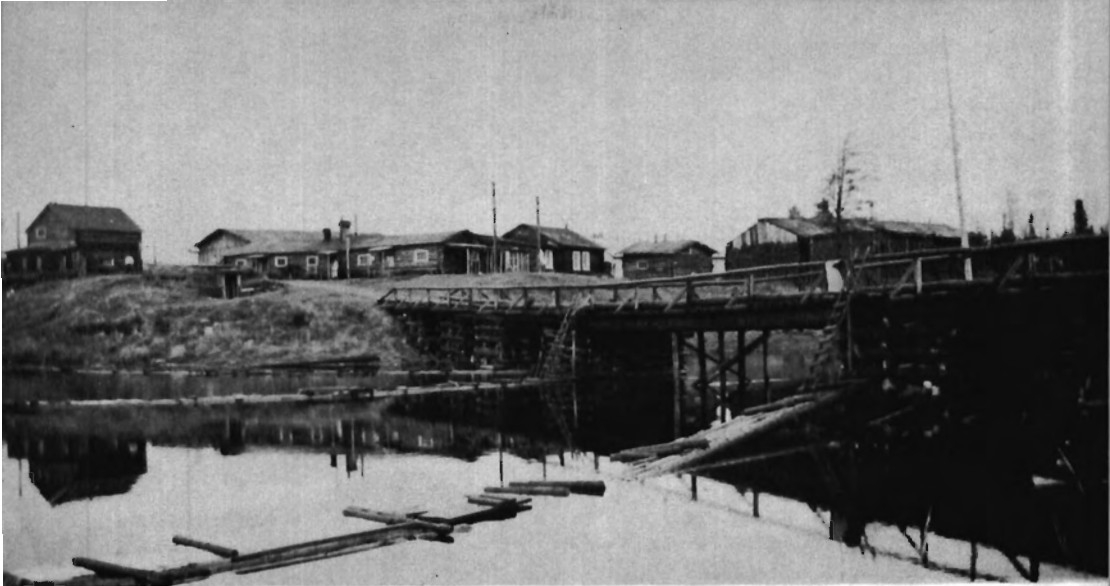
Avant la fonte des neiges, il faut transporter vers les criques et les rivières les milliers de billes entassées en rouleaux. L'eau se chargera de les conduire ensuite vers les usines d'en-bas.



Jean Crête en train d'examiner un auto-neige de fabrication domestique, construit par Bob Kenny, de la Compagnie MacLaren. Débutant en coupe forestière, Jean Crête tirera beaucoup de profit des travaux gigantesques exécutés au nord de Mont-Laurier vers 1925.



Un petit sous-contracteur hiverne avec sa famille. Le camp enneigé manque de confort, mais il garde bien la chaleur et on y mène une existence supportable, comme aux premiers temps de la colonisation.



Le dépôt du Lac Gagnon, vers 1926. Les habitations ont pris une allure moins rébarbative. Les camps ressemblent presque à des maisons humaines. Ce qui est un progrès.



Un **dépôt** moderne, celui du Cypès, près de Saint-Michel-des-Saints. Au cours du dernier quart de siècle, les conditions de la vie forestière ont progressé. Ce petit village coquet est pourvu de toutes les commodités de la vie : électricité, eau courante, égouts, etc...



Le "dépôt" du Cyprés groupe les principaux employés qui assurent le service des sous-contracteurs et des milliers d'hommes employés à la coupe du bois dans les chantiers environnants. Des entrepôts géants et des magasins logent les vivres, les marchandises et la machinerie.



M. François Faure, un des chefs les plus compétents et les plus aimés de l'industrie forestière mauricienne. Il a été, pendant trente ans, un guide, un conseiller et un ami précieux pour Jean Crête.



Les brigades de draveurs animent tous les cours d'eau lorsque vient le temps du flottage des millions de billes coupées chaque année dans les forêts du Saint-Maurice. Les silhouettes gracieuses des barges et les bacs trapus mettent une note vivante dans le paysage.



Le flottage des billes, ou **drave**, n'est pas une opération de tout repos. Les complications ne manquent pas. Ici on voit une **embâcle** qu'il faudra briser si on veut éviter des retards et des entassements formés parfois de un ou deux millions de billots.

du banquet organisé par Jean Crête à Grand'Anse. Les excursionnistes firent halte, l'appétit ouvert, les yeux pleins d'images grandioses. Les dernières résistances du délégué officiel fondirent. L'hon. J.-E. Perreault se laissa arracher sans trop de peine une promesse d'octroi : \$100,000. pour commencer. Une goutte d'eau en réalité, mais que des flots vinrent grossir par la suite et transformer en torrents de millions...

L'entreprise était gigantesque, si on tient compte des budgets et des équipements de voirie d'alors. Le Ministre s'en rendit compte plus tôt qu'il ne pensait. Il s'en plaignit à Jean Crête :

"Vous m'aviez dit que le premier bout de route coûterait \$60,000. Nous avons dépensé \$200,000. et nous sommes loin d'avoir fini!"

"Vous savez, M. le Ministre, j'ai pu me tromper; je ne suis pas ingénieur. Mais une fois embarqués vous allez continuer; c'est tout ce que je voulais."

Cinq ans plus tard, en 1925, les automobilistes pas trop exigeants pouvaient effectuer le trajet des Piles à La Tuque, mais au prix de beaucoup de temps et de véritables tours de force. La piste étroite, sablonneuse, tortueuse, était coupée, à tous les huit ou dix milles, de coulées profondes, abruptes, que les voitures de l'époque avaient grand peine à franchir. "Combien de Fords à pédales et de Chevrolets d'antiquité se sont embouchés sur la route de La Tuque. Les premiers automobilistes de la région du Saint-Maurice vous le diront. Et il n'y avait pas un garage, pas un poste d'essence, seulement des maquignons et des charretiers pour avoir soin des auto-

mobiles" (Rosario Blanchet, *Le Nouvelliste*, 23 septembre 1950).

Il a fallu trente ans aux équipes de la Voirie pour élargir, redresser, hausser, corriger, aplanir, asphalté, les 70 milles de route qui conduisent maintenant les touristes et les voyageurs au Coeur de la Mauricie. Des tours de force ont été accomplis, des millions dépensés, mais l'enjeu en valait la peine. La route 19, inaugurée par l'honorable Maurice Duplessis, premier ministre de la province, le 31 juillet 1955, est maintenant une des plus belles et des plus pittoresques de tout l'Est du Canada.

La concurrence de la route terrestre avait diminué, sans la supprimer, l'importance de la flotte fluviale. Une dizaine d'années encore, les bateaux de Jean Crête desserviront les postes échelonnés le long de la rivière, et transporteront régulièrement voyageurs et marchandises jusqu'à La Tuque.

A ce sujet, Jean Crête rappelle avec amusement les doléances de la toute-puissante Shawinigan Water & Power qu'il forçait à maintenir sur le Saint-Maurice un niveau d'eau suffisant pour ses bateaux. Lorsque l'armateur réclamait un surplus, la Compagnie était forcée d'ouvrir ses réservoirs de la Loutre ou de Manouane et ça ne faisait pas son affaire.

Un jour, le président Smith le fit venir à son bureau :

"Crête, dit-il, tu es un bon garçon, tu rends bien des services, mais on te trouve un peu pesant. Quand tu nous demandes 12 à 18 pouces d'eau, sais-tu ce que ça représente?"

"Je m'en doute un peu, mais ce n'est pas de ma faute. Si vous ne reteniez pas l'eau, j'en aurais assez. Laissez vos vannes ouvertes et je ne réclamerai rien!"

“Ta navigation est-elle à vendre? Tu n’en as plus beaucoup besoin maintenant qu’on est à ouvrir la route de La Tuque.”

“Ça ne m’intéresse pas encore de me débarrasser de mes bateaux.”

“Si tu veux nous les passer, nous allons te payer un bon prix. On va te donner...”

“Je pensais votre Compagnie plus sérieuse. Vous oubliez que je gagne une partie de ma vie avec mes bateaux...”

L’entretien en resta là. Mais une seconde entrevue, le jour même, révéla que la Compagnie tenait à la transaction. Elle doubla son offre initiale. Crête renchérit, mais le Président Smith marchandait. Il avait ses raisons. Un ami prévint discrètement Jean Crête que la Shawinigan lui réservait une surprise et qu’il ferait bien d’accepter les conditions offertes.

Le marché conclu, M. Smith dit : “Maintenant nous allons te revendre tous tes bateaux pour \$1.00, mais ne nous demande plus d’eau. Tu t’arrangeras comme tu pourras pour passer!”

L’ère du transport par eau tirait à sa fin. Crête était trop réaliste pour s’entêter. Il s’adapta aux conditions nouvelles en s’équipant de camions, de tracteurs, d’autobus, et de tous les mécanismes motorisés les plus à la page. Il avait un flair spécial pour deviner avant les autres les qualités comme les faiblesses des appareils d’avant-garde, ce qui lui permettait de rivaliser victorieusement avec ses compétiteurs. Il se tenait d’ordinaire à une bonne mesure en avant d’eux.

Les Compagnies forestières prirent l'habitude de recourir à lui quand des complications survenaient ou qu'il s'agissait de mener à bien des entreprises particulièrement compliquées. Jean Crête acceptait leurs propositions un peu comme un défi et il se faisait un point d'honneur d'exécuter la besogne à la perfection et dans un temps record.

Lors de la construction du barrage au Rapide Blanc, on chargea Jean Crête de nettoyer en hâte le terrain qui allait être noyé par la hausse des eaux. C'était pendant la dépression de l'après-guerre 1914-18. Les salaires, après une hausse artificielle, étaient tombés à \$20.00 par mois, en moyenne. Crête fixa à \$35.00 le revenu mensuel minimum. Ceux qui pouvaient fournir un rendement de \$100.00 par mois seraient payés ce prix. Pas de plafond pour les bons hommes! Les recrues ne manquèrent pas et il fut facile de faire un choix rigoureux. L'opération se déroula comme un charme, sans retard ni anicroches.

Quand vint le moment d'ériger, sur la rivière Mattawin, l'imposant barrage du Taureau, c'est encore à Crête qu'on eut recours pour le transport, sur un parcours difficile de 80 milles, des quelques 60 millions de livres d'équipement, de machineries et de matériel que requéraient les travaux. Le contrat de charroi déterminait le rapide Saindon comme terminus. Il restait ensuite une douzaine de milles par la rivière, mais la Shawinigan Water & Power n'avait pas voulu accepter les propositions de Crête pour ce dernier tronçon. Elle se chargea elle-même de l'opération. Pas pour longtemps !

Avec son entregent habituel, Jean Crête obtint du Pacifique Canadien la construction de voies d'évitement permet-

tant le chargement simultané de seize camions. Le transbordement s'opérait avec ordre et rapidité selon un minutage précis. Tellement que la Shawinigan fut bientôt débordée. Elle demanda à l'entrepreneur de modérer son rythme :

—Fais attention, tu es en train d'éparpiller notre machinerie le long de la rivière, à ciel ouvert.

—J'ai mon contrat, je le remplis.

—On n'est pas capable de fournir.

—Si vous aviez des bons hommes, ça marcherait mieux.

—On fait notre gros possible, mais tes camions nous enterrent.

—Si vous le voulez, je peux vous débarrasser de tout cela en dix jours, à raison de 500,000 livres par 24 heures! C'est faisable.

On le prit au mot. M. Saunders vint de Montréal pour vérifier s'il s'agissait d'une vantardise ou si la proposition était sérieuse. Crête maintint ses avances : "Si vous me donnez liberté entière de choisir mon personnel et de conduire l'opération à ma guise, je maintiens mon offre. Mais je ne veux pas avoir affaire à vos ingénieurs ni à vos employés subalternes".

Les conditions acceptées, Jean Crête se rendit aux Piles, engagea des hommes de premier choix et fit transporter sur place son meilleur bateau, le *Petit Albert*. Le lundi matin, à sept heures, les travaux étaient en marche. Ils se poursuivirent sans arrêt, sauf le dimanche, sur une période de onze jours. Le poids total, inscrit dans les livres de la Compagnie,

dépassait six millions de livres. Crête avait pleinement tenu ses engagements.

Ces contrats exceptionnels s'exécutaient en marge des travaux de coupe que Jean Crête dirigeait dans les alentours du Gagnon, du Chapeau de Paille, des Chiennes et du Lac Cyprès, près de Saint-Michel. À chacun de ces endroits, Crête avait érigé des *Dépôts* qui avaient l'allure d'agglomérations modernes équipées de tous les services : eau courante, électricité, égouts, etc... Un réseau complet de routes confortables desservait tous ces territoires et assurait des communications rapides entre les divers chantiers et avec l'extérieur. Partout, des lignes téléphoniques reliaient les camps, même les plus éloignés. Les ouvriers de la forêt ne se sentaient plus isolés ni délaissés.

Pour conduire un personnel de 2,000 à 3,000 hommes, Jean Crête a été puissamment aidé par un état-major fidèle et consciencieux. En tête de ses collaborateurs, son fils Jean-Paul révèle des qualités et un jugement qui le réconfortent et l'enchantent. Le regretté Arthur Rouleau fut lui aussi un appui précieux pour le grand patron. Albert Crête a rendu de son côté, et rend encore, d'incalculables services.

La fidélité et la loyauté des collaborateurs immédiats et des employés ordinaires de Jean Crête rendent témoignage de sa façon généreuse de traiter tout le monde, les petits surtout. A chaque ouverture de saison, Jean Crête retrouve les mêmes hommes. Tous semblent heureux de se remettre sous la direction énergique et juste d'un chef qu'ils estiment.

Cette vogue persistante s'explique par bien des causes. Les travailleurs aiment un chef qui sait ce qu'il veut, qui

donne des directives claires, qui ne dépasse pas les exigences raisonnables, et surtout qui paie lui-même largement de sa personne. Un chef aussi qui n'attend pas d'y être forcé pour traiter convenablement ses employés. Les lois du salaire minimum étaient dépassées dans les chantiers de Jean Crête bien avant qu'elles soient promulguées. Les règlements d'hygiène, les codes d'alimentation, étaient aussi appliqués comme chose normale et de bon rapport, même au strict point de vue affaires. Tout ce qui tient les hommes en bonne santé et en belle humeur s'avère un bon placement à la longue. Même si Jean Crête n'avait été guidé que par son sens des affaires, cette attitude lui aurait semblé sage.

Sous le rapport de la nourriture surtout, Crête ne négligeait rien. Il retenait les services des meilleurs cuisiniers et mettait à la disposition des contracteurs des aliments et des provisions de première qualité. Un homme bien nourri travaille mieux, est moins souvent malade ou indisposé. D'autre part, Jean Crête avait un peu pitié de ces gens, venus d'un peu partout, séparés de leur famille durant des mois. Il se sentait tenu moralement d'adoucir leur sort.

Jean Crête a toujours eu à se louer d'une attitude qui lui attire la confiance et le respect des travailleurs. Il est payé de retour par un service mieux fait et par une réponse plus généreuse lorsque les circonstances le forcent à demander un bon coup de coeur pour réussir une entreprise urgente et difficile.

A titre d'exemple, Jean Crête rappelle l'ouverture du chantier des Chiennes : "Nous étions durant la guerre; les hommes étaient rares, les vivres d'un prix prohibitif. Les tra-

vaux de coupe allaient mal. Pour remplir des commandes spéciales, M. François Faure désirait faire couper, dans le plus bref délai possible, 60,000 cordes. Je lui répondis que le meilleur endroit serait le territoire des Chiennes. Il fallait, pour y arriver, ouvrir treize milles de chemin, ce qui prendrait beaucoup de temps et coûterait fort cher. M. Faure hésitait. Je lui promis qu'il aurait son bois dans le temps voulu et que ça ne lui coûterait pas plus cher qu'ailleurs."

"Je donnai alors instruction à un de mes contremaîtres, H. Bédard, de trouver un *cook* de première classe et d'acheter des tentes neuves, des couvertures et des matelas de bonne qualité. Au cuisinier Jalbert, j'ordonnai de se préparer à garnir les tables de légumes, laitue, fruits, pâtisseries, et d'assurer à chaque repas deux ou trois services de viande. Je savais qu'il ne fallait pas mesquiner si je voulais avoir des hommes.

"La rumeur avait vite couru que je préparais un chantier où tout serait de première classe et, malgré les hauts salaires payés dans les usines de guerre, je n'eus aucune difficulté à trouver des bons hommes. En 39 jours exactement, le chemin était terminé et les chantiers prêts à entrer en opération. Un temps record, je pense."

Jean Crête aime aussi rappeler l'entreprise toute récente dont il a assumé la charge lors de la construction du barrage de La Trenche. Il s'agissait d'ouvrir les routes, de construire des camps, de transporter du matériel, d'assurer un logement hygiénique à plus de 1300 hommes chargés du nettoyage des régions qui seraient submergées par le refoulement des eaux.

Les autorités de la Shawinigan avaient fixé à 18 mois le maximum de temps concédé pour ces travaux.

“C’est trop long, répondis-je. On ne gagne rien à laisser traîner des opérations. Les risques de feu sont à considérer. Je vais essayer de tout exécuter dans un délai de sept mois. On parut incrédule mais on changea d’idée quand on vit arriver sur place douze wagons chargés de tracteurs, de camions, de béliers mécaniques. Je construisis d’abord un dépôt central pour accommoder 350 hommes. Tout fut fait en dix-huit jours : mes hommes réussissaient à *livrer* deux maisons finies par jour! Le dépôt de La Trenche n’avait rien à envier, comme confort, aux établissements d’en-bas. Le reste des travaux s’exécuta à la même allure. Tout fut achevé dans le temps promis : sept mois. On considéra que c’était un tour de force. Je n’avais pourtant pas fait de miracle.”

“C’est surprenant ce qu’on peut obtenir des hommes en les traitant comme du monde et en les aidant à agir avec bon sens. Sous des dehors souvent fantasques, les hommes de chantier ont bon coeur. Avec de la poigne et du raisonnement, on obtient tout ce qu’on veut.

“Ils ont compris, par exemple, que c’est leur bien que je voulais, en me montrant si sévère sur le bon ordre et en défendant partout le blasphème et l’alcool. Je n’ai jamais pu endurer les blasphémateurs. Je leur rappelais souvent que le blasphème est laid et qu’il n’attire que les malédictions. Quand j’étais obligé de renvoyer un incorrigible, je lui disais que lorsqu’il serait assez homme pour s’améliorer je le reprendrais tout de suite.

“J’ai lutté beaucoup aussi contre cet autre fléau des chantiers, l’ivrognerie. La boisson ne fait ni les bons ménages ni les bons travailleurs. Je crois que nous avons amélioré

beaucoup la situation. On ne voit plus en tout cas des centaines d'hommes en boisson, comme autrefois, lors de la montée dans les chantiers.

“Autrefois les bûcherons passaient des mois loin de tout service religieux. Ça ne les aidait pas à rester bons chrétiens. J'ai toujours tenu, dans tous mes camps, à la récitation du chapelet chaque soir et à l'heure de la grand'messe, le dimanche. J'ai essayé aussi de faire respecter l'abstinence des jours maigres, quand les conditions de ravitaillement le permettaient. On n'est jamais perdant quand on s'efforce de bien remplir ses devoirs de chrétien. Ça me profitait, à moi et à mes hommes.

“Tout cela m'a bien aidé dans la vie.”

*

V

Une existence bien ordonnée

Les succès et l'influence de Jean Crête tiennent à bien des causes, parmi lesquelles il faut mettre en bonne place son sens de l'ordre, de la discipline et de l'équilibre.

Ses activités absorbantes auraient pu lui faire négliger des secteurs apparemment moins importants. Il n'en a rien été. Il a su situer chaque problème à sa place exacte et il a accordé à chacun l'attention qu'il requérait, compte tenu de ses répercussions et prolongements.

* * *

Jean Crête a été d'abord un bon chef de famille, attentif et prévoyant. En 1909, il avait épousé Angéline Marchand, qui lui donna un fils, Jean-Paul, et une fille qui mourut en bas âge. Devenu veuf après quelques années de mariage, il convola en secondes noces avec Cécile Rouleau, une Trifluvienne. (1919) De cette union est née une fille, Angèle.

Son aîné, Jean-Paul, a maintenant quarante-six ans. Marié à Estelle Daigneault, il est père de trois enfants. Initié très jeune aux innombrables entreprises de son père, Jean-Paul est un collaborateur précieux. Il a fait sienne la politique paternelle de travail ardu et de présence opportune partout où l'oeil et la voix du chef doivent intervenir.

Angèle a épousé un médecin de la région de Lachute, le Dr Maurice Pager. Mère de trois enfants, elle se montre bonne épouse et maman dévouée.

* * *

Sur le plan paroissial, Jean Crête a tenu à donner en tout l'exemple de la coopération, de la solidarité et de la générosité. Son curé actuel, l'abbé Josaphat Cossette, lui rend à ce sujet un hommage révélateur dans la seconde section de ce volume. Non content de prêcher par l'exemple d'une vie chrétienne exemplaire, il a su donner un appui actif à toutes les organisations et associations. Bien que très pris ailleurs, il a toujours tenu à fournir le maximum de participation aux manifestations religieuses et charitables de sa paroisse.

* * *

La vie municipale a capté très tôt l'attention active de Jean Crête. Il y a tenu un rôle de premier plan dès ses débuts. Il avait à peine vingt ans lorsqu'il entra au conseil et ses concitoyens surent apprécier son jugement sain, son esprit d'entreprise, ses suggestions opportunes. Ils ne tardèrent pas à le choisir comme maire et ils l'ont réélu automatiquement à ce poste depuis près de quarante ans. C'est dire avec quelle plénitude il est devenu pour eux un guide et un symbole.

* * *

Le rayonnement de ce citoyen modèle s'est déployé, on le sait, sur un terrain beaucoup plus vaste. La Mauricie lui doit une large part du prodigieux développement qui l'a totalement transformée au cours du dernier demi-siècle. On nous permettra de signaler avec fierté le mérite de ce compa-

triotte qui a su se tailler une place enviable aux côtés des grands chefs d'industrie et de finance qui contrôlent les destinées économiques de notre région. Les nôtres ne sont pas tellement nombreux aux postes de commande : saluons très bas ceux qui y ont accédé à force de travail, d'intelligence et d'énergie. Ils sont pour nous un témoignage et un réconfort. Jean Crête a aujourd'hui soixante-sept ans. La vie épuisante qu'il a menée ne l'a pas usé ni amoindri. Il reste aussi confiant, aussi enthousiaste, aussi optimiste. Son dynamisme a résisté à la fatigue, aux soucis, aux succès. Les années lui ont donné une sagesse souriante, une philosophie nourrie d'expérience et de bon sens.

Sa carrière n'est pas finie. Il continuera, longtemps encore, de travailler, d'aider les siens, de servir de toutes les façons imaginables. On ne peut faire la somme des services que cet homme a rendus. Ses charités sont discrètes, dispensées à point, toujours substantielles. Payer de sa personne, donner de son temps, ouvrir sa bourse, sont pour lui des attitudes courantes.

Lorsque, en 1950, sur recommandation de Son Excellence Mgr Georges-Léon Pelletier, Sa Sainteté Pie XII a nommé Jean Crête Commandeur de Saint-Sylvestre, ses innombrables amis ont vu dans ce geste la consécration d'une carrière de travail, de dévouement et de charité.

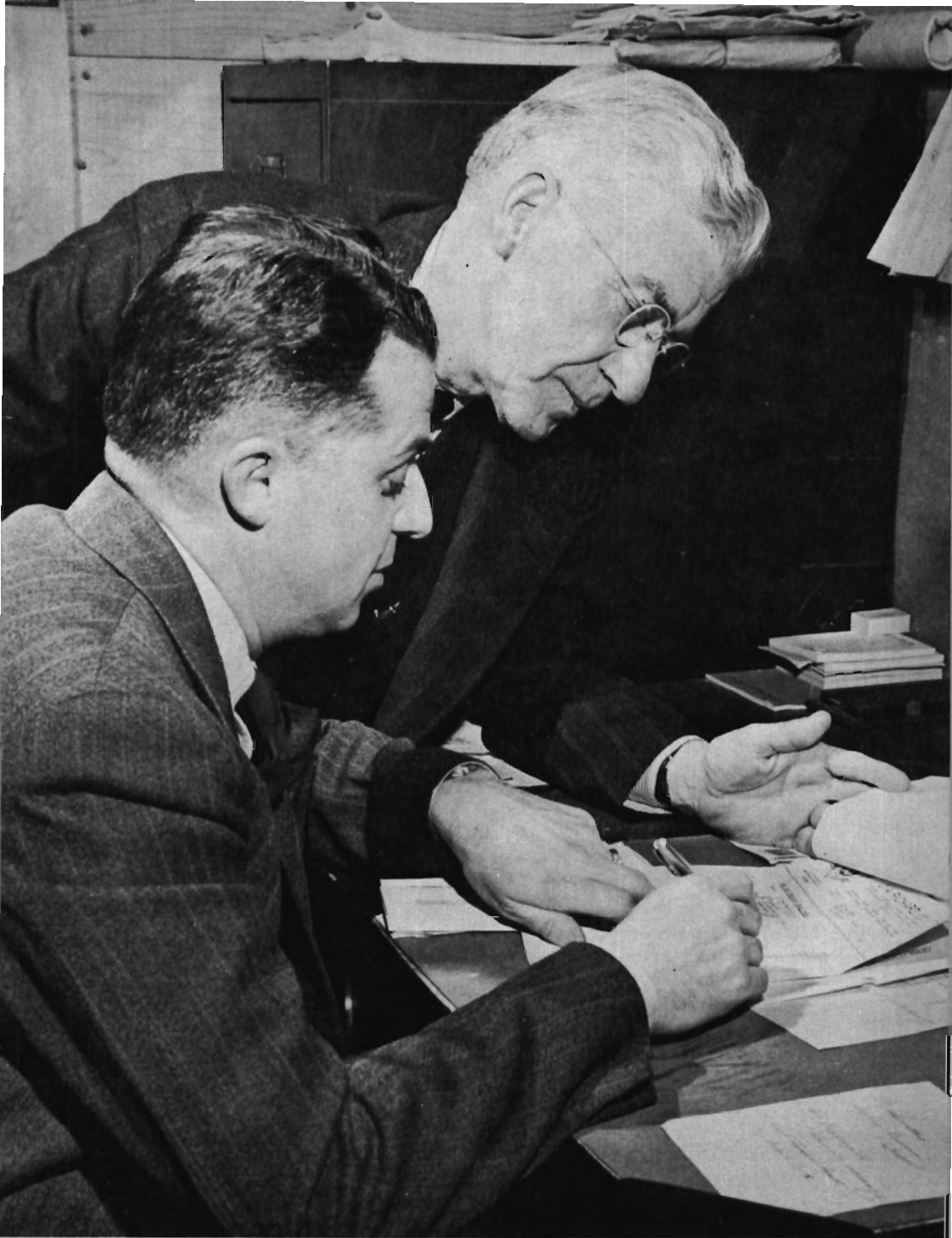
Je termine ici ces pages sincères, qui veulent tout simplement fixer l'attention sur un homme qui a fait honneur à sa famille, à sa paroisse, à sa région et à son pays.

Les *Témoignages* qui suivent apporteront un complément à un tableau inachevé. On trouvera là la pensée vraie de gens bien placés pour parler, en toute objectivité et connaissance de cause, d'un homme qu'ils admirent et qu'ils aiment.

★

TEMOIGNAGES

- Une magnifique carrière - - - *Parfondeval*
- Portrait à la plume - - - *Harry Bernard*
- Rendre hommage aux vivants - - *Dr P.-E. Julien*
- Bon citoyen et excellent chrétien - *Abbé Josaphat Cossette*
- A propos de Jean Crête - - *Duncan Mac D. Little*



Jean Crête et son fils, Jean-Paul, étudiant un rapport.



L'Etat-Major de Jean Crête. De gauche à droite, Jean-Paul Crête, Jean Crête, Arthur Rouleau et Albert Crête. Une belle équipe.



Jean Crête a toujours insisté pour que ses hommes récitent le chapelet chaque soir, et le dimanche durant la grand'messe. Il donne lui-même l'exemple avec ses invités.



Le peuple des bûcherons passe souvent des mois sans services religieux. Les hommes accueillent avec joie les prêtres qui les visitent occasionnellement. Le bonheur est complet lorsque Mgr Georges-Léon Pelletier vient les encourager et les bénir.



En 1950, sur recommandation de Mgr Pelletier, Jean Crête avait l'honneur d'être créé commandeur de l'Ordre de Saint-Sylvestre par Sa Sainteté Pie XII. Son Excellence Mgr Pelletier rend hommage au nouveau commandeur. Au centre, Mgr Hervé Trudel, prélat domestique.



Madame Jean Crête, née Cécile Rouleau.



Angèle Crête, épouse du Dr Maurice Payer.



A 67 ans, Jean Crête conserve son dynamisme et son optimisme.

Une magnifique carrière

par Parfondeval

Et la roue tourne

Le creuset de l'épreuve est presque toujours le point de départ du succès pour les hommes qui réussissent dans la vie.

A la lumière de l'expérience, on ne tarde pas à en croire le savant Père Hoarnet qui dit : "Les bonnes vignes poussent dans les terres rocailleuses".

En tout état de cause, Jean-J. Crête, fut, dès son jeune âge, passé au crible de l'épreuve par suite de la mort prématurée de ses parents.

Ces tragiques événements lui imposèrent de grandes responsabilités. Il devenait, par la force des circonstances, le chef moral d'une nombreuse famille. Il lui fallait, sans entraînement préalable, assumer la direction des entreprises de son père qui avaient, jusque-là, assuré le pain de la maisonnée.

C'était, en quelque sorte, la situation précaire du matelot forcé de prendre charge du navire à cause de la disparition soudaine du commandant et de l'officier en second.

Mais "aux âmes bien nées, la valeur n'attend pas le nombre des années", à la condition toutefois que la première éducation reçue au foyer soit elle aussi d'impeccable qualité.

Or Jean avait bénéficié d'une telle éducation. Par l'exemple de leur vie profondément chrétienne, comme par leur enseignement, Adolphe Crête et son épouse, Honora Trudel, avaient façonné, en la personne de leur petit Jean, un caractère

viril, servi par une conscience droite et doublé d'un goût non équivoque pour l'aventure.

C'est comme ça, du reste, que la plupart de nos anciens Canadiens se plaisaient à bâtir. Nos pères n'avaient aucune tendresse pour les "flancs mous" et les "roseaux agités par le vent". Sans avoir lu Bourget, ils pratiquaient sa doctrine concernant la nécessité de l'effort. La peur de l'effort chez les enfants faisait peur aux parents.

Jean Crête accepta le *défi* que les épreuves de famille et l'intérêt des siens aussi bien que son propre avenir lui lançaient brusquement.

Il se mit immédiatement à l'oeuvre pour que la *roue* des entreprises paternelles ne cessât point de tourner. La roue s'engagea ensuite en de plus larges roulières qui se prolongent jusqu'aux limites nord des beaux comtés de Saint-Maurice-Lafèche, Maskinongé et Joliette.

La roue tourne bon an mal an, par monts et par vaux; sous l'incomparable soleil d'automne, comme sous les frimas de l'hiver. Elle grimpe les *montées raides*, contourne les ravins escarpés, et descend les pentes douces avec une lenteur calculée. Cela permet de contempler à loisir les magnifiques panoramas, et de réjouir parfois les yeux du voyageur anxieux de voir un orignal, un chevreuil, un renard qui fuit comme le vent, un ours, peut-être, qui s'attarde à gruger des fruits sauvages.

La roue de l'industriel forestier tourne en "jeep" pour l'*exploration*, pour la visite des ponts et chaussées, pour l'examen des dommages causés par la crue des eaux, par les feux de forêt souvent allumés par la cigarette imprudemment jetée d'un passant.

La roue tourne pour l'inspection des camps et l'approvisionnement des "caches".

Elle tourne en automobile, afin de permettre à l'humble ouvrier des usines urbaines aussi bien qu'aux grands "boss"

des compagnies, de venir tonifier leurs poumons et enrichir leur sang au contact de l'air pur, de l'ozone et du parfum des bois.

Et Jean Crête exerce ce métier, j'oserais dire, cet art difficile de l'exploitation rationnelle de la forêt mauricienne, depuis près d'un demi siècle.

Il y a sans doute trouvé un profit légitime. Les travaux d'un technicien de cette valeur ne sauraient être sous-estimés par la direction des compagnies. Notre peuple comprend cela.

Il y a pourtant une chose à laquelle nombre de bonnes gens ne pensent pas : ce sont les pertes formidables qu'un entrepreneur de ce genre subit parfois par suite de l'intempérie des saisons, des incendies et des accidents.

Alors que le simple bûcheron ne court aucun de ces risques; le chef de l'entreprise, lui, doit souvent jouer le tout pour le tout.

Mais pourquoi Jean Crête a-t-il réussi alors que tant d'autres ont fait faillite ?

C'est une question que l'on m'a parfois posée alors que l'on m'avait vu voyager en sa compagnie.

La réponse est implicitement contenue dans les remarques qui suivent.

Profondément humain

Jean-J. Crête possède l'estime, l'affection et le respect de ses milliers de travailleurs. Il compte nombre d'hommes à son emploi qui viennent souvent de milieux très éloignés.

Or ces hommes tiennent extraordinairement à se rendre chez Crête, chaque automne, "parce que, disent-ils, là on est bien usé".

Volontiers ils proclament, qu'avec lui, on est bien à l'aise; qu'il se mêle aux ouvriers, s'intéresse à eux ainsi qu'à leurs

familles; qu'il a toujours le mot ou la petite histoire propres à dérider.

Ces braves bûcherons ont d'autant plus besoin de sympathies qu'ils restent de longs mois sans rencontrer une figure de "chez eux".

"Mais, ajoutent-ils, avec Jean Crête, Jean-Paul, Albert Crête, et Rouleau, on est pas mal "chez nous"! Et puis, nos "créatures" savent cela; elles n'ignorent pas que ce sont de bons chrétiens, toujours charitables, généreux. Il en résulte que les femmes sont moins inquiètes. Or, pour nous, le fait de savoir que nos femmes et nos mères ne s'inquiètent pas trop, ça coupe notre ennui de moitié !

* * *

On connaît le mot de saint Bernard : "*Magis invenitur in sylvis quam in libris — On s'instruit plus en la forêt que dans les livres*".

Il est indiscutable que la fréquentation des bois, et ses contacts journaliers avec les hommes qui s'y trouvent, ont créé chez M. Crête, grâce à l'esprit d'observation qui le distingue, une véritable mentalité de psychologue. L'âme ouvrière a des secrets que seuls nous révèlent les contacts immédiats et prolongés.

Or, "l'homme, comme dit Lacordaire, *n'a pas seulement besoin de pain*; il a besoin de considération. Il est, par nature même, une dignité". Voilà longtemps que Crête tient compte de cette dignité.

La plus épouvantable erreur de l'idéologie communiste, ce n'est pas seulement le rejet brutal de la Divinité, c'est aussi de ravalier l'être humain à l'état d'une chose, d'un simple outil au service de l'Etat, outil dont on use et abuse, pour le *supprimer* s'il ne sert plus les fins des dictateurs.

Quiconque étudie de près la personnalité de M. Crête ne tarde pas à y découvrir un autre secret de sa puissante emprise sur les groupements humains qui l'entourent; c'est l'extrême bonté, et la compatissante charité.

Comme Mme de Genlis a raison d'écrire : "Nul talent, nul mérite ne peuvent tenir lieu d'un bon coeur".

Et pourquoi donc ?

Une autre femme écrivain répond : "L'esprit *cherche* mais c'est le coeur qui trouve".

Il est, pour M. Crête, une troisième façon d'agir qui a dû contribuer considérablement à la conquête morale de ses ouvriers : trois fois par jour et à la même heure réglementaire, il descend à la même salle à manger, prend ses repas à leur côté, et partage les mêmes aliments, le menu étant le même pour tous. Notons toutefois que ce menu n'en est pas un de "*maigre-échine*" !

"Ce n'est pas *de valeur* de vivre ici, observait Pierrot, on est mieux nourri, bien logé, et, en cas de maladie, mieux traité que nous pourrions l'être au village."

Ascension ininterrompue

Victor Pauchet a parlé en bon connaisseur de la nature humaine; il a jeté un coup de sonde dans les profondeurs de l'âme lorsqu'il a formulé la règle que voici :

"Pour réussir dans la vie, il faut être maître des circonstances. Pour être maître des circonstances, il faut être maître des hommes. Pour être maître des hommes, il faut être maître de soi."

Jean-J. Crête a-t-il réalisé cette dernière condition? Les événements adverses, il en a manifestement triomphé; les milliers et milliers d'hommes auxquels ses entreprises le mêlèrent, il se les attacha par sa bonté, joignant la fermeté à la douceur.

Mais il fallait bien traiter aussi avec les *trois grands* (the three Big) de la vie économique de chez nous. Nous voulons dire : les banques, les gouvernements, les conseils de direction des compagnies forestières.

Inutile de noter que la manoeuvre en ces hautes sphères est toujours plus difficile et demande des qualifications exceptionnelles.

Tant que le batelier se tient à proximité des côtes, pas de danger! mais aussitôt qu'il s'engage en haute mer, ça devient plus *houleux*!

Même problème pour l'alpiniste, par exemple. Au pied de la montagne, calme plat, sentiers battus, respiration facile, mais dès qu'il s'approche des sommets, c'est autre chose!

M. Crête, depuis près d'un demi siècle, a poursuivi sans interruption sa marche ascendante. Il s'est débrouillé partout avec une maîtrise digne d'admiration. La couronne qui auréole aujourd'hui son front constitue un magnifique argument en faveur des nôtres et contre les défaitistes.

Il a traité avec les institutions bancaires, avec les plus puissants industriels, avec les plus grandes maisons du commerce canadien, avec les gouvernements d'Ottawa et de Québec.

Il l'a fait avec intelligence, avec honnêteté, parfois même avec une audace de bon aloi, et tous ont constaté qu'il ne se trompait pas!

Crête aura été un de ceux qui ont porté un rude coup à la stupide légende tendant à faire croire que les Canadiens français sont inaptes aux affaires d'envergure.

Alphonse Karr dit quelque part : "On diminue la taille des statues lorsqu'on s'en éloigne, celle des hommes lorsqu'on s'en approche".

Ce jugement peut être vrai pour un grand nombre d'hommes. Il ne l'est pas pour le personnage qui nous occupe présentement. Lui n'a fait que grandir en notre estime à mesure que, par de fréquentes rencontres, nous avons appris à le mieux connaître.

Il aura passé parmi nous comme un semeur d'espérances nouvelles; et cela nous fait songer à ces vers de Victor Hugo :

"L'homme aujourd'hui sème la cause,
Demain, Dieu fait mûrir l'effet."

En écoutant M. Jean-J. Crête

A la Pointe-à-la-Mine, près les Grandes Piles, il y a, chaque année, un campement de Scouts. M. Crête aime les voir là. Il les visite et les aide.

Or, le chef lui posa un jour la question que voici : "Quel serait donc, à votre avis, vénéré Commandeur de Saint-Sylvestre, le *petit défaut* qui constituerait le plus sérieux obstacle à l'avancement de nos compatriotes sur le plan des activités industrielles, commerciales et techniques" ?

Le digne interlocuteur, après un instant de réflexion, répondit, avec le sourire qui lui est coutumier : "J'ai entendu déclarer déjà que tout homme a droit à *trois défauts*. Ce devrait être aussi le privilège d'un groupe ethnique. . .

Eh bien! j'inclinerais à croire que le peuple de chez nous, règle assez générale, a trois petits défauts qui nuisent de façon regrettable à son développement économique, commercial et même politique.

Ce serait, à mon sens, une sorte de *timidité* de l'esprit, chez les uns; *l'emballlement* chez d'autres; *la manie du gaspillage* chez presque tous.

Le chef : "Vous nous piquez au vif, monsieur le Commandeur. Voudriez-vous expliquer un peu votre pensée ?

—Trois comparaisons tirées de la nature vous feront saisir mieux mon idée.

En voyageant dans la Haute-Mauricie, j'ai vu nombre de lacs aux eaux limpides, apparemment porteuses de vie. Mais ces eaux, on les dirait retenues par une espèce de *timidité*. D'où il résulte qu'elles restent improductives, alors qu'en rejoignant une rivière pour descendre aux pays d'en-bas, elles deviendraient génératrices de lumière, chaleur et force motrice. Mais elles ne se *remuent pas*. C'est le défaut de ceux qui, par nonchalance ou gêne, se contentent de piétiner sur place, cédant à la loi du moindre effort.

—Vous avez parfaitement raison. Vous me ramenez à la mémoire le mot d'un ancien professeur : "Mieux vaut *remuer* activement quelque chose, quitte à échouer parfois, que de ne *jamais rien remuer* et s'ankyloser dans l'inaction". Mais, continuez.

—J'ai vu d'autre part des flots turbulents, des torrents qui jetaient des paquets d'eau dans les airs. C'était impressionnant à voir. Mais quinze jours après, tout était mort! Fini le beau spectacle !

Et je me suis dit : voilà le symbole de *l'emballement*, défaut dans lequel versent nombre de gens au coeur généreux, mais qui se lancent tête en l'air, dans des entreprises risquées. Hommes de grande culture parfois mais . . . esprits mal balancés.

—Il y a tout de même de belles exceptions à cette règle, et vous nous en offrez un exemple magnifique.

—J'ai vu enfin des *barrages*, bâtis de mes mains, en certains cas. Ils avaient assez belle apparence. Mais le printemps venu, nous constatons que ces barrages n'avaient rien accu-

mulé. Traîtres à leur mission! Pourquoi? Tout simplement parce qu'il y avait là une *fissure*, une brèche, par laquelle les eaux de la petite rivière passaient en pure perte, au fur et à mesure qu'elles arrivaient. Vous avez déjà compris ce que nous enseigne ce barrage avec brèche, qui gaspille ses eaux à mesure. Bonsoir "*la compagnée*"!

Le juste croîtra

"La supériorité de l'homme, écrit Ossif Lourié, se mesure à sa faculté de supporter la solitude et de savourer la sérénité féconde du silence."

M. Crête a fait preuve de cette supériorité. Il a aimé la solitude et le silence, un peu à la manière d'un Père Foucault : ce qui lui a permis de développer en son âme quelque chose de l'ascète.

N'est-ce pas cette disposition précieuse qui l'incite à dire et faire réciter, chaque soir, dans les champs, le chapelet en commun? Les visiteurs doivent pareillement être de la partie. Et c'est ainsi que l'on eut parfois le plaisir de voir un homme qui n'avait pas, depuis longtemps, prié Dieu en son église urbaine, se mettre à genoux et l'adorer dévotement, dans le grand temple de la nature!

"Dans la solitude de la forêt, disait M. Crête, pour entendre la parole de Dieu, on n'a pas besoin de haut-parleurs comme en vos grandes églises. . . Il suffit de prêter l'oreille à la voix du silence . . . des arbres, des oiseaux, du gibier qui passe, du vent qui chante, etc. Il suffit d'écouter avec son âme."

En fin de semaine, l'hôte des bois aime mieux quand même plier armes et bagages pour redevenir, le dimanche matin, l'hôte de son église paroissiale!

Les oeuvres d'action catholique n'échappent pas à l'attention du Commandeur Jean Crête.

Il y contribue de ses deniers aussi bien que de sa personne. Il croit avec Joubert, peut-on penser, que "la *multiplication* du bonheur s'obtient par la *division*, étant bien convaincu qu'on ne fait son bonheur qu'en s'occupant du bonheur des autres" (Bernardin de Saint-Pierre).

Et c'est précisément pour procurer ce bonheur aux ouvriers qu'il combat l'alcoolisme, voulant que le *cinq demiards* ne soit pas *article d'importation* dans les chantiers! C'est pour "*procurer le bonheur de Dieu*" qu'il fait apposer aux portes des campements l'inscription : "Ici on ne blasphème pas!"

Un journaliste visiteur rappelait un jour le dict pittoresque de Guy Dupréhaut : "*Si on enlevait du coeur humain l'amour propre et l'amour sale*, le monde serait un paradis pour l'humanité".

—Parfaitement! fit Crête, c'est pour cela que l'on prescrit en nos milieux l'*usage régulier du balai* : balai dur pour que les planchers restent propres; balai doux apporté par le missionnaire pour la désinfection périodique des consciences!

L'homme honnête, le catholique d'action se juge à ses oeuvres : baromètre encore plus sûr que celui des annonceurs de Dorval.

Le patron consciencieux s'intéresse aussi à la santé corporelle de ses employés. Il prêche l'hygiène, songeant avec Pascal "qu'il faut considérer l'humanité comme un homme qui vieillit continuellement et qui apprend toujours".

On est agréablement surpris de voir comment certains hommes qui ne fréquentèrent jamais les universités sont devenus tout de même des savants . . . à lire au grand livre de la nature. Ils provoquent des aveux comme celui-ci que j'entendais au cours d'une expédition de pêche au domaine du "roi de la Mauricie". Au retour d'une excursion avec Jean Crête, un de mes amis déclarait avec une manifeste sincérité : "J'ai plus appris pendant ce voyage, qu'à suivre laborieusement de longs

cours universitaires, même ès-sciences politiques, sociales et morales”.

Et il citait comme exemple, le mot familier de la philosophie “crétoise” : “L’homme qui n’apprend que dans les livres l’art de nager n’en mène pas large s’il vient à tomber à l’eau” !

Voilà, amis lecteurs, quelques-unes des raisons pour lesquelles je m’incline devant une personnalité comme celle-là ! Je remercie le bon Dieu de nous avoir donné un “roi” comme ça !

Je félicite également sa digne épouse, madame Jean Crête, qui est devenue “de droit”, *reine* de la Mauricie, un enviable honneur sans doute; mais, si beau soit-il, madame Crête semble toutefois lui préférer celui de *reine du foyer*.



Portrait à la plume d'un homme du bois

par Harry Bernard,¹
de la Société Royale du Canada

Dans le bois, on l'appelle monsieur Jean. Avec une pointe de familiarité déférente, car Jean-J. Crête réussit cette gageure de diriger bon an mal an trois ou quatre mille employés, selon les circonstances, et de garder en même temps leur estime. C'est qu'il est lui-même de la forêt, et qu'on voit en lui l'homme des chantiers avant le supérieur. Il sait se mettre au niveau des ouvriers, manger leur pain et parler leur langage, mais il connaît aussi leur travail, sait ce qu'il signifie, et ne donnerait jamais un ordre, ni un conseil, qui ne s'inspirât de l'élémentaire bon sens. Aussi lui fait-on confiance en le respectant.

Il est un chef-né. Il faut le voir, dans son bureau des Grandes-Piles, signer d'une main ferme une lettre de cinq lignes qui dit le nécessaire, pas plus et pas moins, pour comprendre le dynamisme dont il déborde, la clarté de son jugement et l'action en ligne droite qu'il personnifie. Il ne se perd jamais en tergiversations, subtilités, diplomaties plus ou moins nébuleuses. Il sait ce qu'il veut et le dit. Après une conversation de cinq minutes, on ne saurait se méprendre sur ses intentions. Il comprend vite, veut qu'on le comprenne de même. Il ne trompe pas et n'accepte pas qu'on le trompe.

Je me souviens d'une entrevue, au cours de laquelle je sollicitais un laisser-passer pour cette partie de la forêt mauri-

¹ M. Harry Bernard est un familier du Saint-Maurice. Il a raconté ses excursions dans un très beau livre de nature. Les amis de notre région et les amateurs de vie en plein air liront avec joie *Portages et routes d'eau en Haute-Mauricie*. 240 pages, nombreuses illustrations. \$2.00. Aux Editions trifluviennes, Séminaire, Trois-Rivières.

cienne où il est roi et maître. Régions du lac Brown et des Chiennes, du Chapeau de Paille, du lac Gagnon et plus à l'ouest. Il dicta deux paragraphes à un secrétaire, signa et dit :

—Par en haut, gare aux originaux! Tuez les loups et les ours, si vous en rencontrez, parce que ce sont des bandits, mais n'allez pas toucher à un orignal. . .

—Vous me connaissez assez pour savoir !

—Avec toi, je n'ai pas d'inquiétude. Mais tes compagnons sont plus jeunes, et les jeunes, des fois, se laissent emporter par l'enthousiasme.

—Nous ne tuerions pas une bête d'une demi-tonne pour manger un filet.

—C'est ce que je pense, mais surveille quand même tes amis.

—Promis.

—Il y a aussi les canards sauvages, les sarcelles si jolies, les perdrix. Plus tentatif encore que les originaux !

—Si nous étions en danger de mourir de faim ?

—En danger de mourir, il n'y a pas de loi qui tienne. Pour le reste, on ne tue jamais de gibier en temps prohibé. D'ailleurs, vous finiriez par vous faire pincer, les gardes-feu et la plupart des travailleurs du bois étant gardes-chasse. On sait qui vous êtes, d'où vous venez, où vous allez, à cause des permis de circuler. Il n'y a pas de chances à prendre.

Il avait raison.

Pendant les quinze jours que nous parcourûmes la forêt, aucune bête à poil ou à plume n'eut à se plaindre de notre conduite. Sauf, peut-être, un ours abattu en bordure du lac Ottawa, s'il avait pu s'exprimer avant de trépasser. Mais il ne sut

jamais ce qui lui arrivait, et nous avons la permission d'expédier dans l'autre monde les ours destructeurs d'originaux.

Une autre fois, il eut vite raison d'amis prétendus qui essayèrent de se payer sa tête. L'un d'eux se présenta, lui demandant l'autorisation de s'installer à son camp du lac Fou, où folâtraient des truites mouchetées de taille respectable.

—Rien ne s'y oppose, mais nous sommes dans la première semaine d'octobre, et la pêche à la truite se termine chaque année le 30 septembre.

—Il ne s'agit pas de pêcher. Nous voulons, trois ou quatre d'entre nous, gagner le bois pour nous reposer. Nous passons quelques jours au lac Fou, à flâner et tuer le temps. Rien de plus. Si vous le permettez, nous partons demain.

—Allez, avec mes bénédictions. En passant au poste de la *Consolidated*, à la Rivière-aux-Rats, vous demanderez les clefs au gérant Paul Lavigne.

Mais l'allure du visiteur ne lui revenait pas.

Deux jours plus tard, le chef des gardes forestiers du lac Gagnon, à trente-trois milles de là, arrivait au lac Fou et constatait le flagrant délit de pêche interdite. On parle encore des engins coûteux dont la confiscation suivit.

On peut obtenir n'importe quoi de monsieur Jean, mais on ne se moque pas de lui. S'il a le cœur sur la main, il entend qu'on n'abuse pas de sa libéralité, ni qu'on ne lui attribue des naïvetés qui ne lui appartiennent pas. Il n'est point rude, ni brusque, mais carré de manières. Il appelle un chat un chat, exige qu'on se montre franc avec lui, comme il se pique de l'être avec ceux qui l'approchent.

Un soir d'automne, il causa pendant des heures, évoquant sa jeunesse et des aventures en forêt, disant son amour des bêtes sauvages qui disparaissent, parlant aussi des hommes, dont il a une expérience peu commune. Il y avait là son fils

Jean-Paul, qui le seconde et souvent le remplace dans ses fonctions, les journalistes Raymond Douville et Clément Marchand, des Trois-Rivières.

A un moment, il dit :

—Vous êtes chanceux, vous autres, que je vous aime! Car il y a dans le monde deux catégories d'hommes : ceux que j'aime et ceux que je n'aime pas. Et je les arrange, ceux que je n'aime pas, quand j'ai ma chance !

—Pourquoi ne les aimez-vous pas ?

—Parce qu'ils ne sont pas francs. On le sent à un mille de distance. Un homme est un homme. . . Mais un homme pas franc, ce n'est pas un homme. . .

Et de raconter que trois individus, classés depuis longtemps dans sa catégorie seconde, le prièrent un jour de les diriger vers quelque lac où le poisson abondât. Il en nomma un, leur promettant des saumonées de cinq livres et des grises d'au moins dix.

—Qu'est-ce qu'ils attrapèrent ?

—La grippe ou des rhumatismes.

—Pas de poisson ?

—Le chemin pour se rendre était impossible. Quand ils arrivèrent au lac, ils étaient si rendus à bout qu'ils purent à peine monter leur tente et se coucher. Il y avait des milliers de truites sous leur nez, et des belles, mais ils n'essayèrent pas de moucher. Ils n'avaient plus le goût. Ils revinrent, dès qu'ils furent en état de marcher, et ne demandèrent jamais plus d'aller s'amuser sur un lac de notre territoire. Je plains les pauvres diables, mais ils étaient de ceux que je n'aime pas. Ce n'est pas ma faute, à moi, s'ils n'étaient pas des hommes qui sont des hommes! Vous autres, je le répète, vous êtes des chanceux. . .

Je possède deux photographies de Jean Crête, à quarante et soixante ans. C'est le même homme, mais les traits deviennent plus accusés avec l'âge, plus anguleux. Aujourd'hui, à soixante-cinq, il ne change plus. Le regard reste le même, qui exprime la volonté agissante. L'homme est celui de son milieu et de ses oeuvres. Il connut des hauts et des bas, même des revers de fortune, mais il domine les événements comme la forêt.

Il est de ceux qui saisissent le taureau par les cornes, travaillent en payant de leur personne, possèdent assez de caractère pour former des collaborateurs à leur ressemblance, capables de les seconder et continuer. Car c'est le propre des faibles de craindre leur entourage et de le tenir en sujétion. Jean Crête ne connaît pas de craintes. Aussi n'hésite-t-il pas à partager ses responsabilités avec ses aides, qui lui rendent sa confiance. Quand son fils Jean-Paul, ses études terminées, se demanda s'il ne devrait se tourner vers une profession dite libérale, il lui représenta que sa place se trouvait dans le bois auprès de lui, le gagna à ses vues et l'initia sans tarder aux tâches qui l'attendaient. Il entraîna à sa suite son beau-frère, Arthur Rouleau, déjà établi comme mécanicien-dentiste, et de même son cousin Albert Crête. Depuis longtemps rompus à leurs besognes respectives, ces hommes sont aujourd'hui des doubles de lui-même, ses associés de chaque instant dans les entreprises forestières de la compagnie *Jean-J. Crête Limitée*.

Il faut voir en lui l'homme de la forêt, l'administrateur et le catholique. L'un ne va pas sans l'autre et chacun complète les autres.

S'il naquit à Saint-Stanislas de Champlain, il s'engagea tôt dans le bois. Dès qu'il entrevit sa lisière, il ne le quitta plus. D'abord marchand aux Grandes-Piles, à l'orée de l'immense forêt mauricienne, il fonda ensuite une entreprise de transport fluvial sur la rivière Saint-Maurice, puis une autre de coupe de bois de pulpe, de flottage ou drave, de travaux de construction,

selon les besoins. Les événements l'amènèrent à se désintéresser du flottage, mais les autres aspects restent de son ressort. Il est, depuis de nombreuses années, l'un des principaux entrepreneurs de coupe de la *Consolidated Paper Corporation*.

C'est au coeur de la montagne boisée qu'il prend son entière stature. Aux postes du lac Brown, du Chapeau de Paille, des Chiennes ou du Cyprès, au nord-ouest de Saint-Michel-des-Saints. Ou encore, dans l'un de ces relais de chasse, au lac Ottawa ou au lac Croche, où il tue chaque automne son orignal, accompagné de son inséparable Edouard Lemieux, guide selon son coeur. A la tremblante lueur d'une bougie fichée dans un goulot de bouteille, il parle d'abondance. Du bois d'aujourd'hui et de celui d'autrefois, des innombrables lacs et rivières des hauts mauriciens, des arbres et des bêtes, des hommes qu'il connut et qui ne sont plus.

Il aime la forêt du nord, qui vit en lui. Il est toujours heureux d'y accueillir le citoyen qui ne la soupçonne pas dans sa réalité, pour qu'il se rende compte de son charme rude, et en particulier les journalistes, parce qu'il sait que ces hommes, curieux de nature, questionneurs et bavards, en parleront et en écriront.

C'est au lac Brown que je le rencontrai une première fois. J'étais chez lui et je ne le connaissais pas. Je voulais voir le travail des chantiers et les bûcherons, et j'avais demandé à Raymond Douville, originaire du pays trifluvien, comment m'y prendre pour pénétrer dans le domaine de la compagnie Crête. C'était l'automne, époque propice, et Douville soumit ma requête.

—Dis-lui qu'il monte au lac Brown, où Jean-Paul s'occupera de lui.

J'arrive donc au poste du lac Brown, sorte de village en plein bois, l'église et l'école en moins, sis à seize milles du confluent de la turbulente rivière Mattawin et du Saint-Maurice.

Il y a de cela près de quinze ans, et jamais je ne me détacherai de cette région sans pareille, devenue comme ma seconde patrie. Je l'ai parcourue depuis, poussant toujours plus loin à l'intérieur, vers l'ouest et vers le nord, en canot et à pied, n'en pouvant plus de manier l'aviron, portageant à longueur de journée, en des expéditions qui me conduisirent au grand lac Clair, à ces immenses étendues d'eau que sont le lac Mondonac et le Kawachikamik, ou Sincennes, et jusqu'à Sanmaur, empruntant là-bas la rivière Mondonac, le lac Châteauvert et la rivière Manouane. J'eus la première fois comme compagnon, grâce à monsieur Jean, son fidèle Edouard Lemieux.

Toujours est-il que le seigneur des lieux s'amena un matin au lac Brown, où son fils m'assurait une hospitalité princière, mettant à ma disposition les facilités dont il disposait. Jean-Paul me présenta à son père, qui me toisa d'un coup d'oeil sans en avoir l'air, comme il sait faire d'une corde de pitoune empilée à la tête d'un crique, et la conversation s'amorça.

Au cours de la journée, seul avec lui dans un coin, j'essayai de lui confier, après une convenable entrée en matière, que je ne songeais pas à m'imposer en son pays forestier, que je ne voulais pas abuser de ses générosités, que je désirais payer au moins ce que je mangerais en quinze jours, et que jusque là son fils riait et ne m'écoutait pas, quand j'abordais le sujet.

Il rit à son tour et demanda :

—Comment vous trouvez-vous ici ?

—Comme au paradis.

—La pêche est bonne ?

—De la truite tant qu'on veut.

—La table ?

—Parfaite.

—Vous êtes logé au chaud, bien couché ?

—On me loge dans votre propre camp et je couche dans votre lit.

—Comme ça, tout va bien et vous êtes content ?

—Tout va bien et dépasse mes espérances.

Il me tint alors ce langage, ou à peu près :

—Si tout va bien, profitez-en. Si vous êtes content, restez content et ne gêtez pas votre plaisir. Jouissez de la belle nature, amusez-vous, pêchez la truite, courez la forêt et n'y mettez pas le feu, promenez-vous sur l'eau ou à pied, faites à votre goût et laissez-moi tranquille avec vos histoires de pension, de paiement et d'argent. Quand vous voudrez revenir, revenez. Vous serez toujours le bienvenu. Si vous vous entendez avec Jean-Paul, tant mieux. Continuez. Il ne veut pas entendre parler de pension, moi non plus. D'ailleurs, c'est lui le gérant ici, pas moi. . .

Tel est Jean Crête, ouvert et franc, le coeur sur la main.

La truite abondait dans les baies herbeuses du lac, mordait sans mesquiner, jouait avec l'amorce, effleurant l'onde en de gracieuses demi-courbes qui laissaient des cercles à la surface. Moucher était la règle obligatoire, ni exprimée ni écrite. Averti par Raymond Douville, qui connaissait monsieur Crête de vieille date, je savais à quoi m'en tenir.

—Si tu emploies un ver, on te jugera mal. Personne ne t'adressera de reproches, mais il y aura des chances qu'on ne t'invite plus. Avec des vers de terre, quand la truite donne pour la peine, on peut vider un lac. Monsieur Crête estime que la pêche au ver n'est pas sportive, pas chic à l'endroit du poisson, qu'elle pousse au suicide en masse.

Jean Crête a le souci constant de la faune, dont il prêche la conservation. Il n'est pour lui pire criminel que l'homme qui tue une bête en temps prohibé, ne serait-ce qu'un écureuil. Il parle avec émotion des originaux, dont il déplore la dispari-

tion progressive. Je l'ai entendu, la voix assourdie de regret, rappeler ce spectacle qu'on ne voit plus, de douze ou quinze élans mangeant ensemble, de bonne heure le matin, dans un lac grand comme une cuvette. Je l'ai vu s'indigner des déprédateurs qui, sans rime ni raison, s'amusaient à fusiller les lièvres innombrables qui animaient autrefois la vaste éclaircie du lac Fou. Il déteste, à l'égal des braconniers, les ours et les loups, parce qu'ils dévorent le chevreuil, les jeunes orignaux et leurs mères.

Il essaya, à deux ou trois reprises, d'acclimater des faisans à la montagne mauricienne, et il réserve des peines sévères à quiconque molesterait l'un de ces beaux oiseaux, dont il voudrait enrichir la région. Avec le concours d'Edouard Lemieux, il tenta d'assurer l'existence paisible de colonies de castors, découvertes par hasard, et n'hésita pas à contribuer à l'arrestation des Indiens qui les détruisirent. Quand on ouvrit, il y a quelques années, le chemin qui va de la route des Chiennes au poste du Chapeau de Paille, sur une longueur de quatorze milles, il songea un moment à accaparer les droits de pêche et de chasse sur les nombreux lacs qui allaient devenir d'accès facile, et sur leurs entours. Non par intérêt ou égoïsme, mais pour empêcher, dans la mesure du possible, les ravages d'irresponsables dans ce territoire neuf.

Jean Crête aime les arbres à l'égal des bêtes, ces arbres dont il vit, dont vit sa famille, qu'il abat pour l'industrie, mais qu'il n'accepte pas que l'on gaspille. Il regrette que le reboisement scientifique ne soit pas avancé chez nous comme il l'est, par exemple, dans les pays scandinaves. Il s'attriste des insectes qui déciment les conifères, et des maladies inconnues qui tuent, depuis quelques années, le bouleau blanc. Il déplore que certains feuillus grandissent et meurent sur place, le bouleau et le tremble, le merisier rouge, d'autres essences, sans qu'on ait découvert pour leur bois une utilisation pratique. Il a la terreur du feu en forêt, ne manque jamais une occasion de

prévenir contre ses dangers. Il vous enjoint de ne pas fumer dans un chemin de portage, d'éteindre vos feux de camp avec soin,—dix seaux d'eau valent mieux qu'un—de ne jamais jeter un mégot de cigarette sur la route, ni de vider une pipe hors d'une portière d'auto.

Il raconte lui-même comment il fit chercher une cigarette non éteinte à un ami qui oubliait son avertissement de ne rien lancer hors de la voiture qu'il conduisait. Il stoppa, invita son compagnon à descendre avec lui, et ils se mirent ensemble à la recherche de la cigarette dont il redoutait le pire. On n'en découvrit les restes qu'après une heure. L'homme, dit-il, apprit sa leçon pour longtemps.

Comme chef d'industrie, Jean Crête a d'abord cette incomparable qualité d'être humain. S'il emploie des milliers d'ouvriers, il voit à ce que leurs conditions de travail et d'existence soient aussi parfaites que les circonstances le permettent. Il sait que ces hommes, durs à leur corps, n'ont rien de femmelles, mais il ne se cache pas qu'un certain niveau de vie s'impose pour leur santé, physique et morale.

Il comprend certaines faiblesses, ferme souvent les yeux, mais il se montre intransigeant quant à l'usage de la boisson dans les chantiers. Sur ce chapitre, il n'entend pas la plaisanterie. Il sait trop les pertes qu'entraîne l'alcool, en temps et en argent, en outillage, en matériaux. Quelques bouteilles se passent quand même en cachette, qui ne durent pas longtemps. Mais gare à ceux qui se laissent prendre. Il y a, par exemple, l'histoire de ce préposé à un commissariat, qui fêtait à la journée longue et ne déroutissait pas. Et ce, malgré des avertissements réitérés. Apprenant un jour ce qui se passait, monsieur Jean se rendit lui-même au poste où l'homme exerçait ses fonctions, ou ne les exerçait pas, et il lui administra un savonnage dans les règles. Puis il chercha dans les armoires, persuadé que le coupable avait des réserves. Les bouteilles pleines surgissaient ça et là. Il les brisa l'une après l'autre, les jetant

contre le mur en bas de l'escalier devant lui. Il en résulta, paraît-il, un dégât qui parfuma les lieux pour longtemps.

Si les bûcherons travaillent fort, dehors et au froid, pendant de longues heures, un honnête confort ne manque pas dans les locaux à leur disposition, et la nourriture y est d'une telle abondance, d'une telle variété, que toujours elle étonne le profane. On sait que les chantiers individuels ne relèvent pas de la compagnie Crête, mais des sous-entrepreneurs qui se chargent de la coupe sous sa direction, et s'approvisionnent aux postes centraux, des caches et magasins maintenus par elle. Or, il n'est question nulle part des menus d'autrefois, à base de lard salé, fèves et mélasse. Avec les facilités du transport moderne, les lourds camions sillonnant sans arrêt les routes forestières, il n'est rien qu'on n'aperçoive aux repas des travailleurs : viandes fraîches, légumes verts ou en conserves, selon la saison, desserts à profusion et sucreries. L'homme qui s'attable mange à sa faim et à son goût. Trois fois le jour, un choix de deux ou trois plats, d'une demi-douzaine de tartes et gâteaux, de thé, café, lait à discrétion. Les bûcheux ne sont pas rares qui mangent mieux dans le bois que dans leurs familles, et le disent. Tel est le régime voulu par le patron, respecté par les chefs des postes, les sous-entrepreneurs et les contremaîtres.

A cause du nombre et de l'ampleur des travaux qui se poursuivent sous son impulsion, en un territoire dont les limites reculent sans cesse, monsieur Jean ne peut se tenir sur les lieux comme à ses débuts. Mais il arrive sans crier gare, à un poste ou l'autre, au moment où personne ne l'attend, chacun le croyant à l'autre bout du monde. Tantôt au Chapeau de Paille, tantôt au lac des Chiennes, au vaste campement du Cyprès qu'administre son fils, entre Saint-Michel-des-Saints et Saint-Donat. Il constate de ses yeux l'état des chemins, s'informe de la marche des opérations, du nombre des ouvriers embauchés et de leur qualité. Il mange à la cuisine commune pour se rendre compte de la chère et du savoir-faire des marmitons, prend

note des besoins et des desiderata, ou des plaintes. Rien ne lui échappe et il promène partout l'oeil du maître, qui enregistre ce que d'autres ne voient pas.

Toujours il paya de sa personne, mit lui-même la main à la pâte, l'épaule à la roue. Avec ce résultat qu'il sait de quoi il retourne, apprécie les difficultés d'une tâche et l'effort des hommes. Maintes fois, en compagnie d'Albert Crête, de Ferdinand Maltais, son vieux *marcheur*, d'Edouard Lemieux ou d'autres, il prit part à de pénibles expéditions à travers bois, par terre et par eau, voyageant en canot et portageant, dormant sous la tente et sur la dure, mangeant à la fortune du pot. Quand il accepta de construire, pour le compte de la Commission des Eaux courantes et la compagnie *Shawinigan Water & Power*, le barrage à trois pelles du lac Mondonac et celui, plus modeste mais non moins éloigné, du Kawachikamik ou Sincennes, il suivit les spécialistes chargés de fixer un tracé de chemin d'hiver, entre le poste des gardes forestiers du lac Gagnon et la baie sud du Sincennes. Quand on ouvrit la route du lac des Chiennes, celle qui bifurque vers le Chapeau de Paille, cette autre qui escalade la montagne vers le lac Baude, il y surveillait le progrès accompli, jour par jour et de mille en mille. A l'été de 1947, il m'emmena avec d'autres voir les travaux en direction du lac Baude, par des chemins qu'un *bulldozer* devait à certains endroits déblayer et niveler, pour nous permettre passage.

Quand, voilà quinze ans ou plus, quelques compagnies papetières tentèrent d'exploiter ensemble la forêt et les bûche-rons, Jean Crête fut parmi les premiers à condamner leur attitude et leurs manoeuvres. A cause de la régression économique du temps, de la rareté du travail, et par suite d'une main-d'oeuvre trop abondante, des hommes d'affaires qui ne voyaient pas loin décidaient d'offrir, avant l'intervention définitive du gouvernement de la province, dix-huit ou vingt dollars par mois aux ouvriers forestiers. Pour sa part, monsieur Jean re-

fusa de s'accommoder de pareil état de choses, le jugeant injuste et néfaste, tant pour les employeurs que les employés.

Il se rendit à Montréal et plaida la cause des bûcheux. A sa manière, qui ne fend pas les cheveux en quatre. Il qualifia de ridicule le salaire proposé, dit qu'on n'embaucherait pas de travailleurs dignes du nom, sans les payer de façon convenable. Le métier de bûcheron, souligna-t-il, exige des aptitudes, de l'endurance, de la compétence, de l'expérience. Si l'égoïsme et la mesquinerie de quelques industriels réduisaient à néant ses possibilités, le jour ne tarderait pas où l'on ne trouverait plus d'hommes pour le travail du bois. Qui se chargerait alors de la coupe à la sciote? Les patrons? Pas de papier-journal sans pitoune, à raison d'une tonne par corde, et pas d'argent dans les coffres, sans papier!

Au cours de son argumentation devant les membres d'un conseil de direction, il alla jusqu'à s'en prendre à l'un d'eux, qu'il jugeait responsable de la situation déplorée, ajoutant que, pour sa part, il refuserait son concours à la compagnie en cause, aussi longtemps que le trouble-fête ne disparaîtrait pas.

Il partit en faisant claquer les portes. Cette année-là, il érigea avec ses hommes les barrages des lacs Mondonac et Sincennes. L'hiver d'ensuite, l'individu dénoncé n'étant plus en place, la compagnie Crête signait les contrats de coupe habituels.

Si la pratique religieuse se résume dans le bois à sa plus simple expression, cela ne signifie pas que les travailleurs y retournent au paganisme. Dans les chantiers, c'est la coutume de réciter le chapelet en commun le dimanche, à l'heure de la messe ou à peu près. S'il est sur les lieux, monsieur Crête le dit lui-même. Que de fois ne l'avons-nous entendu, après un dîner aussi bruyant que plantureux :

—Tout le monde a fini ?

—Finí.

—Bon! à genoux pour le chapelet!

Quels que soient les convives, membres du personnel ou amis de passage, industriels venus de la métropole, hommes ou femmes, catholiques fervents ou tièdes, protestants ou autres, Jean Crête s'agenouille près de son banc de bois et déroule cinq dizaines d'*ave*. Personne n'y échappe. C'est dimanche et l'on ne peut entendre la messe. Tant bien que mal, le chapelet remplace le saint sacrifice.

Catholique convaincu, monsieur Jean n'entend pas que l'on badine avec Dieu et les choses de la religion. Pour lui, ce sont là sujets sérieux. Il comprend depuis longtemps que l'homme n'est grand qu'à genoux.

S'il pardonne aux travailleurs les faiblesses humaines, inhérentes à la nature, il n'accepte pas qu'ils blasphèment. Dans les camps, on lit des affiches rédigées à peu près comme suit : *Ici, les hommes bien élevés ne sacrent et ne blasphèment pas*. On ne défend point, on ne commande pas, mais l'on suggère. Ce qui vaut mieux qu'un ordre ou une menace. Les ouvriers se le tiennent pour dit et leur langage parfois rude, même gras, ne se farcit point d'irrévérences.

Il y a chaque année la mission, d'ordinaire pour la Noël. La mission, c'est la venue d'un prêtre, qui confesse les hommes, les aide à nettoyer, polir leurs affaires spirituelles, dit la messe et les communique. Elle se tient à un poste, dans le plus vaste local disponible. Mieux vaut pour les bûcherons, et les autres, ne pas l'oublier. On n'oblige personne à s'approcher des sacrements, mais ceux qui s'en abstiennent ne reçoivent pas de félicitations. Mal notés, ils prennent vite un portage, comme on dit là-bas. Jean Crête croit, et le confie à qui veut l'entendre, que le personnage ne vaut pas cher, qui n'a pas le cœur de faire de la religion une fois par six mois, ou par année. Il est, à son sens, apte à commettre n'importe quelle sottise, fainéanter au travail, calomnier son prochain, voler, scandaliser.

—L'homme qui refuse de faire sa mission, dit-il, n'est pas désiré chez moi. Un jour, l'année qu'on ouvrit le poste du lac Brown, Jean-Paul téléphona pour m'apprendre que l'abbé Descôteaux y était rendu pour la mission, et que certaines mauvaises têtes n'en voulaient pas entendre parler. Je lui répondis de renvoyer l'abbé chez lui, en le prévenant que je le ramènerais le lundi suivant. Ce qui arriva. Au souper du lundi en question, je parlai aux hommes attablés, au nombre d'environ cent vingt-cinq : "Nous avons le grand privilège de la mission parmi nous, et ceux de mes employés qui ne veulent pas la suivre peuvent passer par le bureau. Vous savez ce que cela signifie." On ne comptait à la fin que quatre récalcitrants, qui n'en menaient pas large. D'une chose à l'autre, j'ai raisonné mes types, leur disant qu'ils seraient bien heureux, s'ils faisaient ce que je leur demandais. Puis je racontai la fin édifiante du cuisinier Milhomme, à la suite de l'incendie du Chapeau de Paille: la venue du prêtre, la confession et la communion, la mort peu après. Cela les toucha et tous firent leur mission, même les plus malcommodes au début.

Monsieur Jean de conclure :

—On croit ou l'on ne croit pas. Il faut être ferme, ou ça marche mal. Le bois, ça ne se coupe pas avec de la bière et des sacres.

Le patron s'avisa un jour d'amener ses chefs de services, et les employés des bureaux, aux exercices d'une retraite fermée. Il leur demanda de se préparer pour une absence de trois jours et de se réunir aux Trois-Rivières, où il leur communiquerait certaines décisions. Au rendez-vous, après des préliminaires assez neutres, il annonça sa bonne nouvelle, non sans s'amuser de la tête de quelques uns. Deux ou trois cherchèrent des raisons pour se défilier, mais il n'y avait plus à reculer.

—Je vous avais priés de vous libérer pour trois jours, pas un de plus et pas un de moins. Vous acceptez, vous êtes libres

comme l'air et vous entrez avec moi en retraite. Après on se remettra à l'ouvrage.

Tel est Jean Crête. Un homme d'action et un ami de la nature, un catholique positif et simple, qui ne se paye pas de mots, mais ne connaît pas non plus le respect-humain.

Quand on accole à son nom le titre de roi de la Mauricie, il sourit. Il hausse mêmes les épaules. A quoi bon les phrases? Il est ce qu'il est, ne se soucie pas des histoires que l'on raconte, ni des distinctions honorifiques. D'un genre à part, sa royauté est d'autant plus réelle qu'il n'y songe point. Il la vit, ce qui est mieux.



Rendre hommage aux vivants

par le Dr P.-E. Julien

Trop souvent, pour ne pas mentionner une coutume habituelle, on ne tarit pas d'éloges devant la dépouille de quelqu'un dont l'existence a été particulièrement brillante. Les amas de fleurs recouvrent sa tombe. Et pourtant, de son vivant, une véritable conspiration du silence régnait à son endroit. Bien plus, une attitude ombrageuse résumait parfois l'appréciation de ses succès.

Qu'on me permette de féliciter l'auteur de ce mouvement, pour cette idée généreuse à l'égard du "roi de la Mauricie", et aussi pour l'exemple entraînant que ce geste va susciter chez nos compatriotes. C'est dans cet esprit que je viens humblement joindre mon tribut d'hommage bien sincère au Commandeur Crête, qui semble avoir tiré de la vie tout ce qu'elle a de bon, et j'allais dire de biens, pour couronner une carrière imprégnée de travail, d'ordre, et d'honnêteté.

Invité privilégié en moult circonstances, dans cette belle vallée du Saint-Maurice, c'est dans ce cadre que j'ai pu apprécier M. Crête, qui exerce avec tant d'habileté les fonctions d'industriel forestier.

La note dominante qui m'a frappé, chez cet homme, c'est la sérénité avec laquelle il sait envisager toutes les circonstances qui entourent sa vie d'homme des bois. Et vous savez combien elles sont nombreuses et variées. A le voir, à l'entendre, nous avons l'impression que tout est facile; qu'il ne connaît pas d'ennuis. Et pourtant M. Crête a gagné ses épaulettes.

Si aujourd'hui nous admirons ses réalisations multiples, dont le rouage "sur billes" se fait sans friction, c'est un secret que tous nous aimerions percer. Et pour ce, je ne connais pas d'atmosphère plus propice que le lobby du "Lac à Brown" ou le grand salon "Des Chiennes", après un bon souper où le menu défie toutes les diètes.

La soirée débute invariablement par la récitation du cha-pelet, que notre hôte dit, on le sent, avec conviction et amour, pour se continuer ensuite au gré des invités. Quand vous êtes reçu chez Jean Crête, il semble qu'il soit le seul à ne pouvoir imposer ses opinions. Mais si vous insistez doucement et savez le diriger vers cette forêt qu'il connaît si bien, alors vous verrez Jean, le plus fin causeur que je connaisse, faire défiler devant vous sous la forme d'un beau conte, où les anecdotes pétillent, la longue suite des événements qui l'ont conduit où il est, lui, l'ancien navigateur "à la cordelle" du Haut Saint-Maurice.

Vous admirerez ses connaissances en génie forestier, lorsqu'il s'agit de faire l'inventaire de la forêt; ses talents de général d'armée, quand le moment est venu d'attaquer tel secteur et de distribuer les campements tous reliés par eau ou par terre, aux fins de ravitaillement, et subséquentement pour le transport du bois; ses talents de géographe et d'artiste, pour situer le camp principal; enfin, sa vision à longue portée qui lui a fait ouvrir des artères spacieuses à travers cette immense forêt, où camions, autobus et voitures circulent sans danger en hiver comme en été.

L'obstination intelligente à améliorer son sort et le travail opiniâtre qu'il a dû accomplir ont fait de lui un maître incontesté de la forêt. Et comme l'histoire est une éternelle recommenceuse, son expérience a déjà servi de phare à bien des équipes qui l'ont accompagné en se succédant les unes aux autres. Toujours il a été à la vigie, l'oeil ouvert, et le jugement prompt à maîtriser toutes les situations.

Si vous avez la curiosité d'accompagner le patron au bureau, le soir de l'arrivée, et qu'à son invitation vous jetiez un regard sur le diagramme qu'il tient en main, vous serez émerveillé d'y lire le relevé quotidien de la coupe du bois. En un clin d'oeil vous êtes fixé sur le travail accompli par tout le chantier et dans chaque secteur.

L'ordre règne partout. Dans les camps, autour des camps, et même sur les routes que vous parcourez, d'un entretien pourtant difficile. C'est un autre secret de la personnalité de Jean Crête. Tel vous le rencontrez chez lui, en voyage, tel il demeure en forêt. Toujours correct dans son langage et dans sa tenue, d'une ponctualité de roi, cette façon de vivre il l'a imprimée à ses opérations.

Travail d'équipe, me direz-vous? Certes, M. Crête n'a jamais posé au surhomme. Mais il a d'abord su choisir ses chefs de file, former ses équipes, pour les ordonner ensuite en vue du plus grand rendement que d'ailleurs il a toujours atteint à la satisfaction de ses employeurs et de ses employés.

Dans les opérations forestières de Jean-J. Crête Ltée, la main d'oeuvre n'est pas rare. Elle n'a jamais fait défaut. Les travailleurs de "vingt ans et plus" pour cette compagnie sont nombreux. Et lorsque vous circulez à travers ses nombreux camps, un fait marquant ne peut vous échapper : la déférence que portent à leur patron les employés de tout rang. Comment l'expliquer, sinon par la satisfaction du traitement que ces travailleurs reçoivent. Et les faits sont là pour attester que l'intérêt, manifesté par M. Crête à ses employés, ne le cède en rien au scrupule qu'il attache à l'exécution des contrats signés.

Evidemment il faut voir, dans ce souci de la probité, une manifestation patente de cette autre grande qualité de M. le Commandeur Jean Crête : l'honnêteté. Elle explique, je crois, son éclatant succès.

d'abandonner la partie. Alors Jean Crête me dit : restons jusqu'à demain; on gagne souvent plus dans la coulisse que sur la scène. Le lendemain matin, nous nous rendons chez le Ministre de la Colonisation, un ami personnel, et avec ses arguments sincères et toujours convaincants, il a su attirer sa sympathie; le Ministre communiqua immédiatement avec le Premier Ministre, et nous revenions prendre notre dîner, assurés de l'ouverture du tronçon; cette année-là même, la Pointe à la Mine n'était plus infranchissable. Et combien d'autres faits semblables l'on pourrait citer.

Il a également à coeur le bien moral de la paroisse, ne tolère pas les vendeurs de boisson ni les lieux de désordre. On n'a qu'à parler devant lui du bon renom de la paroisse qu'il faut conserver pour que Jean Crête prenne lui-même l'initiative de voir au bon ordre.

Nous devons à Jean Crête d'avoir des luttes électorales honnêtes, propres et charitables. Lui-même se charge d'avertir les orateurs d'être respectables pour les adversaires; de sorte que les élections se font avec beaucoup de charité et dans une entière concorde.

Il y a quelques années, croyant qu'il restait peu à faire pour la paroisse, il donnait sa démission comme Maire; pas un des conseillers ne voulut la considérer, et il fut forcé de continuer ses fonctions : grande preuve d'estime.

Mais Jean Crête est surtout et avant tout un catholique pratiquant et convaincu. Pour rien au monde il ne voudrait manquer un office religieux le dimanche. Il quittera même la forêt pour assister à un office religieux sur semaine, tels que Mercredi des Cendres, Commémoration des Morts, Quarante-Heures, etc. Il communique généralement le dimanche avec sa famille. Il est d'une sobriété absolue même dans les circonstances difficiles où il doit "recevoir" : il prend alors un verre

d'eau pour saluer ses hôtes. En voyage, s'il n'est pas trop préoccupé, nous le surprenons parfois, en auto ou même en canot, à réciter son chapelet. Sa charité pour les pauvres et les bonnes oeuvres est très grande. Il se charge souvent de payer à lui seul les montants sollicités à la paroisse dans l'intention de soulager les paroissiens. Tous ceux qui ont quelque difficulté savent s'adresser à lui : il ne refuse personne, pas même ceux qui parfois auraient été ses adversaires.

Naturellement, l'église paroissiale a été la principale à bénéficier de ses générosités. Il considère que la maison du bon Dieu doit être belle et propre; et si aujourd'hui nous avons une des belles petites églises du diocèse, nous le devons en grande partie à la générosité de Jean Crête, qui chaque année donne des montants fort substantiels pour permettre des améliorations. Comme il veut donner pour la gloire de Dieu et non la sienne, il exige toujours que son nom ne soit pas connu. Depuis de longues années, il voit à ce qu'une grand'messe pour les âmes soit chantée à chaque semaine.

Il encourage fortement les retraites fermées; il pousse ses employés à y assister et lui-même n'y manque jamais; son exemple a porté des fruits: la paroisse occupe le premier rang dans le diocèse pour les retraites, proportionnellement à sa population.

On dira peut-être qu'il est facile d'être généreux quand on en a le moyen : peut-être pas tant que cela. Si l'on observe un peu, l'on voit que beaucoup ont le moyen, mais c'est le petit nombre qui sont généreux. Les bonnes oeuvres ne sont donc pas en rapport avec le moyen, mais plutôt avec la générosité et l'esprit de charité. D'ailleurs, c'est Dieu qui fait réussir qui il veut, et il veut que l'on reconnaisse son souverain domaine et qu'on lui paie la dîme des talents qu'il nous prête. Voilà ce que Jean Crête a bien compris et qu'il a toujours pratiqué : c'est une des raisons de ses succès en affaires.

En résumé, avoir de la fortune, être honnête, spontanément charitable, et en même temps être un parfait citoyen et un paroissien modèle, voilà des qualités qui dénotent un homme supérieur, qualités qui ne se trouvent pas toujours réunies chez un même individu.



A propos de Jean-J. Crête

par Duncan Mac D. Little,
de New-York, "Citoyen honoraire de La Mauricie"

P R E L U D E

*Oh! Spirit of the Windigo—
Come, aid my pen this night—
Help me to put in words, and write
All that my heart contains.
For it has been commanded that
I write and tell the world
Of one I met, and learned to love,
Where flows the Saint-Maurice !*

What can one living in New York City, far removed from Jean Crete's own home regions, and surrounded by the myriad distractions of a great—maybe, the greatest—city, say about this man, resident of Grandes Piles in Quebec, a small town twenty or thirty miles north of the great St. Lawrence River ?

How can the city-dweller write of this man's life, his struggles, his achievements, and his successes ?

Our metropolitan journals rarely ever mention that vast region north of the mighty River, so that means of keeping informed is denied to us.

The local newspapers of his "petit pays" rarely come to our notice, although several of the Editors of those are counted by this writer as his dear friends but for some reason, unknown to me, they seem to keep silent—as though it were a secret—about what goes on there.

A sample of this silence is that some six months before I am writing these words, an honor was bestowed on my dear friend, one time the Abbé, now Monseigneur Tessier, P. D., and no one of them told me; and so I had no opportunity to even congratulate him.

Gossip occasionally gives us a bit of information, but even this seems to assume we know much more than is the fact.

And so the task of writing more than a paragraph or so is really of considerable magnitude.

Having learned to know and to love the spirit of this truly grand person, and loving very dearly the man who imposed this task upon me, it is only right that I try to express, if not my knowledge of the facts, at least my impressions of the personality.

The facts are, without doubt, readily available to those who care for bald statistics, and undoubtedly it is not too difficult to learn the date and place of his birth and the names of his parents. I have no knowledge here in New York about those.

Then, too, probably readily ascertainable are details of his schooling and where he married. And any bank clerk, even one in New York, could find out and tell us of his dollar and cents worth, and the extent of his business interests and connections.

But none of those things, except for his parents, his wife, and his children (now men and women grown—and known to me), are to me of interest.

I care little about his worldly successes except to be happy and glad that he achieved them. I care less about his monetary and financial successes (great though I understand they have been) except as they mean comfort and ease for him and for his dear ones.

However—and here I do care greatly—I am happy in knowing the vast and kindly spirit of this man amongst men, and happy too (and I say it with great humility and conviction) that he considers me his friend. He has proved it many times.

So convinced am I, and my very dear wife too, that no week of seven days passes without some thought, some comment, or some reminiscence of Jean Crete entering our conversation. On the walls of our home are many reminders, so that our thoughts turn even more frequently,—and we are glad that all of this is so.

One's life is affected by many things which at the time seem inconsequential. As the years pass, some of these become, from one cause or another, of very considerable consequence.

Without knowing exactly how or why, we are affected by what our forebears did or thought, or did not do, under certain circumstances. Occasionally we are given to know something about these circumstances, but usually not. Fortunate are we if we simply know the reactions and results.

Without knowing at the time that we are to be affected, we are strongly affected by what we read; either in the newspapers, in history books, and even in novels and story books. (That is why parents should select, recommend, and leave about for children to read, books that will uplift their ambitions and discourage, and not leave about, such as will emphasize trivial, sordid, and unworthy thoughts in a growing mind.)

We all are affected in some manner by those with whom we come in contact. Sometimes the laborer in the streets has his affect upon us, and sometimes the parson in his pulpit. All, though, do affect us.

Consciously, I have been affected by all of the foregoing suggested sources, and unconsciously also.

For one example; we here in the United States had a famous War Correspondent, and Author. As a growing boy I was intrigued no end by his story books, and later I sought and read diligently, even to the last word, his writings in the newspapers. The world did that man great tribute.

When I came to go to college, he was there a tradition, for he had preceded me by some twenty five years. The traditions were not weighty, nor in any sense world-shaking. One was that he was a brilliant "English" scholar, but his whole after life proved he must have been just that.

Another tradition about my college-days hero—and I quote from Fairfax Downey's account of his life, "Two pet snakes, collars on their approximate necks and leashes snapped to the collars, glided through the streets of Bethlehem, Pennsylvania, in the Fall of 1881. The town and Lehigh University immediately took notice". Now, I ask you—Is not that a tradition for a Freshman to look up to ?

A third tradition of this man was that he always dressed (extremely, in the opinions of some, but) immaculately in the opinions of all. I saw proof of that in my first war experience in Mexico, where things were unpleasant and very hot and very dirty. Always he was cleanly and newly shaved, always clean and newly bathed, and regardless of how hard his day's activities had been—and they were usually quite as hard as ours—lowly cannoneers as were I and my companions—when it came time to sit down to dinner, he was always clad and acted as though dining with the greatest lady of them all. And

speaking of ladies, there is also the tradition of this man that he daily wrote to his mother until her death which was not too long before his own untimely end—and he thought her the Greatest Lady of them all.

Now, I say so much about this man because, and he knew and was known to and by the great of this earth at home and abroad, when his obituaries were written, the finest in my mind was by Gouverneur Morris who had been closely associated with him for years, and Gouverneur Morris said, "He never did an unkind thing nor said an unkind word thoughtlessly".

That, in my mind, is a beautiful tribute to any man. And when his time comes, those words can be said also of my friend—Jean-J. Crête.

Another example of this being sub-consciously affected is a story book.

Some years ago—when I was still a lad, there was a book written—the author I have forgotten—but the title never—the title was "DAVID HARUM". The book was in our home—my father and mother and my uncle would all discuss it—so would friends of theirs, who might of evenings come to visit.

David Harum, so the book went, lived in that region we here in New York City call—Up State, a region of great rolling hills, grand and fertile river valleys and of beautiful lakes. Once upon a time and before the motor car it must truly have been lovely country.

David was a prosperous village-dweller and quite a man of parts, and one who loved a good horse and also loved to be constantly swapping and trading horses. He was also very much of a "home-spun philosopher".

And there was another horse trader in the story, but one who was a bit "on the other side".

The encounters of those two filled most of the book, save for a simple búcolic sort (as I now remember) of "love story" running, through, and that story served only as a foil to the bigger story of David Harum.

Now in all his tradings, David was honorable in his dealings, and in the main—successful. The other man was neither.

And as I remember (after many years) one of David's maxims was to always be truthful, rigidly truthful, in describing what he had to trade—be it a horse or whatever it might be.

And (still remembering from the years gone by, for I have not had that book in my hands in forty or more years) another of his maxims was the successful trade always left room for his opponent in the deal to be able later to make a dollar for himself—in other words and in slang—not to hog it all unto himself. And as I say, mostly and in the long run, he was a successful trader.

Such a character was this figment of the author's imagination (though maybe the character was drawn from one whom the author had known, and then embellished somewhat) such was his character that a play was written and very successful it was, and later two successful movies made from the play. At any rate, I—like many others,—learned to love the portrayed characters of David Harum.

He was to me a sort of a legendary hero and continues in my mind—and in the minds of many others—to betoken truth, honor and general decency of living.

Jean Crête is truly such a man.

And yet a third example of how we are affected by chance encounters—by chance readings—was Will Rogers.

It is not for me to tell anyone who and what Will Rogers was. For abler pens than mine have done that.

But Will Rogers was, as all will agree, a man gifted with a grand philosophy of life and a droll and whimsical manner of expressing it.

Now it so happens that on my wall, both at home and in my office—hangs a photograph of Jean Crête.

A good three out of five persons seeing Jean Crête for the first time will say to me—"I did not know you were that well acquainted with Will Rogers"—and are astounded to learn that it is quite another man's photograph that they are seeing.

But I do not wonder they make the error—for from the countenance of Jean Crête is radiated all the same kindly and humorous philosophy that was Will Rogers'.

And then recently I have come across letters written by two of my great grandfathers, in the one instance to my mother's father and in the other to her mother.

From those letters I have learned a little of why I am as I am, and why I hold some of the Ideas (and maybe ideals) that I have—though I never saw those letters, to read them, until within the past twelve months.

Both parents—at the time barely known to each other save as names—were urging, in the one case the boy and in the other the girl, to so conduct themselves that—as Shakespeare says—: They should be to their own selves true, and it could only follow as the night and day—they could not then be false to any man.

Those staunch gentlemen who more than a hundred years ago lived in Georgia and strove to bring up, the one—a fine son—and the other—a worthy daughter (and I affirm succeeded) would have admired my friend Jean Crête—and Jean Crête would have loved knowing them.

Maybe someday he will read some of the letters, and agree with that.

And then last—but far from least !

Undoubtedly the person who after my sainted mother, had the greatest influence upon my character was my own dear father.

Some few who may read these lines will remember having known him if only slightly—and they will have formed their own opinions. High they must have been.

Fortunately for me, for many years of my life, my father and I were very, very close—closer far than many sons and fathers, for we worked together in our business, and after my mother's death, and as his years increased, I strove to the end that he know not loneliness, as far as I might prevent it.

So we passed many leisure hours together, as well as in the office, and after he retired, my efforts out of business hours were redoubled.

Naturally I learned to know the man as well as the parent.

As the years drew on, and as his boy hood friends passed away, it was to me he turned and it was with me he reminisced, regardless of whether a given event had taken place maybe even ten years before I was born.

And therefore I came to know the great worth of that man : my father. And I loved my father more for the knowing of the man. So much and so well did I know him that on the night when he died I came home and opened my Kipling to read his poem "IF"—which I quote (and *I quote without permission of the holders of the copywrite*)

If you can keep your head when all about you
Are losing theirs and blaming you,
If you can trust yourself when all men doubt you,
But make allowance for their doubting too;

If you can wait and not be tired by waiting,
Or being lied about, don't deal in lies,
Or being hated don't give way to hating,
And yet don't look too good, nor talk too wise :

If you can dream—and not make dreams your master;
If you can think and not make thoughts your aim,
If you can meet with Triumph and Disaster
And treat those two impostors just the same;
And if you can hear the truth you've spoken
Twisted by knaves to make a trap for fools
Or watch the things you gave your life to, broken,
And stoop and build 'em up with worn-out tools :

If you can make one heap of all your winnings
And risk it on one turn of pitch—and—toss,
And lose, and start again at your beginnings
And never breathe a word about your loss;
If you can force your heart and nerve and sinew
To serve your turn long after they have gone,
And so hold on when there is nothing you
Except the Will which says to them : "Hold On".

If you can talk with crowds and keep your virtue,
Or walk with Kings—nor lose the common touch,
If neither foes nor loving friends can hurt you,
If all men count with you but none too much;
If you can fill the unforgiving minute
With sixty seconds of distance run,
Yours is the Earth and everything that's in it,
And—which is more—you'll be a Man, my son.

I say here—there is no "If" about it—my father could and did do these things that Kipling called for—and that was the man my father was.

And I say further, and I wish from the bottom of my heart that Jean Crête might have known my father and that my father could have known my friend instead of just knowing what I and my dear wife might say—I say further—such a man too is Jean Crête.

THE END.

L'ENVOI

*Oh! Spirit of the Windigo,
Who aided me this night—
Come back, again, and yet again—
With memories of Jean Crête.
For while their heart-throbs linger on,
And till their pulses cease—
They'll honor Jean among the hills
Where flows the Saint-Maurice!*



Table des matières

Comment j'ai connu Jean Crête	7
De St-Stanislas à Grandes-Piles	21
Contrôle du Commerce et de la Navigation	33
Un nouveau champ d'action: les opérations forestières	53
Une existence bien ordonnée	75

TEMOIGNAGES

<i>Une magnifique carrière</i> (par Parfondeval)	81
<i>Portrait à la plume d'un homme du bois</i> (par Harry Bernard)	93
<i>Rendre hommage aux vivants</i> (par le Dr P.-E. Julien)	109
<i>Un bon citoyen et un excellent chrétien</i> (par l'abbé Josaphat Cossette)	113
<i>A propos de Jean Crête</i> (par Duncan MacD. Little)	117

Imprimerie du Bien Public — Trois-Rivières, P.Q.