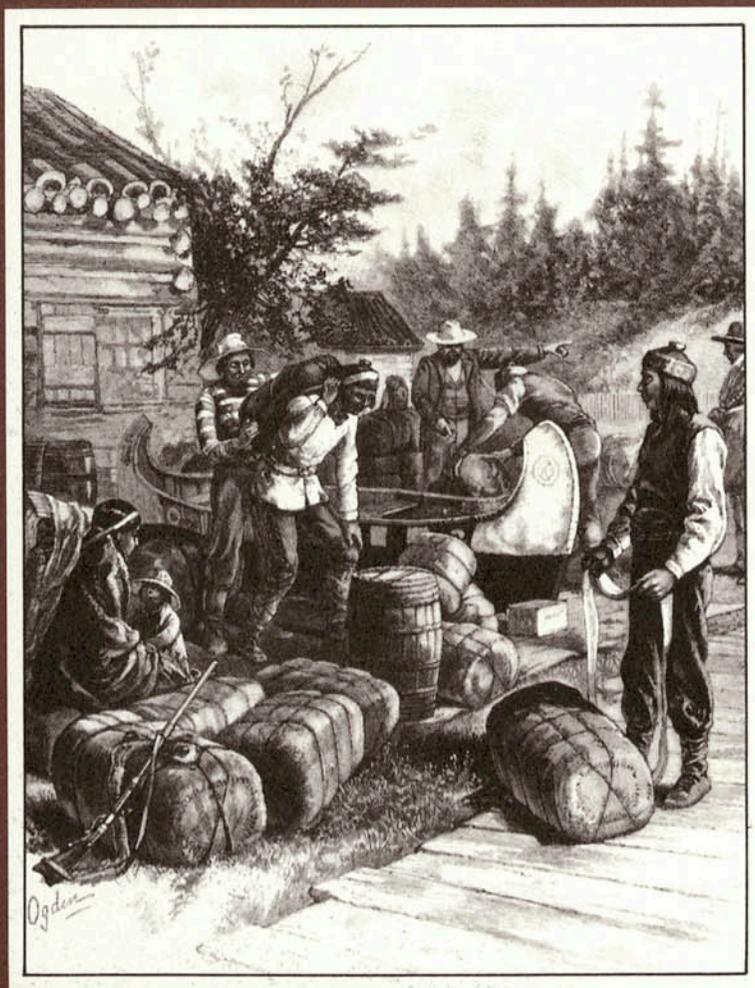


# LE COMMERCE DES FOURRURES ET LA SOCIÉTÉ DE L'OUEST CANADIEN 1670-1870

Frits Pannekoek



LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU CANADA

BROCHURE HISTORIQUE No. 43

Rédacteurs de la  
collection:

**Terry Cook**  
*(Archives nationales du Canada)*

**Gabrielle Blais**  
*(Archives nationales du Canada)*

Droits réservés par  
**LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU CANADA**  
**OTTAWA, 1987**

Photo couverture : *“Au Portage. L'expédition annuelle des employés de la Compagnie de la baie d'Hudson.” H.A. Ogden, Picturesque Canada (1882), vol. 1, p. 308 b. Avec l'aimable concours des Archives nationales du Canada, C-82974.*

# LE COMMERCE DES FOURRURES ET LA SOCIÉTÉ DE L'OUEST CANADIEN 1670-1870

**Frits Pannekoek**

*Traduction de*  
**Yvon de Repentigny**  
et  
**Alain Épaule**

ISBN 0-88798-121-6 *Brochures historiques*  
ISSN 0700-6950 *Brochures historiques*  
(imprimé)  
ISSN 1715-8613 *Brochures historiques* (En  
ligne)

**Ottawa, 1987**

**LA SOCIÉTÉ HISTORIQUE DU CANADA  
BROCHURE HISTORIQUE No. 43**

Né dans les Pays-Bas, **Frits Pannekoek** a passé son enfance à la campagne en Alberta. Il a obtenu ses grades de bachelier ès arts et de maître ès arts à l'Université de l'Alberta, et son doctorat à l'Université Queen's de Kingston. Sa thèse portait sur le commerce des fourrures au Canada. Directeur des recherches historiques de Parcs Canada, région des Prairies, de 1975 à 1979, il est depuis 1979, directeur du Service des sites historiques des Affaires culturelles de l'Alberta. Il est aussi secrétaire du Conseil provincial des sites historiques et représentant de l'Alberta au Comité permanent canadien pour les noms géographiques. Rédacteur en-chef de la revue *Prairie Forum* (1980-1986), il a participé à la promotion de la recherche en études de l'Ouest canadien. Son oeuvre a pour sujet la colonie de la rivière Rouge et les premiers missionnaires de l'Ouest.

# LE COMMERCE DES FOURRURES ET LA SOCIÉTÉ DE L'OUEST CANADIEN, 1670-1870

## *Introduction*

L'histoire sociale, économique et politique des Territoires du Nord-Ouest et des Prairies se confond, du moins pendant les deux premiers siècles de colonisation européenne, avec celle de la traite des fourrures. Aux postes échelonnés sur les rives des grandes voies d'eau de cette vaste région, les commerçants échangeaient leurs marchandises (couvertures, verroteries, fusils, tabac et haches) contre les fourrures de castor, de marte et de rat musqué de leurs fournisseurs indiens. En fait, le castor était si abondant qu'il finit même par servir de devise dans tout le Nord-Ouest. Très complexe, ce réseau de traite mettait en présence, d'une part, les marchands canadiens, écossais et français en provenance de la vallée du Saint-Laurent, de même que les commerçants de la Compagnie de la baie d'Hudson (CBH) basés en Angleterre, et d'autre part, les nations indiennes. En outre, l'histoire du commerce des fourrures se confond aussi avec celle de la nouvelle société métisse, issue des unions entre marchands et Indiennes dans les pays d'en haut.

Deux éminents historiens, Harold Adam Innis et Donald Creighton, ont affirmé que c'est la traite des fourrures qui a façonné le Canada tel que nous le connaissons aujourd'hui. A l'instar de la morue qui allait le devenir dans les Maritimes et du blé dans les Prairies beaucoup plus tard, les fourrures constituaient l'unique produit de base sur lequel était fondé l'ensemble du développement socio-économique. De ce point de vue, les établissements, routes commerciales et appareils financiers créés par la traite des fourrures ont servi de creuset à l'unité géographique d'est en ouest du Canada. Comme l'a remarqué Innis, «les frontières du Canada sont le résultat de l'importance primordiale du commerce des fourrures...»<sup>1</sup>

Par conséquent, l'histoire de la traite des fourrures doit porter en premier lieu sur les diverses incursions européennes dans l'arrière-pays à partir de la vallée du Saint-Laurent et de la baie d'Hudson, pour s'attacher ensuite aux systèmes de transport et d'organisation socio-économique établis par ces deux groupes rivaux et, en dernier lieu, au conflit qui les opposa et qui eût leur fusion pour dénouement. En outre, l'histoire du commerce des pelleteries ne se limite pas à celle des marchands et de leurs activités. En effet, les nations indiennes ont eu une grande influence sur la traite qui, en retour, a modifié profondément leur mode de vie. De même, issus de la traite, les Métis y ont ensuite participé largement. Enfin, un autre groupe, parmi lequel on retrouve les missionnaires chrétiens, est venu s'établir dans l'Ouest au XIX<sup>e</sup> s., s'est attaqué à la traite des fourrures et a contribué à sa chute.

---

<sup>1</sup> N. du tr. Notre traduction.

A partir de l'étude de ces divers éléments, il est possible de dégager le profil d'une entité socio-économique originale qui a joué un rôle déterminant depuis le début de l'histoire de l'Ouest et du Nord canadien jusqu'à nos jours.

### *Des coutumes de traite qui s'opposent*

La lutte pour la suprématie dans le commerce des fourrures, qui opposa les marchands de Montréal et ceux de la baie d'Hudson, peut être divisée en quatre phases : 1670 à 1763, 1763 à 1804, 1804 à 1821 et 1821 à 1870. La première phase a été marquée à la fois par l'établissement des Britanniques sur les rives de la baie d'Hudson et par les premières explorations des Français dans l'arrière-pays. En 1668, deux marchands de fourrures français, Médard Chouart, dit des Groseilliers, et Pierre-Esprit Radisson, réussirent par dépit à convaincre la Cour de Charles II et des hommes d'affaires de Londres que la porte des plus riches réservoirs pelletiers se trouvait au nord de la baie d'Hudson. Constituée moins de deux ans plus tard, la CBH fonda des postes de traite à l'embouchure des grandes rivières se jetant dans la baie du même nom afin d'y drainer la traite des Indiens de l'intérieur. L'arrivée, sur ces entrefaits, de marchands rivaux de la Nouvelle-France et de leurs alliés indiens, déterminés qu'ils étaient à démanteler le réseau de traite des Anglais, provoqua une série d'âpres conflits. Entre les années 1731 et 1749, Pierre Gaultier de Varennes, Sieur de la Vérendrye, ses fils et son neveu établirent un ensemble de postes au nord-ouest de l'actuel Ontario et au sud du présent Manitoba et enlevèrent pour un temps une partie de la traite de la Saskatchewan à la CBH au profit de la Nouvelle-France. La défaite de la France aux mains de l'Angleterre en 1760 interrompit brusquement, quoique momentanément, les pressions exercées par les commerçants du Saint-Laurent.

Par suite de la Proclamation royale de 1763, qui jetait les bases du gouvernement britannique dans l'ancienne Nouvelle-France, et des efforts de libéralisation de la traite des fourrures des commerçants de Montréal, la concurrence s'intensifia considérablement au point d'engendrer de fréquents affrontements violents entre marchands «ennemis». Un nouveau genre de commerçants indépendants prit la relève des célèbres coureurs de bois dans la traite des fourrures. Ces indépendants, de souche française, puis britannique, parcouraient le nord et l'ouest de l'arrière-pays à partir d'entrepôts établis aux extrémités du lac Supérieur, soit Michillimakinac à l'est et Kaministikwia (appelé plus tard Fort-William et maintenant Thunder Bay) à l'ouest. Ils quittaient ces entrepôts pleinement ravitaillés en marchandises de traite pour les territoires de fourrures où ils hivernaient et commerçaient avec les Indiens. De retour aux rendez-vous annuels des Grands Lacs, ils remboursaient en pelleteries leurs fournisseurs de Montréal, se procuraient de nouvelles marchandises de traite et repartaient vers l'intérieur pour répéter le processus.

Il arrivait souvent que cinq ou six marchands se fissent la lutte pour un même réservoir pelletier. De fait, la concurrence qui faisait rage entre les divers

marchands et fournisseurs de Montréal était si ruineuse qu'elle força les adversaires à s'unir au moyen d'ententes annuelles ou d'associations. La première association de ce genre entre «hommes du Nord» (c'est ainsi que l'on appela bientôt ces hommes qui hivernaient et commerçaient avec les Indiens dans le Nord) fut constituée en 1779. Ce qui ne signifie pas toutefois, il s'en faut de beaucoup, que tous les «hommes du Nord» s'unirent de la même façon ni que la paix fut complètement instaurée. Au contraire, la concurrence continua à distiller des foyers de haine et de violence, qui demeurèrent partie intégrante de la traite des fourrures. Alexander Mackenzie, illustre explorateur et marchand, a d'ailleurs écrit le commentaire suivant sur un incident fort malheureux qui entraîna une alliance en 1787 :

«Par suite de l'assassinat de l'un de nos associés, de l'attaque qui en estropia un deuxième et de l'évasion *in extremis* d'un de nos commis, dont la poire à poudre fut transpercée par une balle, dans l'exercice de ses fonctions, ils (*les Northwesters*) furent forcés de nous céder une partie de la traite. Comme nous venions de subir une perte, cette association fut en tous points inespérée pour nous...»<sup>2</sup>

En fin de compte, une association plus structurée et plus officielle entre divers «hommes du Nord» et associés de Montréal vit le jour en 1804 sous la raison sociale de *Compagnie du Nord-Ouest* (CNO).

Pendant les années de luttes intestines que se livraient les marchands de Montréal, la CBH ne s'est pas, contrairement à ce qu'ont affirmé ses détracteurs, reposée sur ses lauriers. En effet, entre la fin des années 1760 et 1774, la CBH a organisé pas moins de quarante-quatre expéditions dirigées par les William Tomison, Samuel Hearne, William Pink et Louis Primo, notamment. Ces expéditions n'avaient pas pour mandat de s'engager dans le commerce des fourrures, mais visaient plutôt à attirer les Indiens aux postes de la baie d'Hudson. Au grand dam de la CBH, cette stratégie n'eût que des succès mitigés, surtout après que les marchands de Montréal eurent commencé à se rendre chez les Indiens pour y faire la traite (plutôt que de les attirer à eux) et à introduire de plus en plus de boissons alcooliques dans leurs marchandises de traite.

La CBH contre-attaqua en 1774 par l'établissement d'un poste de traite à l'intérieur des terres, soit Cumberland House qui est situé au confluent du réseau fluvial qui joint l'océan Arctique et la baie d'Hudson au centre des plaines. D'un seul coup, la lutte entre les deux puissances de traite s'en trouva envenimée et plus que jamais impitoyable. Cette guerre commerciale perdura pendant presque cinquante ans, s'intensifia lourdement avec la fondation de la CNO en 1804, pour finalement se résorber par la fusion de combattants épuisés sous la dénomination *Compagnie de la baie d'Hudson* en 1821.

---

2 N. du tr. Notre traduction.

L'évènement décisif qui entraîna la fusion en poussant le conflit à son point culminant, et dont ni l'une ni l'autre des compagnies ne purent vraiment se remettre, survint au confluent des rivières Rouge et Assiniboine. Aux prises avec un endettement croissant et de faibles rendements de traite, la CBH décida, au début des années 1800, d'accorder une concession de terre à l'un de ses principaux actionnaires, Lord Selkirk; cet aristocrate écossais, qui voulait installer en Amérique du Nord des cultivateurs ruinés, établit sa colonie sur la rivière Rouge, près de l'actuelle ville de Winnipeg et près de l'habitat du bison. Or, la CNO était d'avis que la colonisation nuirait à la production du pemmican (viande de bison séchée), qui était essentielle à la traite du Nord; plus encore, les «hommes du Nord» des deux compagnies jetaient l'anathème sur toute colonisation.

Au printemps de 1816, pour contrer d'éventuelles mesures de la CNO, la CBH prit d'assaut un poste de sa rivale, Fort Gibraltar, qui jouxtait la colonie et tenta de s'emparer de son approvisionnement en pemmican. En guise de représailles, un contingent de la CNO dirigé par Cuthbert Grant, un Métis de souches crie et écossaise, enleva les postes de la CBH sur la rivière Assiniboine, attaqua le gouverneur de la CBH et tua vingt de ses hommes près de Fort Douglas (ce fut l'incident de Seven Oaks de triste mémoire). L'hiver suivant, Lord Selkirk occupa le plus grand poste de la CNO établi à l'ouest du lac Supérieur, Fort William. Les conflits prolongés et coûteux qui s'ensuivirent, alliés comme nous le verrons plus loin aux nombreux problèmes de transport et aux difficultés économiques, constituent les facteurs principaux qui ont entraîné la fusion des deux compagnies en 1821.

L'union fut réalisée par un acte dit unilatéral en vertu duquel la CNO était dissoute tandis que la CBH devait négocier des ententes complexes avec les associés de son vieil ennemi. Pour l'essentiel, l'acte établissait deux ordres hiérarchiques : vingt-cinq agents principaux et vingt-huit marchands principaux; seuls les marchands pouvaient être promus agents et seuls les commis pouvaient devenir marchands. Les agents et les marchands touchaient en outre une quote-part des bénéfices générés par la traite : les agents touchaient 2/85, et les marchands 1/85, de 40 pour cent des bénéfices. La traite devait être réglementée par l'assemblée annuelle des agents principaux, ou Conseil du Nord, comme la CNO l'avait fait par ses assemblées annuelles au poste de Fort William. Et, en dépit de la dissolution de la CNO, ce furent des anciens associés de cette dernière qui occupèrent la majorité des nouveaux postes, soit quinze des vingt-cinq agents principaux et dix-sept des vingt-huit marchands principaux.

Le pouvoir suprême sur les destinées de la nouvelle compagnie était exercé par son gouverneur. D'abord chef du Département du Nord, George Simpson devint gouverneur de toute la Terre de Rupert (nom de tous les territoires de la CBH) en 1826 et régna en maître absolu sur ce vaste empire pendant les quarante années suivantes. Simpson entra à la CBH en 1820 à l'âge de 34 ans,

soit au moment où la guerre commerciale entre la CBH et la CNO en était à son paroxysme. Sans être des plus aimables, le futur gouverneur était un administrateur intraitable, tenace et consciencieux. Infatigable, il s'imposa même plusieurs épuisants et remarquables voyages d'inspection d'un bout à l'autre de la Terre de Rupert et tenta de surcroît d'établir sa résidence personnelle dans le Nord-Ouest. Rigoureux à l'excès, Simpson pratiquait une sérieuse économie et donnait de l'avancement à ses alliés de la CNO, qu'il avait nommés à des postes de la CBH. En outre, il défendit vigoureusement le monopole commercial et territorial de la CBH contre les attaques politiques de plus en plus nombreuses dont la CBH était l'objet tant au Canada qu'en Grande-Bretagne à mesure que les partisans de la colonisation, les missionnaires et les détracteurs de la Compagnie prenaient conscience des possibilités du développement agricole de l'Ouest.

### *Les facteurs économiques de la traite des fourrures*

La fourrure du castor constituait le principal matériau de base du chapeau de feutre européen, qui était très en vogue pendant les XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> s. Bien qu'au début du siècle suivant l'introduction de la soie se soit traduite par une baisse marquée de la traite dans l'ouest du Canada, d'autres usages furent créés pour la fourrure, comme la confection de manteaux, qui atténuèrent les effets de l'évolution de la mode.

La fourrure du castor est constituée de poils de garde, ou jarres, longs de 5 cm environ, et de duvet long d'à peu près 3 cm. C'est en hiver que l'on obtient les plus belles fourrures, soit lorsque le duvet est le plus fourni. Les plus recherchées étaient celles que les Indiens portaient sur leur dos, la fourrure contre la peau (le castor gras) : le frottement faisait disparaître les jarres et découvrait un léger duvet des plus doux, idéal pour le feutrage et bien préservé par les huiles naturelles du porteur.

De fait, le castor était un produit si important pour l'économie du Nord-Ouest que la plupart des marchandises de traite étaient évaluées en «made-beavers»<sup>3</sup>. Ainsi, un «made-beavers» valait, en 1820, une hachette; deux, un bon couteau ou un couvre-chef; trois, une couverture ou une chemise de flanelle; de six à dix, un fusil d'occasion; seize, une capote bleue (grand manteau à capuchon); et, de vingt à vingt-cinq, un fusil neuf. De même, les peaux d'autres animaux étaient évaluées en «made-beavers»; par exemple, à Fort Simpson, un «made-beaver» valait de une à deux fourrures de lynx, de une à sept peaux de marte, et de neuf à quatorze fourrures de rat musqué. Toutefois, les normes de traite d'après lesquelles étaient fixés les prix des fourrures pouvaient fluctuer d'une année à l'autre, de compagnie à compagnie, et même d'un poste à l'autre, suivant la situation locale, les marchés et l'éloignement de York Factory ou de Montréal.

---

3 Peaux de qualité supérieure servant d'unités de compte.

Les Indiens échangeaient leurs fourrures contre une grande variété de marchandises. La poudre, les plombs, les fusils, les textiles en vrac et le fil pour les filets de pêche ont été pendant toute l'histoire de la traite les marchandises les plus prisées. Venaient ensuite le brandy, les hachettes, les marmites et le tabac, tandis que les peignes, chapeaux, perles de verre et boutons étaient généralement le moins en demande. Ces catégories de biens pouvaient cependant varier aussi d'un poste à l'autre. Les Indiens se sont toujours plaints, avec raison d'ailleurs, de la qualité des marchandises de traite : les fusils ne duraient guère plus d'un an ou deux; certains étaient même défectueux au point d'exploser au tir, et donc de causer des blessures, voire la mort. La qualité des textiles et la taille de produits manufacturés, comme les capotes, laissaient aussi à désirer.

Quant aux mécanismes de traite, beaucoup a été dit. Abraham Rotstein a expliqué que le commerce des fourrures constituait bien plus qu'un échange d'objets : il s'agissait en fait, à son avis, d'un ensemble de cérémonies dont l'explication n'est pas seulement économique, mais aussi sociale et politique. D'après cet historien, la raison première qui poussait les Indiens à s'engager dans le trafic des fourrures était la mise sur pied et la préservation d'un réseau d'alliances fort complexe. Au contraire, d'autres historiens, comme Arthur Ray, sont d'avis que la traite des fourrures reposait, pour l'essentiel, sur des bases économiques. Quoiqu'il en soit, il reste que les prix et la valeur attribués aux marchandises, de même que les relations entre marchands et chefs de traite indiens et les relations fondées sur des alliances formées par mariages, ont été des facteurs décisifs de l'évolution de la traite.

Le processus de traite différait beaucoup d'un poste à l'autre. Toutefois, on sait, grâce à un compte rendu qui a été conservé, comment se déroulait la traite au poste de York Factory au XVIII<sup>e</sup> s. : plusieurs flotilles de canots, chacune dirigée par un chef, s'assemblaient assez loin pour ne pas être vues du poste; les chefs et l'agent du poste s'échangeaient alors des cadeaux; s'ensuivaient des cérémonies qui duraient deux ou trois jours et pendant lesquelles ils faisaient des discours et fumaient le calumet. C'est seulement après ces cérémonies que la traite proprement dite commençait. L'échange de biens se faisait par une fenêtre dans la «salle de traite»; un seul Indien était admis dans la pièce sous l'oeil vigilant de son chef qui surveillait les négociations derrière la dite fenêtre.

A première vue, il semble qu'à long terme la traite des fourrures ait été une entreprise lucrative. C'est du moins ce que l'on peut supposer : cette activité ne s'est-elle pas maintenue pendant deux siècles. En y regardant de plus près, cependant, on constate qu'à court terme les bénéfices étaient souvent illusoire et que le crédit à long terme était bien plus important pour la poursuite des activités de traite. En étudiant le financement de la traite de la CNO au début du XIX<sup>e</sup> s., on se rend compte des problèmes engendrés par la déficience des systèmes de crédit et de comptabilité de cette société. En effet, tous les frais, y compris les dépenses en capital pour des immobilisations, comme les bâtiments

et les embarcations, de même que les frais d'exploitation tels les salaires et les fournitures, étaient imputés à l'exercice pendant lequel ils avaient été engagés; on procédait ainsi parce que chaque traite était considérée comme une seule entreprise. Contrairement à la CNO, la plupart des sociétés commerciales répartissaient l'amortissement de leurs immobilisations sur toute leur vie utile. Il résultait des pratiques comptables de la CNO un compte de bénéfices trompeur pour les années où les dépenses en immobilisations étaient peu élevées. Par conséquent, les prévisions de bénéfices étaient en général trop généreuses. En outre, étant donné que tous les frais étaient inscrits à l'exercice auquel ils étaient imputables, il fallait souvent attendre cinq ou six ans avant de pouvoir clore le compte d'une traite donnée. On devait, notamment, faire la collecte de toutes les statistiques relatives au commerce de marchandises tant dans les postes de l'arrière-pays que dans les marchés métropolitains, pour ensuite les inscrire aux comptes de l'exercice pertinent. Les délais de la traite rendirent le système impraticable, à telle enseigne que les comptables chargés de régulariser les registres comptables de la CNO finirent par s'en arracher les cheveux. La faillite de la CNO était donc inévitable et elle s'est produite presque subrepticement.

L'organisation de la traite, dont le quartier-général était à Montréal, n'engageait que très peu d'espèces: les marchands de Montréal achetaient leurs marchandises de traite de fournisseurs métropolitains, qu'ils payaient en fourrures. Comme il s'écoulait deux ou trois ans avant que les fourrures parviennent sur les marchés européens, il était essentiel que les fournisseurs fassent crédit aux marchands; de fait, cela n'était que le prolongement du système de crédit mis sur pied par les «hommes du Nord» et les Indiens dans le Nord-Ouest. Ainsi, la compagnie de traite de Montréal promettait de rembourser ses créanciers de Londres non pas en argent sonnante, mais bien en fourrures.

D'autre part, il semble que la CBH, dont les comptes étaient tenus d'une façon plus prudente, ait généré pendant toute son existence de légers bénéfices. Société par actions à responsabilité limitée, qui pouvait répartir sa dette sur plusieurs exercices, la CBH surpassait en efficacité une société de personnes comme la CNO qui fermait ses comptes avec la traite de chaque année. La CBH a traversé sa plus longue période sans bénéfices entre 1690 et 1710, ce dont ses actionnaires ne semblent pas s'être plaints. Deux ans après cette disette, le nouveau gouverneur de la Compagnie, Sir Bibye Lake, instaura des pratiques administratives plus saines dans la gestion de la Compagnie. Pendant tout son mandat, qui prit fin en 1743, les bénéfices se chiffèrent entre 10 et 30 pour cent sur des dépenses d'exploitation annuelles de quelque £ 27 000. Ces bénéfices étaient bien inférieurs aux profits colossaux avancés par les adversaires de la Compagnie, mais ils étaient du moins suffisants pour que la CBH poursuive ses activités. En somme, la CBH constituait une petite entreprise qui faisait de relativement bonnes affaires.

Comme la concurrence entre la CBH et la CNO s'intensifiait à la fin du XVIII<sup>e</sup> s. et que le commerce sur les marchés des fourrures était interrompu en raison des guerres révolutionnaires et du blocus napoléonien, les dirigeants de la CBH étaient aux prises avec de nouvelles difficultés financières dont ils craignaient les répercussions possibles. Lorsqu'un homme d'affaires prospère de Londres, Andrew Wedderburn, prit les rênes de la Compagnie avec sa famille en 1809, la CBH accusait un découvert de £ 50 000 sans véritable perspective de pouvoir rembourser sa dette dans l'immédiat. Wedderburn réorganisa la Compagnie et mit en oeuvre une série de mesures visant à comprimer les dépenses. Les employés des postes furent contraints de s'approvisionner davantage sur place; une colonie fut établie sur la rivière Rouge (voir plus haut) et tout le personnel superflu éliminé. Ces mesures retardèrent l'accroissement de la dette jusqu'en 1820 où la Compagnie fut forcée de hausser sa dette à £ 75 000; hausse qui fut compensée quelque peu par le fait que les postes de l'intérieur commençaient à afficher des bénéfices. En fin de compte, la CBH s'est maintenue parce que ses administrateurs, à Londres, savaient exactement où étaient investis les capitaux et quels rendements attendre. Au contraire de la CNO, la CBH était une organisation stable qui n'était pas à la merci de l'expiration d'ententes entre associés indépendants, qui pouvait lever des emprunts supplémentaires et traverser de longues périodes sans verser de dividendes. On peut donc affirmer que le gage de succès dans le commerce des fourrures résidait non pas dans la situation géographique, mais bien dans la structure financière des entreprises. Si la CNO entra en négociations en 1821 le moins en bonne position, elle le devait au fait qu'elle détenait 78 pour cent de la traite au moment où la concurrence était le plus intense.

Il y a peu de chances que l'on établisse jamais qui de la CBH ou de la CNO a vraiment absorbé l'autre. Quelle que soit la réponse, il importe de tenir compte des deux modes différents de comptabilité et de financement examinés ci-dessus. On peut toutefois conclure sans trop d'hésitations que la fusion a profité beaucoup plus aux actionnaires de Londres, aux dirigeants de la CBH et aux «hommes du Nord» de la CNO, qu'aux marchands de Montréal et simples employés.

### *Méthodes et réseaux de transport*

Activité de loin la plus coûteuse de la traite des fourrures, le transport constituait en outre un des aspects qui distinguait la CNO de la CBH. En ce qui concerne la CNO, les frais de transport comptaient pour une bonne moitié des frais d'exploitation annuels de la Compagnie. Le succès de la traite a donc maintes fois dépendu largement de l'ingéniosité dont les compagnies ont fait preuve en ce domaine. Les associés de la CNO et leurs prédécesseurs, coureurs de bois et marchands de Montréal, ont dû mettre sur pied et maintenir un immense réseau

de transport et d'approvisionnement depuis Montréal jusqu'au bassin hydrographique du Mackenzie dans le Grand Nord et au bassin drainé par le Columbia vers le Pacifique.

La CNO se servait de deux genres de canots. Le premier, le «canot de maître», était utilisé pour le trajet entre Montréal et le lac Supérieur; il pouvait transporter cent ballots de 40 k chacun de même que dix hommes d'équipage et quelques passagers, soit une charge totale pouvant aller jusqu'à 0,45 t. Fait de morceaux d'écorce de bouleau ou de cèdre cousus ensemble avec des racines d'épinette, ou «wattape», le «canot de maître» mesurait en général 12 m de long, 2 m de large et 75 cm de profond. Étant donné qu'il fallait beaucoup d'hommes pour manoeuvrer ce genre de canot et que sa vie utile était très courte, la CNO finit par utiliser, au tournant du XIX<sup>e</sup> s., des navires à voiles sur la portion du trajet qui empruntait les Grands Lacs.

Le «canot du Nord» était mis à contribution pour le reste du réseau, soit de l'extrémité occidentale du lac Supérieur jusque dans l'arrière-pays. Longue de 7 m, large de 1 m et profonde de 20 cm, cette embarcation était d'ordinaire manoeuvrée par quatre à six hommes et pouvait transporter environ trente-cinq ballots; sa charge totale s'élevait à 1 666 kg. Comme ce type de canot ne durait guère plus d'une ou deux saisons, il fallait en fabriquer soixante-dix par an.

Certains ont affirmé que la CNO était désavantagée par rapport à la CBH, compte tenu des grandes distances que ses voyageurs devaient parcourir en partance de Montréal. De fait, la nouvelle société issue de la fusion des deux compagnies rivales n'utilisa plus la route de Montréal que pour le transport des passagers et du courrier, ce qui tend à confirmer l'affirmation susmentionnée.

La société née de la fusion organisait le transport des marchandises et des fourrures comme la CBH l'avait toujours fait, soit en passant par York Factory sur la baie d'Hudson; à partir de 1840, toutefois, la compagnie emprunta la route qui traversait la ville de Saint Paul (Minnesota) plutôt que la route du Saint-Laurent et des Grands Lacs. On pourrait donc avancer que cette nouvelle artère commerciale n'était, grâce à des innovations techniques comme le navire et la locomotive à vapeur, qu'une amélioration de l'ancienne route de Montréal. Il est certain qu'en créant cette nouvelle voie de commerce, la CBH s'exposait à voir des marchands indépendants contester son monopole dans l'Ouest, à l'instar des associés de la CNO un demi-siècle auparavant.

La CBH avait recours, pour voies de transport, aux cours d'eau qui débouchent dans la baie d'Hudson. Comme la Hudsonie était dépourvue de bouleaux et que les Indiens de la région n'étaient ni constructeurs de canots, ni payeurs d'expérience, il fallut bien à la CBH trouver un autre moyen de transport. Vers 1780, la CBH créa un bateau à fond plat, de type doris, que l'on appela plus tard «York Boat». Cette embarcation, qui pouvait naviguer à la voile, tenait particulièrement bien sur les grands plans d'eau et ne risquait pas d'être endommagée

par les glaces. Le «York Boat» était néanmoins très lourd et, par conséquent, ne se prêtait pas au portage : il fallait le traîner ou le haler sur des rouleaux. De dimensions diverses, sa quille mesurait généralement 9 m et il pouvait transporter jusqu'à cent-vingt ballots de 45 kg chacun, neuf hommes d'équipage, trois ou quatre passagers et des provisions. Fabriqué avec des résineux, le «York Boat» ne durait guère plus de deux ou trois ans. Ce genre de navire fut utilisé jusqu'à la fin du XIX<sup>e</sup> s., mais l'arrivée du premier vapeur de rivière, le *Anson Northup*, en 1859-1860, sur la rivière Rouge fut le signe précurseur de son inévitable disparition.

Les innovations techniques en matière de transport témoignent de l'ingéniosité dont ont fait preuve les compagnies de traite dans l'adaptation de leurs activités à une immense terre au climat aride et inhospitalier. Et, bien que le réseau de transport de l'«Empire du Saint-Laurent» ait sans doute entraîné la faillite de la CNO, on peut dire que c'est à lui que le Canada doit de s'étendre d'est en ouest. Cette configuration, d'abord établie par les routes commerciales et les postes de traite, puis adoptée par les chemins de fer, les réseaux routiers, les lignes d'aviation et les télécommunications, est donc essentielle si l'on veut comprendre l'histoire du Canada.

### *Aspects sociaux et main-d'oeuvre*

La traite des fourrures dans l'ouest du Canada requérait, même à ses débuts, une main-d'oeuvre abondante (des centaines d'employés aussi bien que de nombreuses familles indiennes et métisses) pour confectionner les vêtements, mocassins et raquettes, pour fabriquer et manoeuvrer les bateaux, canots et traînes, et pour construire les bâtiments nécessaires à la traite. Les marchands de fourrures, en prenant femme et en élevant des familles, créèrent une société unique en son genre dans le Nord-Ouest.

Si les opinions des historiens divergent quant à la réelle nature de cette société, il reste que tous s'entendent sur un point : du mode d'exploitation de la CBH et de la CNO découlèrent une organisation de travail et une hiérarchie différentes. Par ailleurs, l'important apport des Indiens et des Métis à ces éléments sera traité à part dans la présente brochure.

L'historienne Jennifer Brown décrit la CNO comme un ensemble d'associations entre Anglais et Ecossais fondées sur d'étroits liens familiaux et personnels. Certes, ces associations permettaient une certaine forme d'avancement, mais il existait une ligne de démarcation très nette entre les associés principaux ou «bourgeois» d'une part, et les travailleurs canadien-français ou «voyageurs» d'autre part. En 1804, la CNO employait 839 personnes : 45 bourgeois, 76 commis, 45 interprètes, 16 guides et 657 voyageurs. L'organisation de la société s'est modifiée au fil des ans sans toutefois altérer le fait que nombre des principaux bourgeois avaient un lien de parenté avec Simon McTavish qui, en

1779, s'unit au premier groupe de marchands qui allait former la CNO : les successeurs de McTavish, les frères William et Duncan McGillivray étaient également ses neveux. Ces liens familiaux étroits entre les marchands de Montréal et les «hommes du Nord» qui représentaient la Compagnie dans l'arrière-pays assurait une unité de vues. Les Alexander Mackenzie, Simon Fraser, Angus Shaw et autres célèbres associés de la CNO étaient en outre tous apparentés par mariage. La «filière» écossaise prend toute son importance lorsque l'on constate que, sur les 128 marchands principaux de la CNO entre 1760 et 1800, 77 étaient Écossais ou de descendance écossaise.

La nationalité écossaise et les liens parentaux n'étaient pas les seuls traits qui distinguaient les marchands des voyageurs. En effet, les «bourgeois» menaient un train de vie et cela, même au XVIII<sup>e</sup> et au XIX<sup>e</sup> s., digne d'un grand seigneur, voire d'un prince.

Quand un de ces marchands voyageait dans l'arrière-pays, il le faisait toujours dans le plus grand confort, en compagnie de ses serviteurs aussi bien que de ses mets et vins préférés. En 1787, des marchands principaux fondèrent le *Beaver Club* auquel seuls pouvaient adhérer les marchands qui avaient hiverné dans le Nord-Ouest. Tous les membres du *Beaver Club* de passage à Montréal étaient tenus, à moins d'empêchement, d'assister aux réceptions du Club, dont le menu offrait des mets typiques de l'Ouest comme du castor rôti et du pemmican, arrosés des vins les plus fins et des eaux-de-vie les meilleures. Une bonne description d'une telle réception nous est donnée par George Landmann, marchand:

«A cette époque, nous dinions à 16 heures. Après quelques verres, voire une bonne bouteille chacun, les hommes mariés (...) se retiraient. Une douzaine de célibataires restaient et buvaient à leur santé. Nous repartions de plus belle, comme les montagnards de l'Écosse en sont seuls capables, jusqu'aux petites heures du matin où nous étions dans un tel état d'euphorie que nous pensions tous pouvoir pousser des cris de guerre aussi bien que Mackenzie et McGillivray, chanter comme le pinson, boire comme le cheval boit les obstacles, danser sur les tables sans rien briser (...) Nous déchantions toutefois (...) au bruit des verres, des bouteilles, voire des tables se fracassant (...)»<sup>4</sup>

Il semble que les assemblées annuelles tenues en été entre les associés du Nord-Ouest et ceux de Montréal aient donné lieu aux mêmes ripailles du genre décrit ci-dessus. Cependant, ces dîners, qui se tenaient dans une grande salle pouvant contenir plus de deux cents personnes, à Fort William, s'adressaient tant aux

---

4 N. du tr. Notre traduction.

guides qu'aux associés, quoique ces derniers aient occupé la table d'honneur dressée des plus fins cristaux et de la meilleure chine, et qui dominait les tables à tréteaux des ordres inférieurs.

Les voyageurs étaient en majorité canadien-français, mais voyaient à cette époque de plus en plus de Métis de souches française et crie venir grossir leurs rangs. En cours de route, les voyageurs se conformaient à une stricte hiérarchie : chaque canot avait un «avant» qui commandait le canot, un barreur ou «gouvernail» et plusieurs «milieux»; chaque brigade formée de quatre à six canots était dirigée par un «guide». Les voyageurs qui faisaient la navette entre Montréal et Fort William étaient surnommés «mangeurs de lard» tandis que ceux qui faisaient le reste du trajet dans le Nord-Ouest s'appelaient «hommes du Nord». La grande différence de statut qui distinguait nettement les «hommes du Nord» des «mangeurs de lard» se traduisait par une forte différence de salaire : au début du XVIII<sup>e</sup> s., les «mangeurs de lard» touchaient seulement un peu plus de la moitié de la paye des «hommes du Nord». Tous les voyageurs avaient aussi droit à une ration de provisions dont les frais étaient prélevés sur leurs comptes. Comme ces derniers étaient généralement déficitaires, les «mangeurs de lard» étaient en fait dans un état perpétuel de servitude. En outre, lorsque le conflit entre les deux compagnies se résorba, il était inévitable que leurs salaires baissent.

D'autre part, la division du travail et l'organisation interne de la CBH différaient à plus d'un titre de celles de la CNO. Par exemple, jusqu'en 1810, les dirigeants de cette dernière ne participaient pas aux bénéfices de la Compagnie. L'agent principal, qui était responsable d'un grand poste et de son réseau de traite, relevait directement du «gouverneur» qui devait lui-même répondre de ses actes devant le conseil d'administration à Londres. Au début du XVIII<sup>e</sup> s., les agents principaux des postes de la baie d'Hudson et les capitaines de vaisseaux en rade exerçaient l'autorité suprême avec l'aide d'un comité consultatif composé généralement des plus anciens hommes de métier et maîtres-voiliers. Les corps de métiers attachés aux postes, qui comprenaient des charpentiers de navires, des menuisiers, des tonneliers, des maçons et des forgerons, étaient habituellement engagés en vertu de contrats de trois à cinq ans. Fortement patriarcale, l'organisation interne des postes suivait une hiérarchie de familles ou de maisons. Les exigences d'ordres militaire et naval qu'impliquait l'exploitation d'un commerce outre-mer, comme celle de la CBH, tempéraient toutefois la rigueur de ce modèle.

Au tournant du XIX<sup>e</sup> s., 80 pour cent de la main-d'oeuvre britannique en Amérique du Nord provenaient des Orcades, archipel situé au nord de l'Écosse. Issus principalement des classes moyennes et inférieures des paroisses rurales, les ouvriers orcadiens touchaient un maigre salaire annuel de £ 6, pension comprise; les ouvriers qualifiés orcadiens, comme les constructeurs de navires, avaient droit de £ 20 à £ 30 et en plus à des vêtements. Bien peu de ces hommes passaient toute leur vie dans le commerce des fourrures. En fait, la plupart ne

s'engageaient guère pour plus de huit ans et parvenaient à économiser la quasi-totalité de leurs salaires : sitôt leur contrat expiré, ils retournaient dans leurs îles natales pour y investir leurs économies dans l'agriculture. Minces au départ, les possibilités d'avancement des Orcadiens déclinèrent probablement à mesure qu'avancait le XIX<sup>e</sup> s. Ironie du sort, les Orcadiens acquirent la réputation, non méritée, d'hommes en qui l'on ne pouvait avoir confiance, et qui manquaient d'assiduité. Comme la fusion devenait inéluctable, la CBH entreprit de réduire leur nombre dans l'effectif des postes.

D'après Jennifer Brown, le recrutement des cadres à la CBH, pendant les années précédant la fusion, se faisait beaucoup moins qu'à la CNO selon des facteurs de parenté et d'origine nationale. Au XVIII<sup>e</sup> s., à tout le moins, les engagés avaient la possibilité de s'élever dans l'échelle et d'accéder à des postes de cadre. Vers la fin du siècle, cependant, la compagnie fut contrainte de faire son recrutement de commis et de rédacteurs directement en Angleterre en raison de ses besoins en personnel de bureau. Par conséquent, les possibilités d'avancement en étaient réduites d'autant pour le personnel de la Compagnie. Comme dans toute organisation composée uniquement d'hommes, les liens d'amitié entre cadres et subordonnés jouaient un grand rôle dans l'ascension des employés dans la hiérarchie de la CBH. Les liens créés au travail revêtaient donc plus d'importance à la CBH en matière de promotion que ne le faisaient les liens du sang et des classes sociales.

Parmi les facteurs qui ont le plus influé sur l'histoire de la société issue du commerce des fourrures, et qui différaient suivant la compagnie, on compte le réseau étendu de familles vassales établi par la CBH et la CNO. Au tournant du XIX<sup>e</sup> s., la CNO, à elle seule, nourrissait entre 1 200 et 1 500 femmes et enfants indiens. A la baie d'Hudson, en violation de l'interdiction formelle de cohabitation énoncée par la CBH, ses cadres, et sans doute un grand nombre de ses travailleurs, ont tôt fait de contracter mariage avec les filles de chefs indiens en vue. Indispensables aides et ciment d'alliances, les épouses indiennes se chargeaient de tâches comme la confection des raquettes, la préparation des peaux et la couture. En outre, elles servaient à l'occasion de guides et de traductrices. Certains documents laissent à penser qu'avant 1800 certains dirigeants et engagés de la CBH eurent plus d'une femme, contrairement à ceux de la CNO, qui en eurent rarement plus d'une. Les mariages étaient célébrés en grande pompe par le chef des postes suivant la façon du pays. Les hommes de la CBH ont adopté la pratique indienne de mariages successifs et ont souvent abandonné leurs femmes indiennes en quittant le Canada. Vers la fin du XIX<sup>e</sup> s., cependant, cette coutume devenait de moins en moins répandue à mesure que se faisait sentir l'influence des moeurs européennes. Les marchands de fourrures unis à des Indiennes ne ménagèrent pas leurs efforts pour que leurs enfants fassent de bons mariages. De fait, vers la fin du XVIII<sup>e</sup> s. et au XIX<sup>e</sup> s., on assista à une

forte hausse des unions entre enfants métis dont le père était marchand de fourrures. L'historienne Sylvia Van Kirk et d'autres chercheurs affirment, avec raison, que la multiplication de liens de cette nature constitue le fondement de la société unique dans le monde qui allait émerger dans l'Ouest avant 1870.

Ce type de mariage fut sérieusement contesté pour la première fois au début du XIX<sup>e</sup> s. Les événements qui ont marqué la vie privée du gouverneur de la Terre de Rupert, George Simpson, illustrent bien le type de changements dont les Métisses surtout subissaient les contrecoups. En effet, par son mariage avec une cousine, qui faisait suite à deux liaisons «à la façon du pays» avec des Indiennes, Simpson établissait un précédent qui allait être suivi par ses seconds. En 1821, il avait «épousé» Betsey Sinclair, fille métissée d'un ancien dirigeant de la Compagnie. Après avoir eu d'elle une fille, soit un an plus tard, il avait demandé à un ami qu'il se charge de lui trouver un nouveau compagnon. En 1825, il s'était uni avec Margaret Taylor, soeur de son serviteur. Après que cette dernière lui eut donné deux enfants, il l'avait répudiée, en 1830, pour épouser sa cousine anglaise.

Vers la fin des années 1820, le statut des Indiennes et des Métisses mariées à des Blancs se détériora davantage à l'arrivée de missionnaires accompagnés de leurs femmes. On remit alors en question l'acceptabilité, du point de vue social, de ces mariages «à la façon du pays». C'est en 1850 à la colonie de la rivière Rouge, centre du commerce des fourrures où dominait une population de Métis, que le conflit entre Blancs et «Bois brûlés» culmina et se traduisit par une hargneuse et sensationnelle poursuite judiciaire. Cette année-là, la rumeur publique voulait que Sarah Ballenden, Métisse mariée à l'agent principal John Ballenden, ait une liaison avec un militaire à la retraite, le capitaine Foss. Les femmes blanches de la colonie, qui se croyaient gardiennes des valeurs morales de la société, bannirent Sarah Ballenden de la Compagnie. Le capitaine Foss défendit son honneur devant les tribunaux d'où il sortit victorieux; cette vengeance devait toutefois avoir de profondes répercussions. A tout le moins, elle exacerba les tensions entre Blancs et Métis et accentua l'instabilité de la société engagée dans le commerce des fourrures.

Il est faux de prétendre que la plupart de la progéniture des marchands de fourrures a été admise au sein de la Compagnie. Au contraire, la majorité des enfants métis à la baie d'Hudson entraient dans la famille de leur mère et finissaient par constituer le noyau des populations indiennes et métisses établies près des postes. Ces groupes assuraient une bonne part de l'approvisionnement des postes. Servant aussi de main-d'oeuvre temporaire, ils devinrent un élément essentiel du commerce des fourrures. De même, les enfants issus d'unions entre Indiennes et voyageurs dans les Prairies formèrent la base de la future nation métisse. Pendant que certains Métis s'établissaient près des postes, d'autres fondaient des sociétés semi-nomades à des endroits qui, comme le lac Buffalo,

avaient l'avantage d'être bien situés par rapport à la chasse au bison, et où ils en vinrent à monopoliser la production et la vente du pemmican.

Les marchands de fourrures et leurs familles vécurent soit dans des postes fixés à demeure, comme Fort Churchill, seul poste fait de pierre où le froid était intense, York Factory ou Fort William, postes plus chauds et plus fonctionnels faits de bois, soit dans les abris de rondins. Ces établissements étaient généralement ceinturés de palissades qui, cependant, s'écroulaient souvent sous l'effet de la pourriture. Les plus grands postes comprenaient, au XIX<sup>e</sup> s. en particulier, une «grande maison» pour les marchands principaux et leurs familles, les quartiers des commis, des maisons qui abritaient la main-d'oeuvre et divers entrepôts. En dépit de leur caractère militaire, ces forts, ou postes de traite, servaient rarement des fins de défense. En fait, nombre de bâtiments non militaires étaient situés à l'extérieur des murs.

Si la vie dans les postes était structurée et disciplinée, on en peut ne dire autant des demeures des ouvriers où régnait le plus grand désordre, même d'après les normes de l'époque. Outre qu'elles étaient jonchées d'ordures, les cours intérieurs grouillaient de chiens qui jappaient et hurlaient à la moindre occasion. L'ameublement était en général simple et rustique. En revanche, les maisons des cadres étaient parées de ce que l'Angleterre pouvait produire de mieux. Fort Garry, Fort Chipewyan et York Factory possédaient tous trois une excellente bibliothèque; dans les plus grands postes, un piano-forte ornait le salon.

De plus, on pratiquait, à échelle réduite, l'agriculture et l'horticulture; jardins, champs, bétail et granges sont autant des manifestations de pratiques répandues, surtout au XIX<sup>e</sup> s. A titre d'exemple, Fort Edmonton était fort renommé pour ses champs et son hippodrome. Néanmoins, ces tentatives agricoles n'eurent que des succès mitigés; même la colonie de la rivière Rouge ne réussit jamais à se maintenir sans la chasse au bison.

### *Les peuples autochtones et le commerce des fourrures*

Historiens et anthropologues ont beaucoup discuté de la mesure dans laquelle les autochtones ont orienté la traite des fourrures pour ensuite en bénéficier, ou de la mesure dans laquelle ils sont devenus victimes d'un inexorable processus d'érosion culturelle. Certains chercheurs ont même prétendu que les techniques européennes et la demande pour les fourrures ont amené des modifications permanentes aux structures du travail et aux habitudes culturelles des peuples indigènes. D'autres vont même jusqu'à dire qu'en dernier ressort la traite des pelleteries aura entraîné une dépendance malsaine et injustifiée envers les produits européens, qui a fini par miner leur autonomie peu après les premiers contacts.

L'acquisition, la quantité et la consommation des articles de la traite ont joué un rôle de premier plan dans la transformation des sociétés autochtones. Les

outils en métal, les armes modernes et les textiles sont rapidement devenus des nécessités plutôt que des articles de luxe pour les tribus vivant dans l'entourage immédiat des Blancs. Il arrivait souvent que les Indiens qui commerçaient directement avec les compagnies ou qui agissaient à titre d'intermédiaires dans les réseaux de traite éloignés n'amassaient pas suffisamment de peaux pour acquérir les biens qu'ils jugeaient désormais indispensables à leur existence. Les compagnies et les commerçants indépendants, rappelons-le, ont répondu en instaurant un système de crédit qui a souvent eu pour conséquence chez leurs partenaires commerciaux indigènes un endettement si considérable qu'il leur devenait impossible de se retirer. Il y avait cependant deux côtés à cette médaille : d'une part, la structure de la dette personnelle des commerçants pouvait prendre des proportions si déraisonnables qu'elle entraînait la faillite personnelle des commerçants ou, dans le cas des fonctionnaires des compagnies, de sévères réprimandes ou le renvoi pur et simple; d'autre part, et voici où il fallait s'efforcer de maintenir un équilibre judicieux, le commerçant qui refusait d'accorder une marge de crédit risquait de perdre ses contacts amérindiens aux dépens de concurrents plus conciliants. En dernier ressort, il semble que du point de vue des commerçants, un degré raisonnable d'endettement des indigènes constituait une technique efficace de «contrôle social» permettant de créer un lien de dépendance entre les fournisseurs amérindiens et le commerçant — voilà la structure socio-économique qui a peut-être pavé la voie à l'inepte conduite des Affaires indiennes durant la période de colonisation ultérieure. Evidemment, ces liens n'avaient pas de caractère uniforme. Ils variaient d'une bande indigène à l'autre, selon l'emplacement géographique de chaque bande, les réseaux d'alliance et la dépendance à l'égard des produits européens perçus tantôt comme des nécessités vitales de la vie quotidienne, tantôt comme des objets de luxe facilement rejetables.

Les Indiens de l'arrière-pays, particulièrement les Cris, se sont rapidement adaptés à la traite. Au milieu du XVIII<sup>e</sup> s., durant la période des premiers contacts, les Cris habitaient le bouclier canadien, possiblement aussi loin que Le Pas à l'ouest, dans le Manitoba d'aujourd'hui. Aux postes de traite le long de la baie d'Hudson, ils échangeaient leurs propres fourrures et agissaient de plus en plus à titre d'intermédiaires pour le compte des autochtones habitant encore plus loin au coeur du pays. Ensuite, au fur et à mesure que les explorateurs et les commerçants français s'avançaient vers l'ouest, les Cris tentèrent de maintenir leur position en se déplaçant eux-aussi. A la fin des années 1700, on en comptait près de trois mille, dont seulement environ seize cents d'entre-eux survécurent à la terrible épidémie de rougeole qui les décima en 1819. Pour maintenir leur position dominante, les Cris durent s'allier avec les Assiniboines, le peuple le plus nombreux du sud des Prairies. Leur alliance contre la Confédération des Pieds-Noirs a duré jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> s. et a dominé le début de l'économie politique de la traite des fourrures et ce, même après que l'épidémie de petite vérole en 1839 eut changé le caractère de l'alliance. Après avoir été ravagés par

cette épidémie, les Assiniboines virent leur territoire se rétrécir considérablement. Les Cris des Plaines avaient entretemps été immunisés contre cette maladie, ce qui leur avait permis d'occuper les terres abandonnées par les Assiniboines. Au cours des années 1860, on en comptait environ dix mille et leur influence s'étendait sur une bonne partie des plaines centrales.

Quant aux plaines du sud-ouest de l'arrière-pays, elles formaient le territoire de la Confédération des Pieds-Noirs, qui comprenait une population de près de neuf mille personnes au début du XIX<sup>e</sup> s. La Confédération regroupait les Pieganes, les Sangs et les Pieds-Noirs (qui lui avaient donné son nom), leurs alliés, les Sarcees et les Gros-Ventres jusqu'à 1861. Ils traitaient avec les Cris au confluent des rivières Saskatchewan Nord et Saskatchewan Sud, près de l'actuel Prince Albert, mais comme ils étaient chasseurs de bison, leur dépendance envers la traite des pelleteries a toujours été marginale. Néanmoins, la traite ne fut pas sans répercussions puisqu'ils échangeaient aussi des chevaux de bât, du pemmican, des peaux de loup, de renard et de bison avec la Compagnie de la baie d'Hudson, sans compter les pelleteries remportées d'attaques contre les commerçants américains au sud. La traite avait vraisemblablement pour effet de renforcer le pouvoir des chefs Pieds-Noirs, comme la Compagnie reconnaissait leur rang de chef au cours des cérémonies entourant le commerce. D'ailleurs, la traite a peut-être influé sur l'incidence de la polygamie, car les femmes jouaient un rôle capital dans le traitement des peaux de bison.

Le peuple Athapaskan habitait la région au nord des Cris et à l'ouest, le long de la rivière Churchill. Les Hares, les Dogribs, les Slaveys, les Beavers et les Chipewyans étaient affiliés à ce peuple. Ils préféraient la forêt et les rivières à la toundra ou la plaine. Les répercussions de la traite des fourrures sur les Athapaskans sont dignes d'intérêt. Ils entrèrent d'abord en contact avec le marchand américain, Peter Pond, lorsque celui-ci établit le premier poste de traite dans la région en 1778. Durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> s., les schémas culturels fondamentaux des Athapaskans semblent demeurer intacts. Aucun aspect de la traite n'avait pris assez d'importance pour modifier leurs moeurs et coutumes, et le peuple en général ne s'intéressait pas au système de commerce européen. De fait, très peu d'entre eux se rendaient au fort et, au début des années 1800, l'un des groupes négligea de se présenter deux ans d'affilée même s'il ne demeurait qu'à deux jours de distance. Cependant, on note certains changements chez les Athapaskans : l'usage du fusil accélérât le cycle des vaches maigres et des vaches grasses, ce qui avait pour effet de les disperser encore plus dans l'ensemble de leurs territoires de chasse. Cela devait accentuer encore davantage les tensions entre les divers groupes et familles comme devait aussi le faire la tendance croissante à la spécialisation. En effet, des familles entières étaient employées à la pêche et à la chasse au caribou pour le compte des postes de fourrures et commencèrent de ce fait à se rassembler fréquemment dans des camps de viande et de poissons qui avoisinaient les postes. La possibilité

d'obtenir de l'aide médicale durant les épidémies du XIX<sup>e</sup> s. devait avoir le même pouvoir d'attraction. A la fin, cependant, les Athapaskans restèrent attachés à la chasse et à la trappe, la traite n'étant pour eux qu'une occupation secondaire.

Les Assiniboines, comme les Pieds-Noirs d'ailleurs, n'ont jamais entièrement dépendu de la traite pour survivre. Ils échangeaient plutôt leurs fourrures pour des objets de luxe comme l'alcool et le tabac ou pour certaines nécessités telles les munitions. Mais les Cris, dit-on, en vinrent à en dépendre entièrement. Déjà, en 1801, Daniel Harmon, célèbre marchand de fourrures, dit des Cris :

«Les Indiens de cette région sont habitués d'utiliser les produits européens depuis si longtemps qu'il leur serait maintenant très difficile de s'en passer pour assurer leur survie. Ils ont particulièrement besoin d'armes à feu, pour abattre le gibier, de haches, de chaudrons, de couteaux, etc. Ils ont presque délaissé l'arc et les flèches; et, il leur serait presque impossible de couper du bois à l'aide d'outils faits de bois ou d'os.»<sup>5</sup>

Ainsi s'est instauré le cercle vicieux de la dépendance dont le centre allait passer, avec le déclin de la traite des fourrures vers la fin du XIX<sup>e</sup> s., de la Compagnie aux missions pour se retrouver en dernier lieu chez le gouvernement canadien. Malheureusement, il s'agissait d'un cercle que ces organismes ne pouvaient ou ne voulaient pas briser et qui se perpétue encore aujourd'hui.

### *Les Métis*

Il est arrivé trop souvent que l'on considère les Métis habitant l'ouest des Prairies comme une population homogène ayant une identité collective commune. La réalité est bien plus complexe. Au XVIII<sup>e</sup> s., les femmes des tribus amérindiennes entourant les postes de la baie d'Hudson, s'unirent en grand nombre avec les agents de la Compagnie et leur donnèrent des enfants. Leur progéniture au sang mêlé, à l'exception des personnes qui s'identifiaient à leur père britannique, étaient d'ordinaire assimilées par la famille de la mère pour former les Cris des postes. Il est difficile de déterminer si les Métis de langue anglaise, qui ne faisaient pas partie des Cris des postes et que l'on ferait peut-être mieux d'appeler les Anglais de la baie d'Hudson, ont en fait acquis une identité qui leur soit propre. Après la fondation par Selkirk de la colonie de la rivière Rouge en 1812, la fusion ultérieure des deux compagnies et l'apparition de fonctionnaires à la retraite, cette population a pu former une communauté métisse homogène d'expression anglaise. En raison de leur association avec la Compagnie, ces Anglais de la baie d'Hudson n'ont pas, par exemple, appuyé les Métis dans leur opposition à la fondation de la colonie de Selkirk. C'était une population

---

5 N. du tr. Notre traduction.

«écartelée», incertaine de son appartenance à la nation indienne, britannique ou métisse. Néanmoins, à la suite de crises dans la colonie au cours des années 1860 et compte tenu qu'ils étaient pour la plupart protestants, les Anglais de la baie d'Hudson établis à la colonie de la rivière Rouge s'identifièrent de plus en plus à leurs ancêtres européens. Cependant, nombreux furent ceux qui, ayant poussé vers l'intérieur ou ayant déjà habité cette région, comme Charles Pratt, catéchiste de la *Church Missionary Society*, accompagné de toute sa famille, rejoignirent les bandes amérindiennes et vinrent par la suite habiter les réserves à leurs côtés.

En revanche, le sang mêlé qui coulait dans les veines des autres Métis provenait de l'union des femmes crie avec les voyageurs canadiens-français de la Compagnie du Nord-Ouest ou avec les bourgeois écossais de la même compagnie, bien que l'on ait vu parfois des femmes ojibway ou chipewyan participer à ce genre d'union. Il en est résulté que les Métis étaient de religion catholique romaine et de langue française ou crie. Dès 1812-1814, le nombre des Métis s'élevait à plusieurs milliers. D'un mode de vie semi-nomadique, ils s'établirent dans les Prairies à divers endroits comme le lac Bison, Fort Carlton, Fort Edmonton, Rocky Mountain House et évidemment la rivière Rouge.

Cuthbert Grant, de White Horse Plain, est le plus célèbre des premiers Métis. Le père de Grant, employé de la CNO, s'était rendu à Fort Chipewyan en 1789 et se vit confier par la suite la responsabilité des postes de traite de la CNO sur la Haute Assiniboine. C'est là que Grant est né d'une mère amérindienne. A la mort de son père, on envoya Cuthbert parfaire son éducation à l'extérieur, d'abord à Montréal, ensuite en Ecosse. Il est revenu dans le Nord-Ouest en 1812, au moment même où Selkirk établissait sa colonie à la rivière Rouge. En prenant la tête de la lutte contre la colonisation, Grant a précipité la création d'une coalition de Métis que l'on a souvent désignée comme étant, avec la résistance de Riel en 1869 et la rébellion du Nord-Ouest en 1885, à la base de la naissance et de l'affermissement du sentiment national chez les Métis. Lorsqu'il lui apparut que, malgré l'anéantissement des hommes du gouverneur Semple à Seven Oaks, l'opposition était vouée à l'échec, Grant persuada les Métis de s'établir sur des terres le long de la rivière Assiniboine, près de White Horse Plain et sur la rivière Rouge, au sud de l'Assiniboine. Les colonies anglaises se trouvaient à quelques kilomètres au nord.

La vie économique des Métis, qu'ils soient sédentaires ou nomades, était axée sur la chasse au bison. Afin d'assurer la stabilité de l'approvisionnement en pemmican, les compagnies avaient établi des postes de traite à des points stratégiques des principales régions de prédilection des bisons. Par exemple, au cours des premières décennies du XIX<sup>e</sup> s., la CNO elle seule devait se procurer de 18 000 à 27 000 kg de pemmican tous les ans. Après la fusion, les besoins de la Compagnie augmentèrent de façon draconienne pour atteindre approximativement 45 000 kg de pemmican en 1840, et environ le double de ce nombre en 1870. Les Métis fournissaient aussi une bonne partie de la viande de bison dont

avait besoin la colonie de la rivière Rouge. Cela devait représenter même selon des estimations prudentes, près de 900 000 kg en 1830 et environ 3 600 000 kg en 1870.

Ecrivant au milieu des années 1850, Alexander Ross, l'historien de la rivière Rouge, nous donne probablement la meilleure description de la chasse à la rivière Rouge, qui était la plus importante des Prairies :

«Imaginez 400 cavaliers fonçant à toute allure dans un troupeau de quelques milliers de bisons qui dévalent la plaine. Les cavaliers sont enveloppés d'un nuage de poussière et de volutes de fumée qui noircissent le ciel, se croisant et se recroisant sans arrêt dans toutes les directions. Les coups de feu fusent de la droite, de la gauche, derrière, en avant, ici, là, deux, trois, une douzaine à la fois, se succédant à courts intervalles ou se déclenchant tout d'un coup. Les chevaux trébuchent, les cavaliers culbutent, les bêtes mortes ou blessées s'effondrent çà et là, les unes sur les autres; et ce va-et-vient, cette incroyable mêlée se poursuit durant des heures dans la plus parfaite confusion.»<sup>6</sup>

Malgré l'apparente cohue, les chasses se déroulaient de façon ordonnée et structurée sous la direction du maître de chasse. Elles étaient d'une importance si capitale qu'un tiers des Métis de la rivière Rouge y participaient. En 1849, en un seul après-midi, 1 776 bêtes furent abattues, donnant 1 213 balles de viande séchée, 166 sacs de gras (pesant 90 kg chacun) et 556 vesicules d'amourettes (5,4 kg chacune). Le nombre de chariots utilisés pour la chasse est passé de 540 en 1820 à 1 210 en 1840.

Le genre de vie et la nature sociable des Métis, surtout au cours de l'âge d'or du commerce des fourrures entre 1821 et 1860, ont donné naissance à de nombreux récits légendaires. A l'encontre de leurs ancêtres européens, les Métis n'orientaient pas leur vie sur le travail : ils ne vivaient pas pour travailler. Comptaient beaucoup plus à leurs yeux la famille, la vie sociale et les choses qui permettaient d'exceller à la chasse : les fusils et les chevaux. La plupart d'entre eux s'installaient tout simplement sur des terres, de forme étroite et allongée, sur les rives de la rivière, sans se donner la peine d'enregistrer un titre de propriété officiel et ne consacraient que peu de temps à l'agriculture, sauf pour ensemercer quelques hectares d'orge et un lopin de pommes de terre. Les Métis construisaient des maisons de bois en pièce sur pièce selon la méthode québécoise. Un examen de leurs revenus et dépenses révélerait qu'ils étaient particulièrement fiers de leur tenue vestimentaire. Les hommes portaient d'ordinaire une «capote» de serge bleue avec des boutons cuivrés, une chemise de flanelle rouge et noire qui servait aussi de gilet, des mocassins de cuir, une ceinture fléchée en guise de ceinturon et un pantalon de toile du pays brune et blanche. Les femmes

---

6. N. du tr. Notre traduction.

s'habillaient de façon plus discrète : une jupe ou une robe foncée, des mocassins et un châle.

Les Métis ne se considéraient pas comme de simples chasseurs de bison et fournisseurs. Dès les années 1840, ils militaient pour obtenir le droit de mener leur propre commerce de fourrures, malgré le monopole de la CBH, et celui d'agir à titre de transporteurs autonomes. Ils y étaient fortement encouragés par le clergé catholique. En 1849, la CBH, en un ultime effort pour faire respecter l'exclusivité que lui accordait sa charte, fit arrêter un Métis, Guillaume Sayer, et l'accusa de trafic des fourrures. Le tribunal de la rivière Rouge le déclara coupable, mais cédant aux pressions considérables d'une bande de Métis armés, il recommanda la clémence. L'agent principal abandonna toute poursuite. De ce jour, la traite des fourrures se fit à toutes fins utiles librement et un grand nombre de Métis de la rivière Rouge commencèrent à commercer et à transporter fourrures et marchandises à leur propre compte en profitant des nouvelles installations de transport qui passaient par Saint Paul (Minnesota) au sud. Il convient de signaler toutefois que la Compagnie continua d'exercer une influence économique prépondérante dans la région et demeura le principal employeur.

Passé 1850, un embryon de classe commerçante métisse se développa à la colonie de la rivière Rouge et assura l'orientation de la collectivité. Le père de Louis Riel était un des premiers membres de cette élite et ses diverses entreprises commerciales étaient le symbole de la vitalité des marchands métis. Ce petit noyau formé d'une élite solidaire influa, en collaboration avec le clergé catholique, sur l'exercice de l'autorité locale et donna son appui à une opposition vigoureuse du monopole de la Compagnie, ce qui entraîna par la suite la chute du système de traite des fourrures qui avait régné sur l'arrière-pays pendant près de deux siècles.

### *L'arrivée des missionnaires*

En plus des pressions économiques et sociales qui tiraillaient l'Ouest, des forces externes allaient bientôt jouer un rôle dominant dans le déclin du commerce des fourrures. Les problèmes économiques et politiques de la Grande-Bretagne, l'expansionisme aveugle du Haut-Canada et, non les moindres, les politiciens d'Ottawa, tout concourait à faire de l'Ouest une terre promise d'où le commerce des fourrures allait être écarté pour faire place à de nouveaux axes de développement. Les précurseurs de cette épopée furent les missionnaires chrétiens qui posèrent les premiers le pied sur un sol où leurs idées ne tarderaient pas à transformer l'âme même de l'Ouest.

L'arrivée de l'Eglise catholique romaine en 1818, de l'Eglise d'Angleterre en 1820, et des Méthodistes en 1840, signala le début d'une ère où la présence

religieuse jouerait un rôle de première importance dans la vie sociale et précipiterait le déclin du commerce des fourrures. En s'opposant à ce commerce, les missionnaires travaillaient de fait à son abolition et à son remplacement par l'agriculture. Les marchands de fourrures étaient en conflit perpétuel avec les missionnaires. A la fin, le Gouverneur Simpson ne toléra leur présence en Terre de Rupert qu'en raison des entrées qu'ils avaient au Parlement britannique où l'inquiétude croissante à l'égard des peuples autochtones de tout l'empire obligea la Compagnie à adopter une attitude plus conciliante. Au départ, Simpson espérait restreindre les activités des missionnaires à la seule colonie de la rivière Rouge. Puis en 1840, les Méthodistes, qui semblaient s'opposer avec moins de virulence à la traite, obtinrent la permission d'établir un poste à Rossville, près de Norway House. C'est là que le révérend James Evans a perfectionné un alphabet syllabique de la langue crie, dont on se sert toujours aujourd'hui. Au grand dam de la Compagnie, il fomenta un certain degré d'agitation chez les travailleurs à l'encontre des conditions inhumaines qui sévissaient dans le transport par eau entre York Factory et la rivière Rouge. Simpson réussit à le faire relever de ses fonctions en 1846.

Mais une brèche avait été ouverte dans le barrage. La nécessité d'établir des colonies missionnaires de caractère agricole à l'intérieur de la Terre de Rupert s'imposait, inexorablement. Les Catholiques et les Anglicans ont tôt fait d'établir un chapelet de postes dans les Prairies. Entre 1840 et 1860, ils fondèrent des établissements comptant une poignée de familles indiennes et métisses, jusqu'à une centaine à Saint Peters (rivière Rouge), Rossville (Norway House), Stanley (rivière Churchill), Pigeon Lake (centre de l'Alberta), Prince Albert (centre de la Saskatchewan), Fort Victoria (centre-est de l'Alberta) et The Pas (nord du Manitoba).

Les missionnaires ne brûlaient pas tous d'une ardeur égale pour la colonisation. Tandis que les Méthodistes et la plupart des Anglicans pensaient que les colonies devaient être fondées et l'agriculture apprise avant que l'on puisse enseigner le christianisme avec un quelconque succès, les Catholiques quant à eux croyaient que l'aversion envers la charrue n'était pas forcément synonyme d'aversion envers la Chrétienté. Néanmoins, les missionnaires finissaient toujours par encourager l'agriculture, malgré son peu de succès, attribuable pour une large part aux caractéristiques du sol, aux variétés impropres des semences, aux gels hâtifs et à la pénurie évidente de marchés. Les quelques colonies florissantes, comme celle de Rossville, devaient leur bonne fortune aux possibilités d'emploi découlant de la traite des fourrures. Même le gouverneur Simpson s'aperçut que la concentration de la main-d'oeuvre indigène dans les divers postes où la présence des missionnaires exerçait une influence stabilisatrice pouvait être favorable à la Compagnie.

L'établissement des colonies agricoles a probablement accentué le cercle vicieux de dépendance que subissaient les Indiens, et qui avait été instauré à

cause du commerce des fourrures. C'était une opinion fort répandue parmi les missionnaires que l'agriculture avait échoué pour une large part en raison de l'inaptitude des Indiens plutôt qu'en raison des conditions climatiques ou agronomiques. Malgré des échecs répétés et leur ignorance des exigences de l'agriculture dans l'Ouest canadien, les missionnaires fournissaient sans cesse de nouvelles ressources pour de nouvelles tentatives. Lorsque la traite des fourrures s'effondra vers la fin des années 1860 et au début des années 1870, les missionnaires continuèrent de fournir leur aide habituelle.

En favorisant l'agriculture et la colonisation qui étaient essentiellement aux antipodes de la vie nomade et aventurière des chasseurs de bison et des trappeurs et en répandant des valeurs morales et sociales qui divisèrent les populations, les missionnaires intensifièrent les tensions collectives qui animaient la colonie de la rivière Rouge et précipitèrent ainsi la fin de l'ordre ancien.

### *Conclusion*

Les forces qui ont entraîné le déclin du commerce des fourrures étaient irrésistibles. Durant la première moitié du XIX<sup>e</sup> s., la soie remplaça la fourrure dans la fabrication des chapeaux. Même si le commerce des fourrures se maintenait au fur et à mesure que l'on trouvait de nouveaux usages pour la fourrure, il devenait beaucoup moins rentable à une époque où la Compagnie et les commerçants autonomes entraient de nouveau dans une phase de vive concurrence. Mais surtout, à partir de 1850, il était inévitable que la colonisation finisse par refouler le commerce des fourrures de plus en plus loin au cœur du bouclier canadien, dans des régions de plus en plus éloignées des centres de population et de commerce qui se développaient au sud. La menace à peine voilée de l'expansionisme américain qui cherchait à annexer les Prairies suscita un profond intérêt pour l'Ouest canadien chez les politiciens impérialistes d'Angleterre et chez les tenants de l'expansion vers l'Ouest dans les colonies canadiennes. Il devenait donc de plus en plus évident que les heures du commerce des fourrures étaient comptées et que les structures sociales et financières qui lui servaient d'appui n'avaient plus assez de force et de cohésion interne pour résister aux intervenants qui bientôt domineraient l'Ouest.

L'acquisition de la Compagnie de la baie d'Hudson en 1862 par l'International Financial Association, qui s'intéressait à la colonisation et au développement du chemin de fer et du télégraphe, tout autant que la cession de la Terre de Rupert au Canada en 1869-1870, marquèrent la fin d'un système économique et social qui avait reposé sur le commerce des fourrures. Les habitants de la Terre de Rupert ne furent pas consultés quant à leur sort. Ils contestèrent si rigoureusement ces mesures que les troupes impériales durent se rendre à la rivière Rouge pour évincer le nouveau gouvernement provisoire dirigé par Louis Riel. Mais depuis quelque temps déjà, le règne du commerce des fourrures tirait à sa fin. Néanmoins, même si le cours de l'histoire de ce commerce était

dirigé à partir de la métropole, que ce soit Londres ou Montréal, une forme de société particulière avait pris racine dans la Terre de Rupert. Cette société, avec toutes ses diverses composantes, était douée d'un caractère, d'une vitalité suffisante pour façonner la politique, la société et les idées qui se perpétuent encore aujourd'hui dans l'Ouest canadien.

## OUVRAGES A CONSULTER

Au cours des quinze dernières années, le commerce des fourrures a fait l'objet d'études par d'éminents historiens. Certains ouvrages rédigés avant 1970 demeurent encore aujourd'hui des oeuvres de référence, notamment les traités de A.S. Morton, *The History of the Canadian West to 1870* (Toronto, University of Toronto Press, 1939); de E.E. Rich, *The Hudson's Bay Company*, en trois tomes (Toronto, McClelland and Stewart, 1960); et évidemment l'oeuvre de H.A. Innis, *The Fur Trade in Canada* (Yale University Press, 1930 et les nombreuses réimpressions). La meilleure des synthèses, malgré sa qualité inégale, demeure celle qu'a rédigée E.E. Rich, *The Fur Trade and the Northwest to 1857* (Toronto, McClelland and Stewart, 1967).

De ces premiers érudits, Innis est celui qui a marqué le plus profondément l'historiographie canadienne, sans pour autant être une figure dominante dans le domaine des études de la traite des fourrures. Les historiens du commerce des pelleteries ne se sont pas limités au cadre théorique de la thèse des produits de base, qu'Innis leur proposait, mais ils ont préféré poursuivre des recherches personnelles dans leurs directions respectives, comme le signale d'ailleurs Adrian Tanner dans «The End of Fur Trade History» (*Queen's Quarterly*, Printemps 1983, pp. 176-191). Ni A.S. Morton ni E.E. Rich ont appuyé leurs travaux sur la thèse des produits de base. De fait, L.G. Thomas, qui a influencé de nombreux historiens contemporains de la traite des fourrures, faisait remarquer dans son introduction à la réédition de l'ouvrage de A.S. Morton que ce dernier n'appartenait à aucune école historiographique particulière, même s'il avait tenté une réinterprétation des données historiques relatives à des personnes comme Selkirk et La Vérendrye. Quant à l'historien Rich, il étudiait l'évolution de l'Ouest sur une toile de fond impérialiste et s'intéressait surtout aux politiques de la traite dans le contexte des relations internationales.

Il est paru récemment deux excellents ouvrages qui parcourent en survol la période du commerce des fourrures : de Daniel Francis, *Battle for the West: Fur Traders and the Birth of Western Canada* (Edmonton, Hurtig Publishers, 1982) et de Glyndwr Williams, «The Hudson's Bay Company and the Fur Trade: 1670-1870» (*The Beaver*, automne 1983). Ce sont des lectures très recommandées en ce sens qu'elles essayent d'englober toutes les plus récentes recherches en les mettant à la portée du lecteur.

Ces dernières années, le rôle joué par les Indiens dans le commerce des fourrures a suscité de plus en plus d'intérêt. Les travaux d'Arthur Ray sont de loin les meilleurs en ce domaine. D'une importance particulière, bien que d'une lecture très difficile, mentionnons *Indians in the Fur Trade 1660-1870* (Toronto, University of Toronto Press, 1974); aussi de Donald B. Freeman, *Give us Good Measure: an Economic Analysis of Relations Between the Indians and the Hudson's Bay Company before 1763* (Toronto, University of Toronto Press,

1978). Il ne faut pas oublier les excellents comptes rendus de Daniel Francis et de Toby Morantz, *Partners in Furs: A History of the Fur Trade in Eastern James Bay 1600-1870* (Kingston et Montréal, McGill-Queen's University Press, 1983); et de Shepard Krech III, *The Subarctic Fur Trade: Native Social Economic Adaptations* (Vancouver, University of British Columbia Press, 1984). Les chapitres d'introduction de l'ouvrage de Gerald Friesen, *The Canadian Prairies: A History* (Toronto, University of Toronto Press, 1985) sont aussi d'excellents sommaires des répercussions du commerce sur les populations indigènes des Prairies.

On a aussi consacré récemment beaucoup d'attention à l'histoire sociale de la traite. Les principaux volumes sont de Sylvia Van Kirk, *Many Tender Ties: Women in Fur Trade Society in Western Canada 1670-1870* (Winnipeg, Watson and Dwyer, 1980); et de Jennifer S.H. Brown, *Strangers in Blood: Fur Trade Company Families in the Indian Country* (Vancouver, University of British Columbia Press, 1980). Pour un bon aperçu des divers autres travaux en cours qui portent sur les questions de main-d'oeuvre et les aspects socio-historiques de cette période, il est utile de se reporter aux essais publiés sous la direction d'Arthur Ray et de Carol Judd, *Old Trails and New Directions: Papers on the Third North American Fur Trade Conference* (Toronto, University of Toronto Press, 1980). Van Kirk soutient qu'il y avait dans l'Ouest une société homogène qui reconnaissait les relations entre Indiens et Blancs et où les femmes autochtones avaient un rôle important et précis à jouer. C'est l'intrusion des femmes blanches à partir de 1830 qui aurait entraîné la détérioration de cette société. Quant à Jennifer Brown, elle souligne les différences entre les structures sociales propres à la Compagnie du Nord-Ouest et à la Compagnie de la baie d'Hudson durant le régime de la traite des fourrures. Elle réoriente ainsi un bon nombre des hypothèses antérieures sur l'importance des relations familiales dans la traite.

L'ouvrage classique sur les Métis reste celui de M. Giraud, *Le Métis canadien* (Paris, Université de Paris, 1945). La meilleure série d'articles (synthèses des connaissances actuelles) parue récemment est celle dont Jennifer Brown et Jacqueline Peterson ont dirigé la publication et qui est intitulée *The New Peoples* (Winnipeg, University of Manitoba Press, 1985). Les articles qui tentent de situer les sang-mêlé anglophones dans leur contexte sont d'un intérêt particulier.

Les travaux biographiques relatifs à la traite des fourrures sont légion, mais peu d'entre eux sont de qualité exceptionnelle. La meilleure biographie de Selkirk est toujours celle de John Morgan Gray, *Lord Selkirk of Red River* (Toronto, Macmillan, 1964); sur la vie de George Simpson, retenons l'ouvrage quelque peu décevant de John S. Galbraith, *The Little Emperor, Governor Simpson of the Hudson's Bay Company* (Toronto, Macmillan, 1976). La meilleure biographie d'un chef métis durant la période de traite des fourrures demeure celle de Margaret Macleod et de W.L. Morton, *Cuthbert Grant of*

*Grantown* (Toronto, McClelland and Stewart, 1963). La plupart des documents sur la Compagnie du Nord-Ouest sont plutôt malvenus, bien que le livre de Marjorie Wilkins Campbell, *North to the Sea: A Biography of William McGillivray* (Toronto, Clarke Irwin, 1975) ne soit pas dénué d'intérêt.

Les historiens de la traite des fourrures ont établi les normes canadiennes d'excellence en matière de séries de revues et de collectifs. Les meilleurs recueils nous viennent de la *Hudson's Bay Record Society* et de la *Champlain Society*, bien qu'il vaille la peine d'en consulter plusieurs autres pour la qualité de leur introduction. Parmi les plus importants, signalons de W. Kaye Lamb, ed., *The Journals and Letters of Sir Alexander Mackenzie* (Cambridge, Cambridge University Press, 1970); du même auteur, *The Letters and Journals of Simon Fraser, 1806-1808* (Toronto, Macmillan, 1960); de Victor Hopwood, ed., *David Thompson: Travels in Western North America, 1784-1812* (Toronto, Macmillan, 1971). Enfin, nous devons à Frederick Merk, ed., *Fur Trade and Empire* (Cambridge, Harvard University Press, édition 1968), un compte rendu de premier ordre des voyages de Simpson dans l'Ouest.

Le rôle déterminant des missionnaires et le déclin de la traite des fourrures sont abordés par Frits Pannekoek dans «The Rev. Griffiths Owen Corbett and the Red River Civil War of 1869-70», dans *Canadian Historical Review* (Juin 1976); et «The Anglican Church and the Disintegration of Red River Society, 1818-1870», dans Carl Berger et Ramsay Cook, ed., *The West and the Nation: Essays in Honour of W.L. Morton* (Toronto, 1976). Voir aussi «The Historiography of the Red River Settlement», *Prairie Forum* (Printemps 1981).

Le Musée national de l'Homme a également constitué de nombreux cahiers d'information traitant de la naissance de l'Ouest canadien. Celui de Sylvia Van Kirk en constitue un résumé particulièrement utile. Les enseignants trouveront que les cahiers de Jackdaw sur le commerce des fourrures, le Passage du Nord-Ouest, Selkirk et, enfin, Riel, sont des documents qui recèlent d'observations intéressantes, mais qu'il faut les compléter, comme tout matériel didactique, par la lecture de solides ouvrages d'histoire.

