

CHAPITRE 4

HISTOIRE DU COMMERCE DES FOURRURES

Introduction

Pour bien se situer dans le contexte de l'histoire des fourrures au Canada, il faut définir certaines particularités physiques et certains événements qui ont influencé le développement de ce commerce. C'est donc l'ensemble des événements relatifs à l'histoire de la traite des fourrures que nous allons présenter dans ce portrait synthèse.

4.1 L'enjeu des fourrures

Le Canada est doté d'un réseau hydrographique qui permet des déplacements d'est en ouest et du nord au sud à l'intérieur de son territoire. Avant l'arrivée des Européens sur le territoire, les Amérindiens ont très habilement utilisé ce réseau de lacs et de rivières pour se déplacer, afin d'assurer leur subsistance et commercer avec les autres groupes amérindiens qui vivaient à proximité de leur territoire.

A part quelques excursions Vikings à partir du 9^e siècle, c'est surtout le désir de découvrir un passage vers l'Ouest et la route des Indes qui conduit les Européens à aborder le continent américain (Brown 87 : p.21). Dès le 15^e siècle, les pays européens se lancent en effet dans une série d'expéditions dont le but est de ramener des richesses d'Orient et de découvrir le passage vers l'Ouest. Au début, c'est surtout la pêche à la morue et à la baleine qui attire les Européens à fréquenter les terres d'Amérique. Puis, vers la fin du 16^e siècle, le

commerce des fourrures se développe peu à peu. Jusqu'à cette époque, les différentes populations amérindiennes habitant le territoire vivaient en majorité de la chasse et de la pêche bien que certaines pratiquaient une forme d'agriculture (Ethnoscop 84 : p.15). Cet échange de fourrures contre des produits européens incite les Amérindiens à piéger plus intensément le castor et les autres animaux à fourrure modifiant ainsi leur façon de vivre (Innis 1956 : p.12).

Le commerce des fourrures était très lucratif pour les Européens, particulièrement celui de la peau du castor très en demande en Europe. C'est au cours du 17^e siècle, qu'un réseau de voies de communication s'organise progressivement à partir du Saint-Laurent pour s'étendre vers le nord et vers l'ouest en direction des Grands Lacs. Ce réseau se développe en fait autour des routes d'eau utilisées par les Amérindiens depuis fort longtemps. Peu à peu, le commerce des fourrures prend forme pour devenir un système bien articulé et très lucratif. Des regroupements de marchands et des compagnies de fourrures voient le jour et se livrent souvent une lutte très féroce dans le but d'agrandir ou conserver leur territoire, leurs clients et leurs privilèges.

Au début de la période de contact entre les Européens et les Amérindiens, ce sont surtout ces derniers qui se déplaçaient vers les postes de traite du Saint-Laurent pour vendre leurs fourrures. Mais, peu à peu, de plus en plus d'intermédiaires prirent place dans le commerce des fourrures. De sorte, qu'on ne peut s'empêcher de souligner le rôle que certains d'entre eux jouèrent dans l'organisation de ce commerce tels que Radisson et Des Groseillers qui marquèrent le commerce des fourrures en Nouvelle-France, et furent en quelque sorte les instigateurs d'une structure commerciale très puissante que fut la Compagnie de la Baie d'Hudson.

Il ne faut pas oublier qu'à l'époque, les puissances européennes étaient préoccupées à la fois par des besoins mercantilistes et coloniaux d'expansion territoriales (Lamontagne 74 : p.13). Le commerce des fourrures a donc mobilisé tout autant les Amérindiens, les Canadiens que les Européens. Cependant, ce sont surtout les Amérindiens qui étaient à la base de la chaîne commerciale de ce système dont le mode de vie a été perturbé par tout ce qu'ont pu leur apporter les Européens.

Nous présenterons l'historique du commerce des fourrures modelé selon une progression chronologique tel que mentionnée dans le cadre méthodologique. Chaque période est riche en événements qui ont modifié la vie des Amérindiens de ce pays et ont façonné l'histoire, la vie politique et économique de la Nouvelle-France.

Nous nous permettons dans le cadre de cette synthèse historique de mettre l'accent sur une des grandes voies de communication de l'époque reliant le Saint-Laurent au versant de la Baie James. Cette route du nord traversait la région de l'Abitibi-Témiscamingue qui constituait à l'époque une importante zone d'approvisionnement en fourrures.

4.2 Historique

Nous proposons donc les repères chronologiques suivants : avant la présence française et européenne au pays, pendant la présence française, après la conquête, après la fusion des grandes compagnies de fourrure et le déclin du commerce des fourrures.

4.2.1 Avant la présence française

C'est vers la fin de la dernière période glaciaire, il y a 12,000 ans environ, que les ancêtres des Amérindiens ayant peuplé l'ensemble du Canada arrivèrent de Sibérie en traversant les glaces occupant le détroit de Béring. Après quelques milliers d'années, ils occupaient en bonne partie toute l'Amérique du Nord (Brown 87 : p.20). Avec le retrait des eaux du lac proglaciaire Ojibway-Barlow il y a près de 7,900 ans, le couvert végétal put s'installer sur les régions de l'Abitibi-Témiscamingue et de la Baie James et ainsi permettre à des groupes d'Amérindiens d'occuper ce territoire (Ethnoscop 84 : p.5).

Ces premiers occupants appartenaient à la grande famille linguistique des Algonquiens. Sur le territoire du Québec actuel cohabitaient à cette époque deux grandes familles linguistiques : les Algonquiens et les Iroquoiens.⁹

Il est difficile de préciser à quel groupe algonquien les premiers occupants de l'Abitibi-Témiscamingue pouvaient appartenir à l'époque, même si différents auteurs ont souvent mentionné que ce territoire lors de la période de contact avec les Européens était habité par les Algonquiens. Nous croyons en effet qu'ils étaient de culture apparentée aux Algonquiens, mais ils pouvaient l'être tout aussi bien aux Cris de la Baie James situés plus au nord. En nous référant à l'étude récente de l'anthropologue Roland Viau, nous nommerons (carte #1 et

⁹ Selon l'anthropologue Roland Viau, la famille algonquienne comprenait les Algonquiens, les Cris, les Népissingues, les Montagnais, les Attikamèques, les Ojibwés, les Micmacs et plusieurs autres groupes amérindiens. Le terme Algonquin désigne les groupes amérindiens dispersés dans la vallée de l'Outaouais et des régions avoisinantes. Certains auteurs utilisent aussi le terme Outaouais pour les nommer. Suite aux hostilités avec les Iroquois vers le début du XVII^e siècle, les groupes algonquiens durent se réfugier plus au nord à l'intérieur des terres. Toujours selon Viau, la famille iroquoienne comprend les Iroquois, les Hurons, les Pétuns, les Neutres, les Eriés et les Susquehannocka. Les Iroquois originent d'une alliance politique réalisée entre 1450 et 1600, entre plusieurs groupes aussi appelés les Cinq Nations : les Mohawks, les Onéidas, les Onondagas, les Cayugas et les Sénécas (Viau 92 : p.30-32).

#2) "Abitibis" les groupes occupant la région du lac Abitibi et "Témiscamingues" les groupes occupant les terres entourant le lac Témiscamingue (Viau 92 : p.3).

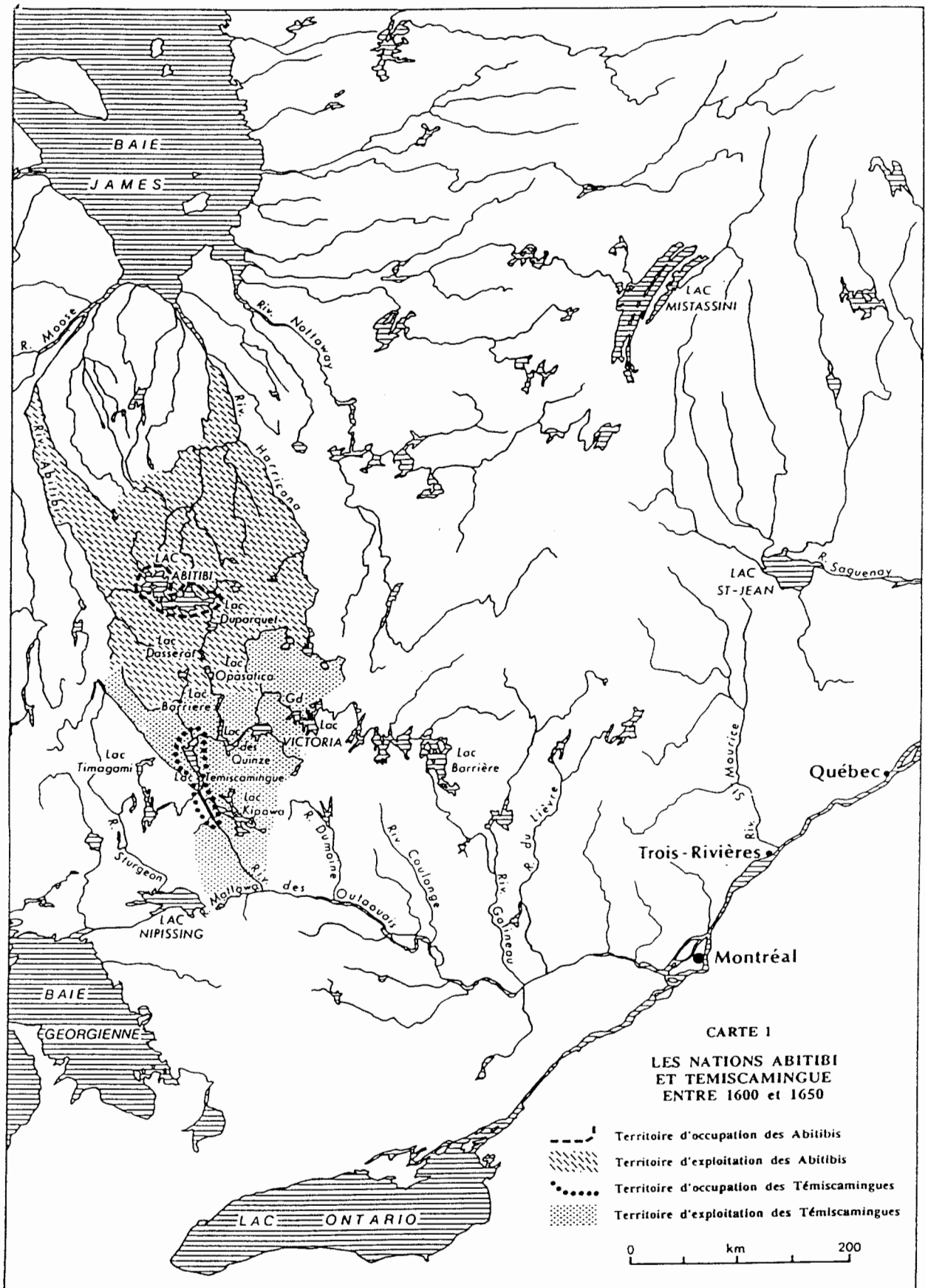
- habitudes de vie

Les Amérindiens se nourrissaient principalement des produits de la chasse et de la pêche, ainsi que de la cueillette et de culture potagère pour certains d'entre eux. Ils vivaient en groupes plus ou moins importants et structurés selon qu'ils soient de type nomade ou sédentaire. Avant les contacts avec les Européens, c'est principalement la tradition orale et les fouilles archéologiques qui nous renseignent sur les différentes cultures amérindiennes. Ainsi donc, ils vivaient en relations étroites avec leur environnement, la nature, les saisons et les animaux qu'ils chassaient. Ce mode de vie se reflétait dans leur religion et leur culture.

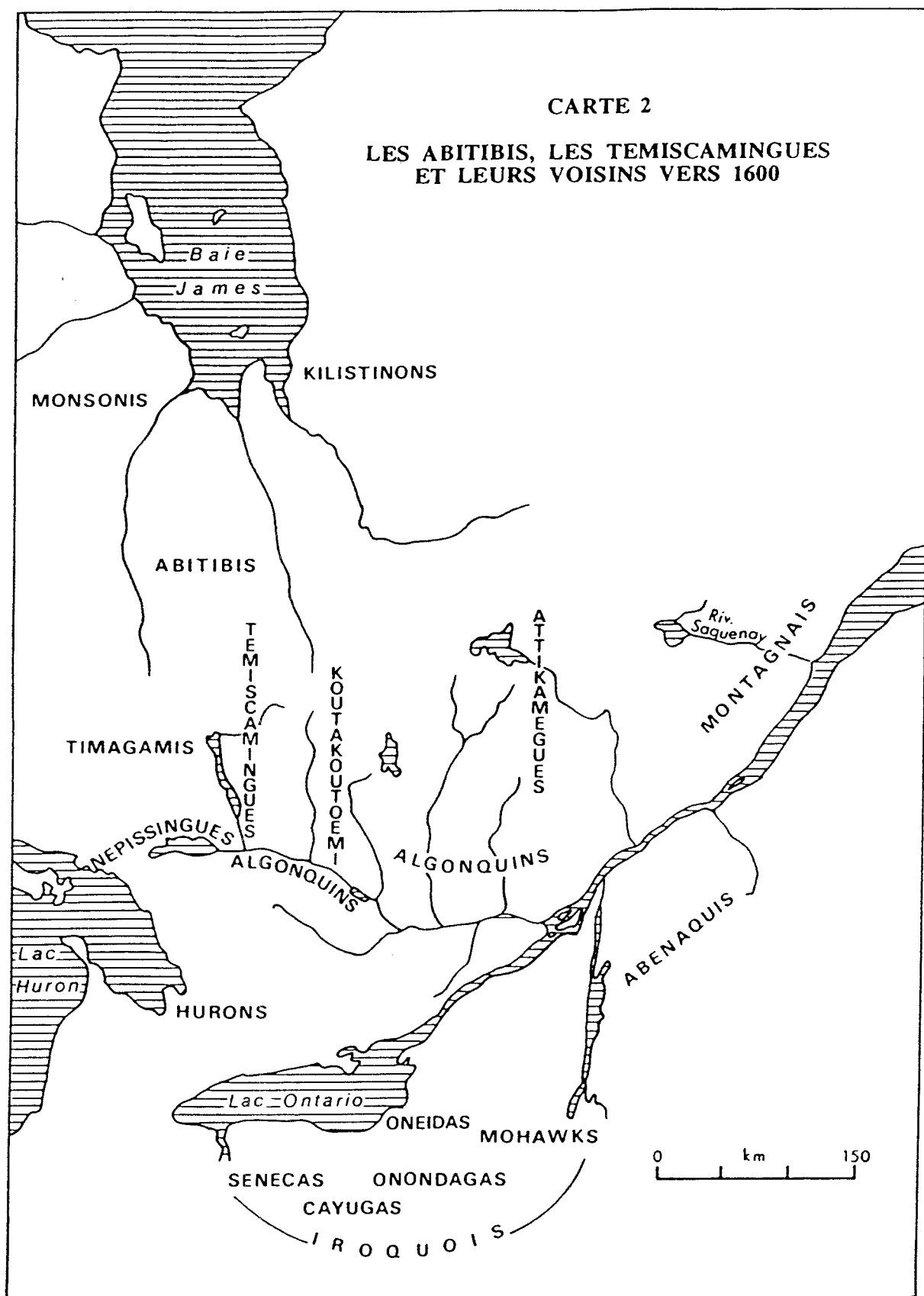
La principale activité des Amérindiens était la recherche de nourriture. Les hommes pêchaient et chassaient le gros gibier. Les femmes fabriquent les outils, la poterie, les vêtements et les pièges. Elles préparaient les peaux. Les familles et les chasseurs utilisaient le canot pour se déplacer en été et la raquette ou les chiens en hiver.

- les différents groupes

Des groupes linguistiques situés à l'Est du Canada ce sont les Iroquoiens de la vallée du Saint-Laurent qui étaient les plus sédentaires. Composés de plusieurs nations, ils étaient souvent hostiles. Ils vivaient dans des villages en grands groupes organisés et pratiquaient l'agriculture. Avant la période de contact avec les Européens, plusieurs groupes occupaient les territoires de la vallée du Saint-Laurent. Il semble que ce soit la diminution du gibier dans



Référence : VIAU, Roland, (1992), Gens des terres, gens du nord : L'occupation amérindienne de l'Abitibi-Témiscamingue au moment du contact avec les Européens (1660-1680), Montréal, p.4, (manuscrit non publié).



Référence : VIAU, Roland, (1992), Gens des terres, gens du nord : L'occupation amérindienne de l'Abitibi-Témiscamingue au moment du contact avec les Européens (1660-1680), Montréal,

ce secteur, particulièrement le castor, qui soit une des causes de leur déplacement vers le sud et vers l'ouest.

Les Hurons, situés au Nord du lac Ontario, appartenant au groupe linguistique des Iroquoiens, étaient reconnus comme étant des commerçants. Ils cultivaient le maïs et d'autres plantes potagères qui leur fournissaient une bonne part de leur nourriture. Ils chassaient à l'occasion pour se nourrir et pour obtenir des peaux pour les vêtements. La pêche était pour eux une activité plus importante que la chasse. Ils échangeaient leurs produits agricoles contre les fourrures des Algonquiens.

Ces derniers, Algonquins, Cris, Montagnais étaient des nomades chasseurs, pêcheurs et cueilleurs. La plupart habitaient les forêts de l'arrière-pays de l'Est du Canada. L'hiver, ils se déplaçaient en petits groupes sur leurs territoires de chasse. Ils chassaient le gros et le petit gibier leur fournissant les fourrures et le cuir nécessaires à la fabrication des vêtements et des raquettes. L'été, ils pratiquaient surtout la pêche et campaient en bordure des lacs (Brown 87 : p.40).

A partir de la fin du 9e siècle, quelques groupes amérindiens (Béothuks, Micmacs et Malécites) vivant sur les rives de l'Atlantique eurent des contacts sporadiques avec les Scandinaves et des Basques (Brown 87 : p.21-44). Ce n'est cependant qu'à partir de la fin du 15e siècle, que la période de contact avec les Européens s'amorcera définitivement. Les produits européens échangés contre des fourrures s'acheminèrent très rapidement à l'intérieur des terres de l'Est du Canada par la filière commerciale des Algonquiens et des Iroquoiens (Brown 87 : p.82).

C'est donc principalement grâce à ce réseau d'échange bien en place et très bien organisé que le système de la traite des fourrures pourra être implanté sur toute l'étendue de l'Amérique du Nord. Ce sont également les itinéraires de voyage des Amérindiens et leurs habitudes de vie qui permirent aux Européens d'explorer le continent et de survivre dans cette nature sauvage difficile.

4.2.2 La période française

Dans l'Est du Canada, les contacts des Amérindiens avec les Européens ne se font réellement sentir qu'après les voyages de Jean Cabot en 1497 et de Jacques Cartier en 1534. A cette période, les Européens se montraient beaucoup plus intéressés par les riches fourrures et le littoral poissonneux du pays que par la possibilité d'y faire l'agriculture. C'est au cours du 16e siècle, que se manifeste un intérêt croissant pour le commerce de plus en plus lucratif des fourrures et surtout pour la peau de castor très en demande en Europe (Innis 56 : p.12). C'est également la concurrence entre Anglais et Français pour obtenir le contrôle de ce commerce qui influencera les contacts entre Blancs et Amérindiens.

Le commerce des fourrures a ainsi modifié le mode vie des Amérindiens. Ce commerce a aussi créé entre certaines nations des rivalités pour le contrôle des routes commerciales ou des territoires plus riches en fourrures. Il a introduit chez les groupes amérindiens l'alcool et des maladies contre lesquelles ils n'étaient pas immunisés (Brown 87 : p.26).

A la fin du 17e siècle, si le commerce des fourrures occupait un bonne place dans l'économie de la Nouvelle-France, c'est à la fois parce que le castor était en demande et que

les intermédiaires et coureurs des bois de ce commerce connaissaient bien la langue et les coutumes amérindiennes. Peu à peu, les Amérindiens ont remplacé leurs outils traditionnels par des objets européens échangés contre des fourrures . Ils ont introduit très vite dans leur mode de vie les haches, les chaudrons et les armes qui leur permettaient d'accomplir certaines tâches plus facilement et plus rapidement (Innis 56 : p.23).

- les Amérindiens

La rivière des Outaouais était une voie de communication stratégique dans le commerce des fourrures parce qu'elle reliait la vallée du Saint-Laurent à la région des Grands Lacs et aux territoires de la Baie d'Hudson. Ainsi, au début de la période de contact avec les Européens, les groupes algonquiens de la vallée de l'Outaouais détenaient un rôle-clé d'intermédiaire entre les Hurons et les Français. Ils contrôlèrent le commerce des fourrures devant traverser cette région jusqu'au deuxième voyage de Champlain au pays des Hurons en 1615. Par la suite, les Hurons désireux d'échanger directement avec les Français durent acquitter un droit de passage afin de traverser les territoires algonquiens de l'Outaouais (Ethnoscop 84 : p.17).

C'est pour s'emparer de ce riche commerce que les Cinq Nations iroquoises, moins bien pourvues de fourrures sur leur propre territoire, se lancent dans des hostilités qui obligent les groupes de la vallée de l'Outaouais à se disperser aux extrémités de leur territoire. Ceci eut pour effet de développer le commerce des fourrures avec les groupes amérindiens situés à l'intérieur des terres plus au nord où les fourrures sont plus belles et cela même si les Anglais étaient déjà installés à la Baie d'Hudson, vers 1670. Ainsi, comme nous le verrons plus loin, le contrôle de la traite de fourrures des territoires de la Baie James, des lacs Abitibi

et Témiscamingue et de l'Outaouais supérieur deviendra très important pour les commerçants français.

Les alliances commerciales des groupes amérindiens se sont par le fait même modelées aux rivalités des grandes puissances anglaise et française pour le commerce des fourrures. Ainsi, les Nations iroquoises se sont alliées aux Anglais et aux Hollandais pour acheminer leurs fourrures en Nouvelle-Angleterre, alors que les Algonquins, les Hurons et d'autres groupes firent alliance avec les Français. C'est donc dans un tel contexte que s'élabora toute l'organisation de la traite des fourrures pour les Amérindiens dans l'Est du Canada.

- les coureurs des bois

A la fin du 17^e siècle, même si la Nouvelle-France est ouverte à la colonisation, ce n'est pas encore là l'investissement le plus prospère pour la France. Ainsi pour la colonie, la traite des fourrures s'annonce une entreprise beaucoup plus florissante que la construction navale ou l'agriculture. A la suite des hostilités des Nations iroquoises, la structure mise en place pour acheminer les fourrures des alliés vers les postes de traite des Français n'est plus possible, on verra donc une nouvelle forme d'intermédiaire apparaître : le coureur des bois. Celui-ci, à la fois commerçant, aventurier, explorateur et trafiquant, ira, le plus souvent sans en avoir la permission, au devant des fourrures sur les territoires de trappe des Amérindiens (Brown 87 : p.162).

A l'origine, sous l'intendant Talon, la traite des fourrures en Nouvelle-France devait se faire essentiellement à Montréal, Québec et Trois-Rivières de façon à garder les colons près des rives du Saint-Laurent. Une fois par année le roi accordait à un nombre limité de

citoyens dans le besoin la permission d'aller commercer directement avec les Amérindiens en dehors des marchés de traite. Après l'arrivée de Frontenac en Nouvelle-France en 1672, même s'il était interdit d'aller "courir les bois", cette activité se développa d'une façon très bien camouflée sous la conduite de quelques seigneurs bien placés (Laflamme 76 : p.3-8).

A cette période, on note plusieurs voyages ayant pour but d'explorer le territoire, de pousser plus à l'ouest ou vers le nord, où tout simplement d'aller à la recherche de fourrures. L'on pense ici à Radisson, Des Groseillers, Jolliet, Marquette, La Salle et d'autres moins connus. Certains voyages se font à titre officiel, d'autres ne sont pas sanctionnés par les autorités comme il en a été pour Des Groseillers en 1654 lors de son voyage vers l'Ouest (Brown 87 : p.162).

C'est à la suite d'un de ces voyages vers les Grands Lacs, où il fréquente des Amérindiens de la Baie James, que Médart Chouart Des Groseillers, accompagné de son beau-frère, Pierre Esprit de Radisson, apprend par des Cristinaux (Cris) l'existence des riches territoires de la Baie d'Hudson. L'année suivante en 1655, ils s'y rendent sans permis. Malheureusement, à leur retour, une bonne part des profits sur la vente des fourrures sert à payer l'amende levée contre eux. Des Groseillers se rend sans succès en France afin d'être remboursé (Frégault 68 : p.59).

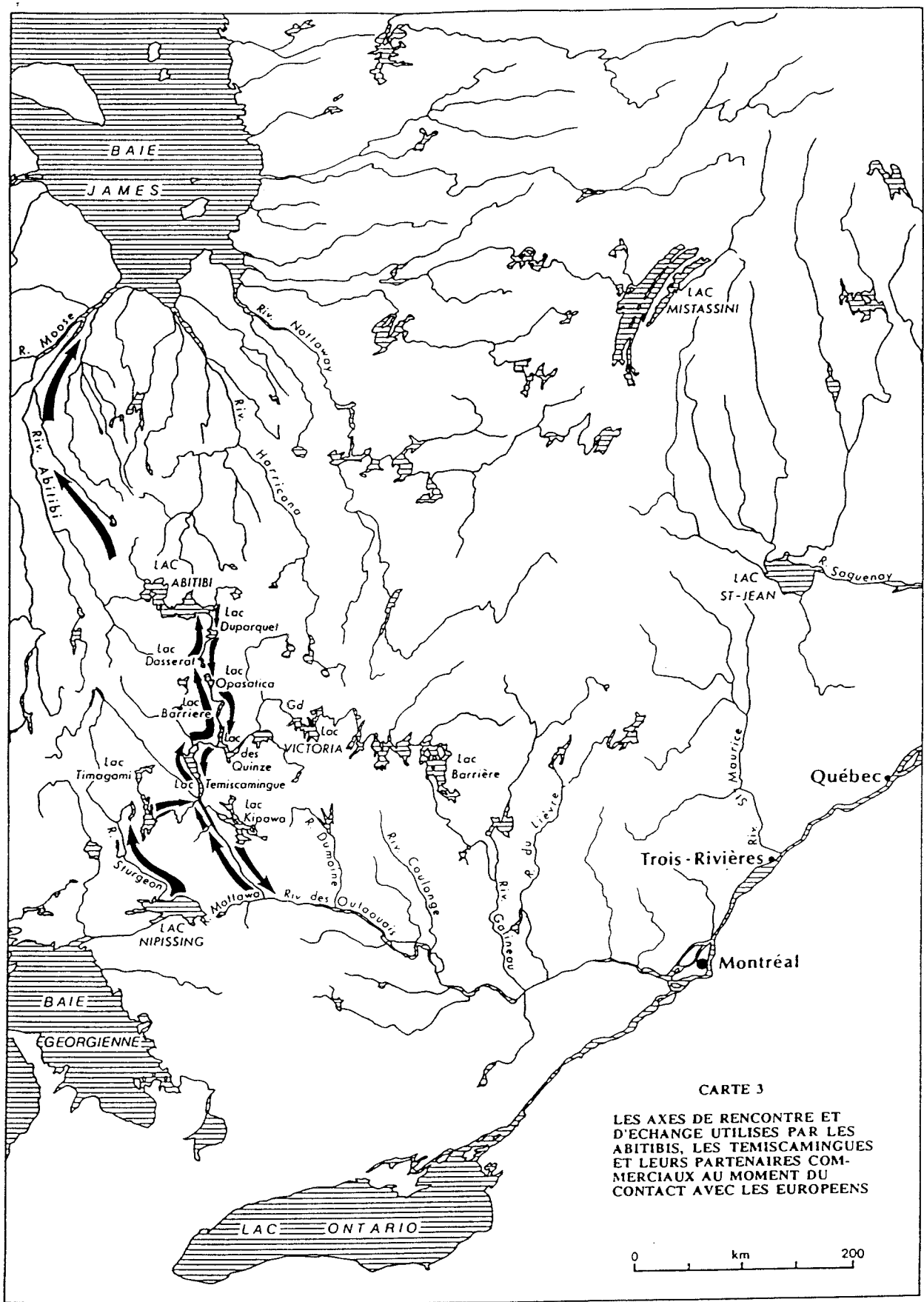
A la suite de cet incident, les deux coureurs des bois gagnent l'Angleterre et reçoivent l'appui du duc d'York et du prince Rupert pour un projet relatif au commerce des fourrures¹⁰. Ils avaient auparavant proposé un tel projet aux autorités françaises et aux

¹⁰ Ceux-ci envisagent de mettre sur pied un réseau commercial de transport de fourrures qui acheminerait les cargaisons par la Baie d'Hudson, permettant de transporter à la fois de plus grosses quantités de fourrures et d'objets d'échange et de diminuer par le fait même le temps et les coûts du transport à l'intérieur des terres.

marchands de Boston. Colbert en 1663 avait refusé de s'engager dans ce projet qui selon lui pourrait compromettre ses efforts pour favoriser l'agriculture et la colonisation en Nouvelle-France (Brown 87 : p.92).

Le premier voyage de Radisson et Des Groseillers, à la Baie d'Hudson pour le compte des Anglais est financé par un syndicat qui deviendra la Compagnie des Aventuriers et par la suite la célèbre Compagnie de la Baie d'Hudson. Après un premier hiver de commerce avec les Cris, ils reviennent en Angleterre l'été suivant avec des fourrures de belle qualité. Les profits sont très intéressants de sorte que Radisson repart cette même année et qu'on songe à consolider ce réseau commercial si lucratif. Ainsi Charles II, roi d'Angleterre signa le 2 mai 1670 la charte de ce qui se nomme "Le Gouverneur et la Compagnie des Aventuriers d'Angleterre trafiquant dans la Baie d'Hudson".(Frégault 68 : p.60).

Avec l'occupation de la Baie d'Hudson par les Anglais, débute pour plusieurs décennies une compétition très forte avec les marchands et compagnies françaises pour le contrôle du commerce de ce territoire. C'est également le contrôle de la voie de communication (carte #3) par l'intérieur des terres qui prend plus d'importance, soit le réseau qui permet, à partir du lac Abitibi de traverser la ligne de partage des eaux et d'atteindre le lac Témiscamingue, l'Outaouais supérieur et le Saint-Laurent. Par le fait même, de nombreux postes et avant-postes français sont créés le long de ces voies de communication afin de couper l'accès aux postes anglais de la Baie d'Hudson. Le territoire des Abitibis, de par sa facilité d'accès par la Baie d'Hudson, sera particulièrement impliqué dans les conflits pour contrôler ce commerce.



CARTE 3
 LES AXES DE RENCONTRE ET D'ÉCHANGE UTILISÉS PAR LES ABITIBIS, LES TEMISCAMINGUES ET LEURS PARTENAIRES COMMERCEAUX AU MOMENT DU CONTACT AVEC LES EUROPÉENS

Référence : VIAU, Roland, (1992), Gens des terres, gens du nord : L'occupation amérindienne de l'Abitibi-Témiscamingue au moment du contact avec les Européens (1660-1680), Montréal, p.9, (manuscrit non publié).

- les marchands

Les marchands ont joué un rôle important dans le développement du commerce des fourrures en Nouvelle-France. C'est surtout après l'installation des Anglais à la Baie d'Hudson que le marché des fourrures se transforme. A cette époque, des postes de traite furent construits le long des grands axes de communication navigables pour y faire le commerce des fourrures. Ces postes¹¹ avaient une vocation militaire mais aussi commerciale (Ethnoscop 84 : p.22). Avant la paix de 1701, ils devaient surtout protéger des attaques iroquoises les groupes amérindiens alliés des Français qui y venaient avec leurs fourrures. De plus, les postes et les avant-postes servaient à l'entreposage des fourrures et de refuge aux marchands ou à leurs hommes engagés pour faire la traite. Plusieurs de ces postes furent installés le long de la rivière des Outaouais, des cours d'eau des bassins du lac Témiscamingue et du lac Abitibi. Un permis est ainsi accordé à Charles Joseph d'Ailleboust pour aller traiter aux postes Témiscamingue et Abitibi en 1683 (Laflamme 75 : p.8).

Les guerres successives qui opposent la France et l'Angleterre entre 1689 et 1713 auront certaines répercussions sur le commerce des fourrures en Nouvelle-France et les tentatives pour s'appropriier des postes de traite appartenant aux Anglais. Pendant la dernière guerre entre les deux puissances européennes, on connaît un surplus de fourrures sur le marché français. Un décret royal suspend les congés de traite aux coureurs des bois et aux marchands. On doit fermer certains postes et avant-postes notamment dans l'Outaouais supérieur (Brown 87 : p.171). Le commerce des fourrures a connu un déclin pendant cette

11 Les principaux postes de traite étaient Carillon, du Long-Sault, de la Petite Nation, Lièvre, Coulonge, des Joachims, Dumoine, Mattawa, Mondéon, Témiscamingue, Abitibi et Saint-Germain (Dunn 75 : p.12).

période de guerres. Le traité d'Utrecht de 1713 marque la fin des hostilités entre la France et l'Angleterre et amène la reprise du commerce des fourrures. Les marchands montréalais s'engagent alors dans des activités commerciales souvent illégales, ne détenant pas les permis nécessaires pour faire la traite (Ethnoscop 84 : p.32). Jean-Baptiste d'Ailleboust de Musseaux fut un des marchands qui en 1714 se rendit trafiquer sans permis les fourrures jusqu'au poste Témiscamingue. Cependant, en 1716, le gouverneur Vaudreuil amnistia tous les coureurs des bois.

La reprise du trafic des fourrures, en partie illégal, dans l'Outaouais supérieur, entraîna la réouverture des postes Témiscamingue et Abitibi à la fois pour occuper le territoire à la suite du traité d'Utrecht, empêcher les Amérindiens de vendre leurs fourrures aux Anglais et pour contrôler le commerce et la circulation sur les voies navigables. Cependant, même si Vaudreuil n'eut pas la permission de la cour pour réouvrir officiellement ce poste, il envoya des militaires au poste Témiscamingue pour y assurer une surveillance. Ce poste était entretenu et approvisionné par le marchand Paul Guillet qui pouvait, pour se rembourser tout en partageant les profits avec le gouverneur, y faire le trafic des fourrures ainsi qu'aux lacs Abitibi, Timagami, Kipawa et autres (Laflamme 75 : p.42).

Paul Guillet, avec la protection de Vaudreuil, a eu la main haute sur la traite des fourrures dans la région des lacs Abitibi et Témiscamingue pendant presque 30 ans. Les pressions des autres marchands pour obtenir le droit d'y faire le commerce et les changements politiques mèneront à l'affermage de ce territoire de 1724 à 1727, puis au rétablissement du régime des congés de 1727 à 1742 et ensuite, à l'affermage par enchère de 1742 à 1760. En plus de servir les intérêts de la colonie, l'affermage devait être une tentative visant à mieux contrôler la semi-clandestinité dans laquelle s'exerçait le commerce des

fourrures et les excès dont faisaient souvent les frais les Amérindiens. Malgré tout, Guillet demeura pendant toutes ces années le principal commerçant dans cette région des lacs Témiscamingue et Abitibi, grâce aux méthodes de traite très particulières qu'il aura su développer (Laflamme 75 : p.65-102).

- les compagnies de fourrure

La principale difficulté dans le commerce des fourrures en Nouvelle-France réside dans les énormes coûts du transport engendrés par les distances à parcourir. Ces coûts vont d'ailleurs augmenter à mesure que le commerce pénètre à l'intérieur des terres. Afin de contrer ce problème, les marchands ont intérêt à monopoliser le commerce de façon à contrôler les prix pour leurs bénéfices et à s'assurer un plus grand nombre de fourrures. La concurrence cependant est forte et le monopole ne peut être acquis pour plusieurs années consécutives. De là surgira l'idée de s'associer avec des concurrents éventuels (Brown 87 : p.89).

Après quelques années chez les Anglais, Radisson et Des Groseillers sont déçus de la façon dont ils sont traités. Ceux-ci repassent en France où on leur accorde leur pardon. On suggère à Radisson de se mettre en rapport avec Charles Aubert de la Chesnaye, un prospère marchand de la Nouvelle-France. C'est suite à cette rencontre qu'est mis sur pied en 1682 la Compagnie du Nord, une société de traite regroupant les principaux marchands de Nouvelle-France et des actionnaires français. Un des objectifs de la création de la Compagnie du Nord était entre autre d'empêcher les Anglais d'acquérir les plus belles fourrures (Frégault 68 : p.64). Radisson et Des Groseillers retournent à la Baie d'Hudson en 1682, cette fois pour le compte des Français et de la Compagnie du Nord et s'emparent du Fort Bourbon, de

grandes quantités de fourrures et d'un bateau qui sera remis au gouverneur général De La Barre. Le gouverneur, qui n'approuve pas cette prise, remet le bateau aux Anglais. Radisson très offensé offre de nouveau ses services à la Compagnie de la Baie d'Hudson, laquelle préfère avoir ce coureur des bois de nouveau à son service. Radisson retourne à la Baie d'Hudson, redonne les fourrures et le Fort Bourbon aux Anglais. C'est donc suite à ce dernier agissement de Radisson que la Compagnie du Nord financera en 1686 une expédition commandée par le Chevalier de Troyes pour aller déloger les Anglais à la Baie d'Hudson (Frégault 68 : p.61).

- l'expédition du Chevalier de Troyes

Cette expédition de 1686 avait pour but de chasser les Anglais de la Baie d'Hudson. Elle se composait de 100 hommes. Parmi les officiers sous les ordres du Chevalier de Troyes, on retrouve les trois frères Lemoyne : Jacques de Sainte-Hélène, Pierre d'Iberville et Paul de Maricourt accompagnés du père Silvy et du coureur des bois Saint-Germain. D'Iberville et Sainte-Hélène devaient défendre les intérêts de la Compagnie du Nord. Ils partent de Montréal le 30 mars 1686 en traîneaux en emportant canots, vivres et munitions. Après avoir remonté la rivière des Outaouais, jusqu'au lac Témiscamingue, ils remontent les rivières Blanche, Windigo et Kanasuta et atteignent au début juin le lac Abitibi où ils ont pour mission d'y construire un fort. On poursuit le voyage sur la rivière Abitibi et la rivière Monsoni. Ils atteignent le Fort Monsoni situé sur les rives de la Baie James vers le 21 juin 1686 (Frégault 68 : p.69).

Ce voyage d'une durée de 85 jours fut long et pénible et marqué de portages difficiles. Les Français prirent au cours de cet été de 1686 les trois forts anglais situés à la Baie James,

soit le fort Monsoni (ou Saint-Louis, Hayes, Moose Factory), le fort Rupert et le fort Albany (ou Sainte-Anne) (Frégault 68 : p.70). L'expédition reprit la route du retour le 19 juillet sauf d'Iberville qui demeura avec ses hommes à la Baie d'Hudson jusqu'à l'automne suivant. De retour dans la vallée du Saint-Laurent, il se rend en France où il obtient un navire avec lequel il retourne à la Baie d'Hudson pour le compte de la Compagnie du Nord ayant pour mission de ramener une cargaison de fourrures. Ce qu'il fit avec succès.

De 1690 à 1697, Pierre Le Moine d'Iberville dirigea pour le compte de la Compagnie du Nord plusieurs expéditions à la Baie James et à la Baie d'Hudson dans le but d'y déloger les Anglais et d'y conquérir leurs forts entre autres le Fort Nelson (ou Bourbon) capturé de façon très spectaculaire surtout en 1697. Plusieurs de ces forts furent pris et repris au cours de ces années. Il semble, d'après les dires mêmes du héros, que la Compagnie du Nord manquait de vigueur et n'arrivait pas à conserver ses conquêtes (Frégault 68 : p.181). Le traité d'Utrecht, qui met fin en 1713 à la guerre de Succession d'Espagne, assure aux Anglais l'occupation de la région de la Baie d'Hudson et de toutes les terres situées au sud jusqu'à la ligne de partage des eaux. Les Français quittèrent définitivement la Baie d'Hudson (Brown 68 : p.174).

- la Compagnie de la Baie d'Hudson

De par sa charte royale signée par Charles II d'Angleterre, la Compagnie des Aventuriers ou Compagnie de la Baie d'Hudson (CBH) possédait le monopole du commerce des fourrures sur toutes les terres comprises dans le bassin hydrographique de la Baie d'Hudson. Cette charte n'était pas très précise, ne faisant pas état de colonisation ni de christianisation. Elle reconnaissait l'autonomie des Amérindiens mais les considérait comme

les sujets de la compagnie sur son propre territoire. La charte de la CBH ne fut légalisée par le Parlement de Londres qu'en 1690. Elle ne fut contestée que par la France après le traité d'Utrecht, plus de 23 ans plus tard (Newman 85 : p.150).

La CBH était une compagnie privée qui n'avait pas à occuper un territoire au nom d'une puissance royale. Son principal objectif était de faire des profits. De Londres, les propriétaires et administrateurs imposaient des règles et dirigeaient l'entreprise sans trop savoir quelles étaient les contraintes du commerce et les conditions de la vie à la Baie d'Hudson. Toutes les transactions et les décisions touchant la compagnie étaient effectuées dans le plus grand secret. La discrétion était de mise chez ses employés. On exigeait d'eux qu'ils agissent pratiquement comme des militaires (Newman 85 : p.190).

Entre 1671 et 1681, la CBH établit une série de postes de traite à l'embouchure des rivières Rupert, Moose, Albany et Hayes. De par sa charte, l'étendue de son territoire se composait à la fois du Nord du Québec et de l'Ontario, du Manitoba, d'une partie de la Saskatchewan et des Territoires du Nord-Ouest ainsi que le Sud de l'Alberta (Brown 87 : p. 93).

Le personnel de la Compagnie était très bien hiérarchisé. A chaque emploi correspondait des tâches et des pouvoirs bien précis. On retrouvait trois types d'employés : les agents principaux (Chief Factors), les négociants principaux (Chief Traders) et les agents non gradés. L'autorité et l'obéissance avaient une grande importance. Les employés étaient tous soit Anglais, Ecossais ou Orcadiens¹². Ces derniers étaient souvent engagés pour

¹² Les Orcades sont des îles au Nord de l'Angleterre près de la mer du Nord et du 59e parallèle. Les conditions climatiques ressemblent quelque peu à celles de la Baie d'Hudson. La CBH appréciait chez les Orcadiens leur capacité d'être réservés, méticuleux et obéissants.

occuper des emplois subalternes. Ainsi, leurs conditions de vie difficiles alliées à l'autorité à laquelle ils étaient soumis ne leur permettaient pas de se révolter (Newman 85 : p.87-193).

Les postes de cette compagnie de fourrures étaient presque tous semblables. C'était une architecture de défense construite de forme carrée en billes verticales avec bastion sur lesquels on pouvait installer des canons. Dans la cour se distribuaient les pavillons, les entrepôts, le magasin et les hangars selon l'importance du poste. On y échangeait les fourrures contre les objets de traite habituellement disponible chez la CBH, soit les couvertures en laine avec rayures de couleur, les chaudrons et ustensiles de cuivre plus légers que ceux des Français et le rhum anglais bon marché (Newman 85 : p.190-211).

C'est vers la fin du 19^e siècle que la CBH connut son apogée. Même si ses adversaires les plus farouches ont su lui mener une concurrence sans merci, elle avait l'avantage de posséder des territoires de traite accédant directement à la mer qui lui permettait d'acheminer ses fourrures en quelques semaines par bateaux en Angleterre après le dégel de la Baie d'Hudson. La Compagnie du Nord-Ouest, sa principale rivale, devait au contraire compter quelques mois avant que ses cargaisons, venant par canot de l'Ouest des Grands Lacs, n'atteignent Montréal.

4.2.3 Après la Conquête

En 1760, la Nouvelle-France est définitivement conquise par l'Angleterre. C'est le Traité de Paris de 1763 qui vient confirmer son nouveau statut de colonie anglaise. Le

commerce des fourrures se réorganise lentement après la Conquête. La Compagnie de la Baie d'Hudson reçoit confirmation des droits acquis sur ses territoires. A Montréal, les marchands anglais s'imposent dans le commerce des fourrures. Les explorateurs poussent toujours plus vers l'Ouest les territoires propices à la traite des fourrures. Les problèmes qui découlent de l'association des Blancs et des Amérindiens dans le commerce des fourrures ne seront pas amoindris par ce changement de régime colonial. La maladie et la décadence culturelle dont ils font les frais depuis le 17^e siècle ne feront que s'amplifier.

- la Compagnie du Nord-Ouest

La Compagnie du Nord-Ouest (CNO) est née de l'association de négociants de Montréal qui s'allient dans le but de se protéger pour mieux concurrencer la CBH. Même si la restructuration définitive de la compagnie date de 1783, des marchands écossais itinérants se regroupent dès 1776 pour former la dite compagnie. Certains concurrents s'y grefferont au cours des décennies suivantes comme la Compagnie des XY qui s'y fusionne en 1804 (Brown 87 : p.278).

Contrairement à la CBH, la CNO n'avait pas de charte. Elle devait défendre le territoire qu'elle se donnait le droit d'occuper. Son réseau commercial était continuellement en extension. Elle comptait dans ses rangs des explorateurs renommés tels Mackenzie et Fraser. Ses dirigeants et employés y étaient très aventureux et téméraires. Ainsi ses bourgeois et employés parcouraient tout le pays du nord au sud et d'est en ouest. Partant de Montréal, ils voyageaient par le Saint-Laurent, vers la rivière des Outaouais pour aller vers le nord, ou bien ils transitaient par les lacs Nipissing et Supérieur pour accéder aux territoires situés à l'ouest

et au nord et atteindre les bassins de l'Arctique et du Pacifique. Ils sillonnaient même plusieurs des états du Nord-Ouest des Etats-Unis (Newman 87 : p.33).

Le quartier général et les entrepôts de la Compagnie du Nord-Ouest se trouvaient à Montréal (Lachine). Un autre quartier plus éloigné se situait à Grand-Portage à l'Ouest du lac Supérieur, lequel fut transféré à Fort-William par la suite. Des postes et avant-postes de traite étaient distribués de façon à couvrir tout le territoire de la compagnie. Les employés faisant le voyage aller-retour du quartier général aux postes de traite en canot avec les fourrures et les marchandises étaient appelés "voyageurs". Ceux-ci menaient une vie rude, pagayant du matin au soir et transportant de lourdes charges dans les nombreux portages malgré les moustiques, le froid, la chaleur et la pluie. Beaucoup d'entre eux étaient des francophones de la vallée du Saint-Laurent. Même si leur travail était souvent indispensable au commerce des fourrures et était apprécié par certains bourgeois de la CNO, d'autres les trouvaient cabotins et impétueux¹³. On pouvait faire la distinction entre les voyageurs saisonniers qui ne faisaient que le voyage aller-retour aux quartiers généraux et les hommes du Nord qui allaient troquer les fourrures et passaient l'hiver au pays des fourrures.

Chez la CNO, la discipline y était moins sévère et la hiérarchie moins importante qu'à la CBH. Les commis avaient la possibilité, moyennant un bon rendement, d'accéder à des postes plus élevés et de se faire entendre par les dirigeants. Le côté négatif de ce manque de rigueur chez les négociants et les employés de la CNO a quand même mené à un laisser-aller dans les postes de traite et à des abus envers les Amérindiens, soit : les maladies transmises,

13 David Thompson les qualifiait de vaniteux, téméraires, insouciant et libertins et selon lui : "Ils ne savent que parler de chevaux, de chiens, de canots, de femmes et d'hommes forts, capables de se battre vaillamment". (Newman 87 : p.57).

les unions entre les Blancs et Amérindiennes et l'utilisation de l'alcool pour attirer les trappeurs amérindiens à venir à eux plutôt qu'aux concurrents.

La CNO, comme sa rivale, laissa des traces pas toujours bienfaisantes pour tous les Amérindiens avec qui elle commerçait. Même si la concurrence avait l'avantage de faire monter le prix des fourrures et baisser celui des marchandises, elle apportait également tous les désavantages des moyens utilisés pour s'accaparer le plus de fourrures. Il semble cependant que la CNO, en développant d'est en ouest son réseau de traite et en défendant son territoire contre les marchands américains plus au sud, aurait contribué à préserver les frontières du pays contre les désirs d'expansion des marchands américains (Newman 82 : p.31-57).

4.2.4 La fusion de la CBH et de la CNO

Pendant plusieurs années, la Compagnie de la Baie d'Hudson se contenta d'attendre que les Amérindiens viennent troquer leurs fourrures aux postes de traite, alors que les Français, et plus tard les marchands anglais, surnommés "Peddlars ou Canadiens", allaient au devant des Amérindiens pour troquer leurs fourrures ou tout simplement pour les empêcher d'aller aux postes de la CBH. Un peu plus tard, lorsque leurs concurrents s'installaient dans des postes à proximité de ceux de la CBH pour mieux les surveiller, les "Peddlars ou Canadiens" avaient développé une façon efficace d'empêcher les Amérindiens de se rendre aux postes ou avant-postes de la CBH. Ils pratiquaient un commerce en "déroutine" qui consistait à aller chercher directement les fourrures sur les terrains de chasse des Amérindiens et à intercepter ceux-ci dans leurs déplacements.

On ne peut affirmer jusqu'à quel point les Amérindiens étaient intimidés ou forcés de laisser leurs fourrures aux intercepteurs. Cependant, dans le journal de bord du poste Abitibi de la CBH, il est souvent question de trappeurs amérindiens qui ne sont pas venus porter leurs fourrures pour payer leurs dettes contractées les années précédentes parce qu'ils ont été interceptés par les concurrents. Devant la forte concurrence, la CBH adopte les méthodes de ses adversaires avec beaucoup de difficultés, parce qu'elle manquait de personnel pour le faire (Brown 87 : p.278).

La CNO était très intéressée à développer la traite dans le secteur des lacs Témiscamingue et Abitibi, même au prix de fortes pertes financières. Dans un premier temps, cette concurrence détournait l'attention de la CBH et l'empêchait de développer des postes plus à l'ouest de la Baie d'Hudson. Ces manoeuvres de la CNO avaient des visées plus ambitieuses, qui étaient de construire des postes à Moose Fort et à York Factory et d'acheminer comme le faisait la CBH ses fourrures et ses marchandises par la mer, plutôt que par terre, ce qui était très coûteux (Mitchel 77 : p 54-55).

Les difficultés qu'a connu le marché des fourrures entre 1809 et 1815 ainsi que les coûts élevés du transport que devait rencontrer la CNO sont en grande partie responsables de la fusion de la CNO et de la CBH en 1821. La CNO, dont les dirigeants étaient les propriétaires, se trouva en difficulté lorsqu'elle eut atteint les limites de son expansion vers le Pacifique. Les profits et les dividendes étaient importants pour poursuivre l'expansion de la traite. A la CBH, le cas était différent, les gouverneurs n'étaient pas propriétaires de l'entreprise. Ils pouvaient diminuer plus facilement les dividendes (Newman 87 : p.252).

La fusion de la CNO et de la CBH en 1821 marquera donc une nouvelle étape dans le commerce des fourrures pour les employés de chacune des compagnies ainsi que les Amérindiens. Plusieurs postes ou avant-postes seront abandonnés. Le réseau de traite est divisé en deux secteurs : le secteur nord relevait de York Factory et le sud de Moose Factory. Le poste Abitibi devait être confié au secteur du sud (Mitchell : p.131).

La fusion amena une période d'incertitude pour l'avenir de certains postes et provoqua beaucoup d'insatisfaction pour les officiers et agents des deux compagnies. Cependant, elle était l'issue d'un conflit qui durait depuis plusieurs années et mettait fin aux hostilités entre les deux compagnies. L'avantage de cette fusion pour les Amérindiens fut sûrement de ne plus avoir à faire les frais de la concurrence des différents agents des postes de traite et de l'utilisation de l'alcool liée à cette pratique.

4.2.5 Le déclin des fourrures

Le déclin du marché des fourrures est lié à différents facteurs dont les plus importants relèvent à la fois de la baisse de la demande pour la peau de castor et du développement de la colonisation agricole conduisant à une occupation de plus en plus marquée du territoire.

Au 19^e siècle, la demande pour la fourrure du castor, qui avait été jusqu'ici l'élément-clé du commerce des fourrures pendant des décennies, se trouva donc à la baisse. Bien que les autres fourrures soient relativement en demande, la venue sur le marché des produits provenant de l'élevage des animaux à fourrures et de variétés de fourrures venant d'Amérique du Sud menaçait les activités de la CBH.

Les découvertes effectuées par les explorateurs, qui permirent d'ouvrir le continent à une plus grande exploitation du commerce de fourrures, ouvrirent aussi la voie à l'expansion territoriale des Eurocanadiens et à la colonisation. Les terres défrichées et occupées par les colons repoussaient les frontières des terrains propices au trappage des animaux à fourrure et des territoires de chasse des Amérindiens (Francis 84 : p.61).

En 1869, la Compagnie de la Baie d'Hudson renonce à son monopole et lègue la terre de Rupert à la nouvelle Confédération canadienne contre un dédommagement et le droit de conserver ses postes de traite et certains terrains. Cependant, le marché des fourrures connaît une telle baisse que la CBH ne nomme plus d'agents à ses postes à partir de 1887 (Newman 87 : p.450).

Dans la région du Témiscamingue et de l'Abitibi, la traite connaîtra aussi des difficultés. Au Fort Témiscamingue, dès 1848, le commerce des fourrures est de moins en moins prospère. Les "Témiscamingues" y vivent dans la misère. Le poste cesse ses opérations dès 1900 alors que le poste Abitibi, plus au nord, sera en opération jusqu'en 1921. Pour ce dernier, ce n'est pas directement l'industrie forestière et la colonisation qui pousse les "Abitibis" à migrer vers d'autres terrains de chasse. La construction d'un barrage sur la rivière Abitibi à Iroquois Falls, par la "Abitibi Power and Paper" hausse le niveau de l'eau de plusieurs pieds, inondant les terrains giboyeux des rives du lac (Couture 83 : p.103).

Le commerce des fourrures fut le principal lien entre les Amérindiens et les Eurocanadiens qui les amena à fréquenter sporadiquement les postes de traite. Le déclin du commerce des fourrures, la rareté du gibier et la régression des territoires de chasse placèrent les Amérindiens dans une situation précaire. Les réorganisations sociales, souvent

malhabiles, tentées par les dirigeants eurent pour conséquence de placer les Amérindiens dans un environnement où ils étaient amenés à dépendre des Blancs d'une façon plus fatidique qu'ils avaient connue lors de la traite. Il s'éloignèrent alors de plus en plus de leur mode habituel de subsistance et de leur culture.

Conclusion

Le commerce des fourrures fut sans contredit l'élément moteur qui a le plus influencé l'histoire de la Nouvelle-France pendant plusieurs décennies. Le système de la traite s'est tout d'abord organisé en étroite relation avec le mode de vie des Amérindiens. Il s'est calqué sur les réseaux d'échange commerciaux mis en place par les différents groupes d'Amérindiens, à travers tout le pays. L'exploration du pays a été façonnée par les besoins de la traite des fourrures. Ce sont également les besoins économiques des marchands et des compagnies de traite qui ont modelé l'exploitation du marché des fourrures. Les Amérindiens furent les premiers impliqués dans ce commerce qui a souvent mené à une exploitation à outrance des ressources animales et des ressources humaines à la base du commerce des fourrures.

Nous avons vu au début de ce chapitre, qu'avant la période de contact avec les premiers Européens, les Amérindiens sillonnaient le pays et s'échangeaient différents produits. Avec la période de contact débutèrent pour les Amérindiens de l'Est du Canada des changements irréversibles de leurs habitudes de vie apportés par les coureurs des bois, explorateurs, intermédiaires, marchands et compagnies de fourrures, autant sous le régime français qu'après la conquête. Les hostilités anglo-françaises auront suscité des alliances et des conflits entre les groupes amérindiens.

L'exploitation de la traite des fourrures s'intensifia progressivement à partir du 18^e siècle. C'est surtout la concurrence entre les diverses compagnies qui a caractérisé la traite des fourrures jusqu'à la fusion de la CBH et de la CNO. Les deux compagnies ont été les figures dominantes dans tout le pays. La fin du 19^e siècle a été marquée par le déclin du commerce des fourrures engendré par une série de facteurs qui ont amené les Amérindiens à adopter un mode de vie en marge de la société blanche.

Le commerce des fourrures a jeté le monde amérindien dans une autre civilisation sans trop de transition. Ils ont bien sûr profité des biens matériels mis à leur disposition, mais ils auront en même temps eu à faire les frais de cette concurrence effrénée que se faisaient les compagnies pour acquérir les fourrures, en utilisant l'alcool avec démesure. Dans toute l'histoire sociale du commerce des fourrures, les Amérindiens auront été le groupe social le plus marqué de tous les acteurs impliqués dans ce système commercial. Lors du déclin du commerce des fourrures, les compagnies ont pu s'adapter et se transformer alors que les Amérindiens s'en sont sortis beaucoup plus affaiblis.