

# La longue lutte avec Montréal

## 1713-1821

**Y**ork Factory n'est «rien de plus qu'un amas confus de vieilles maisons pourries», affirmait James Knight aux administrateurs londoniens de la Compagnie en septembre 1714. Premier homme de la Compagnie à se rendre à York Factory depuis la fin des guerres avec les Français, Knight avait pu constater que le joyau des postes de traite de la Compagnie avait été réduit en cendres.

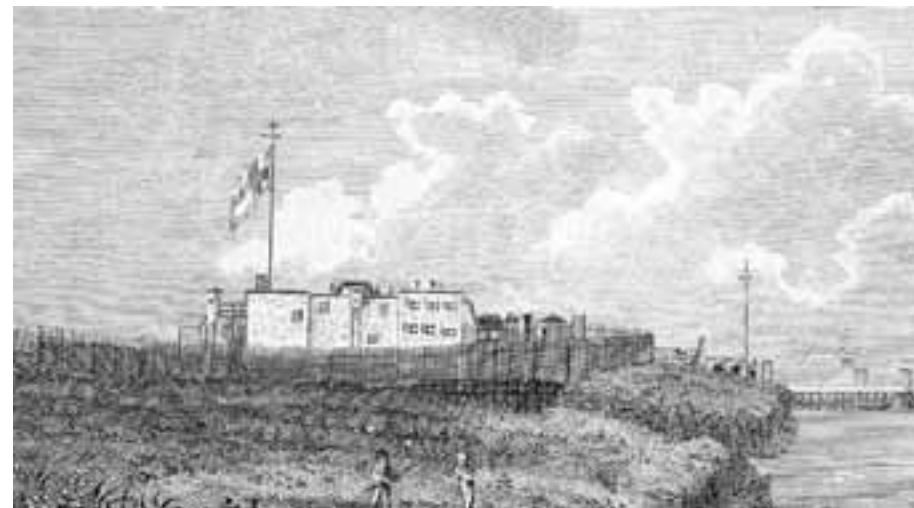
De 1668 à 1713, la France et l'Angleterre sont presque continuellement en guerre. Pendant ces années, Pierre de Troyes, Pierre d'Iberville et d'autres soldats de la Nouvelle-France attaquent les postes de la Compagnie de la Baie d'Hudson par voie terrestre et maritime. Grâce à eux, la Nouvelle-France contrôle presque toute la baie d'Hudson. Les postes qui survivent envoient peu de fourrures à Londres et les associés de la Compagnie ne touchent aucun dividende pendant 28 ans. À la fin de la guerre, les affaires de la Compagnie ne sont plus l'ombre de ce que ses fondateurs espéraient. Mais ses espoirs renaissent.



«Il n'y a rien au monde de plus coriace que ces demandes de la Compagnie de la Baie d'Hudson» constate l'envoyé britannique aux pourparlers de paix avec la France. En effet, la Compagnie exige de récupérer ses postes de traite de la baie d'Hudson, ce qu'elle obtient. Le duc de

Marlborough, qui est le plus grand général de l'Angleterre et a déjà été gouverneur de la Compagnie, a participé à la défaite de l'armée française sur les champs de bataille de l'Europe. Pour obtenir la paix, le roi français Louis XIV doit maintenant remettre à la Compagnie de la Baie d'Hudson ses territoires et postes de traite, que la Nouvelle-France a occupés pendant 20 ans.

Forte d'une énergie nouvelle, la Compagnie concentre ses intérêts sur le Nord et l'Ouest, au détriment de ses premiers postes situés à la baie James. En 1717, James Knight remonte le littoral ouest de la baie d'Hudson et entame le commerce avec les Chipewyans, une nation de langue dene qui vit très au nord du territoire des Cris. Il érige un petit poste de traite à l'embouchure de la rivière Churchill. Quelques années plus tard, la Compagnie allait remplacer ce poste par le Fort Prince of Wales où de larges canons domineront, du haut de bastions de pierre, la toundra gelée et les eaux glacées de la rivière.



(Page ci-contre) Le duc de Marlborough fut le troisième gouverneur de la Compagnie. Ses victoires à titre de commandant militaire avaient forcé les Français à rendre les postes de la Compagnie. (À gauche) Le Fort Prince of Wales à l'époque et (ci-dessus) de nos jours. Érigé à l'embouchure de la rivière Churchill pour protéger les terres de la Compagnie contre les Français, le Fort capitule devant une flotte française en 1782 sans qu'un seul coup de feu ne soit tiré. La forteresse de pierre, dont la construction avait pris 38 ans, est brûlée et détruite par les Français en une demi-journée. De nos jours, il n'en reste que les crénelages noircis.

## Endormis près de la mer gelée

Pour la plupart des employés de la Compagnie de la Baie d'Hudson, travailler dans les postes de la Compagnie parsemés autour de la grande baie relève plus de l'endurance que de l'héroïsme. Partis généralement du nord de l'Écosse, ils s'inscrivent pour des périodes variant de deux à cinq ans. Le printemps et l'été, ils commercent avec les divers autochtones qui se présentent à leurs postes mais c'est l'hiver, alors que la grande baie se couvre de glace et qu'une noirceur apparemment sans fin recouvre tout, que les hommes de la Compagnie trouvent particulièrement pénible. Leur seul contact avec le monde extérieur est l'arrivée, une fois par an, du navire qui les approvisionne en biens commerciaux et apporte leur courrier, et repart avec les fourrures et les comptes des commerçants. Ils tiennent ces comptes méticuleusement pendant les longs mois d'hiver, écrivant à la flamme vacillante de la chandelle au moyen d'encre qu'ils doivent faire dégeler avant de pouvoir s'en servir. Bon nombre de ceux qui se rendent à la baie gelée pour y faire fortune ne rentreront jamais en Angleterre. À ce jour, on peut voir leurs tombes au cimetière de York Factory.



(Ci-dessus) Pièces et papier-monnaie émis par la Compagnie de la Baie d'Hudson pour usage à ses postes de traite. (Ci-contre) Le cimetière de York Factory. (Ci-dessous) Le bâtiment principal de York Factory, aujourd'hui.



York Factory est situé plus au sud, sur la rivière Hayes. Le poste n'a pas de murs de pierres, mais il demeure néanmoins le plus précieux de la Compagnie; il s'enrichit rapidement d'une trentaine de magasins et casernes. Année après année, son chiffre d'affaires est plus élevé que celui de n'importe quel autre poste de traite.

L'avantage de York Factory est son emplacement à l'embouchure de la rivière Hayes et du fleuve Nelson. La rivière Hayes offre en effet aux commerçants le meilleur chemin vers les lacs du Manitoba et vers la rivière Saskatchewan plus à l'Ouest, tous riches en castors. York Factory est donc assuré de demeurer la porte d'entrée vers la majeure partie de la Terre de Rupert.

La Charte royale de 1670 consentait un vaste territoire à la Compagnie, mais York Factory et quelques autres postes de traite situés au bord de la grande baie d'eau salée demeurent ses seuls points d'ancrage en Amérique du Nord. Les hommes de la Compagnie se rendent rarement eux-mêmes à l'intérieur de la Terre de Rupert, et leurs clients autochtones qui y vivent se rendent peu fréquemment à la baie d'Hudson et ne voient presque jamais les postes de traite de la Compagnie. Toutefois, chaque année, les peaux de castor, de martre et de rat musqué descendent la rivière Hayes et les articles de troc qui arrivent à York Factory repartent vers l'intérieur des terres.

Ce sont encore les Cris et leurs alliés qui servent de lien entre la Compagnie et les chasseurs de castor de l'intérieur des terres. Ils n'ont jamais accepté les revendications de la Compagnie sur de vastes territoires dans le nord du Canada. Il s'agit en effet de

leurs territoires, et la traite du castor est leur commerce.

De fait, la Compagnie n'a besoin que de quelques dizaines d'employés pour gérer son empire commercial. La plupart d'entre eux sont originaires des Orcades, en Écosse, dernier arrêt des bateaux en territoire britannique avant d'entreprendre la traversée de l'Atlantique nord, en route vers la baie d'Hudson. Ces jeunes hommes n'ont aucune intention d'imiter Radisson et des Groseilliers et d'explorer les territoires sauvages. Ils s'attendent simplement à travailler et à faire le commerce pendant quelques années à York, Moose ou Churchill Factory. Ils remplissent leurs fonctions avec diligence, loyauté et hardiesse.

La Compagnie parvient à approvisionner en entier le marché des fourrures de Londres et le bénéfice des actionnaires est constant. Les gouverneurs de la Compagnie sont heureux de laisser d'autres personnes s'aventurer dans les terres mais en Angleterre, certaines personnes commencent à dire que la «Compagnie des aventuriers» semble «dormir au bord de la mer gelée».

### Le courage de Thanadelthur

Thanadelthur est membre de la tribu Chipewyan, qui fait partie de la nation Dene des terres arides au nord et à l'ouest de la rivière Churchill. Vers 1713, elle arrive en titubant à York Factory, à moitié morte de faim. Elle vient de s'échapper après des années de captivité parmi les Cris, ennemis jurés de son peuple. Le gouverneur James Knight désirait que la paix se fasse entre les Chipewyans et les Cris. Thanadelthur devient son ambassadrice. Elle parvient à convaincre les bandes crie et chipewyans faisant le commerce d'arrêter de faire la guerre (ci-dessous). Les Chipewyans commencent alors à venir à Fort Prince of Wales pour faire le commerce. Lorsque Thanadelthur

tombe malade et meurt en 1717, le gouverneur Knight lui rend hommage en disant d'elle qu'elle était une femme «d'une grande force de caractère, animée d'une résolution et d'un courage à toute épreuve».





(Ci-dessus) Canot d'écorce de bouleau que l'on peut voir au Musée canadien du canot à Peterborough (Ontario). (Ci-contre) Voyageurs pendant un portage. (Ci-dessous) Illustration d'un voyageur montréalais typique.



Pendant ce temps, à Montréal, les commerçants en fourrures sont bien heureux de voir leurs rivaux ne pas s'aventurer loin de leurs postes situés près des eaux salées. Les commerçants de Montréal ont voyagé loin dans les terres en quête de fourrures, tout comme des Groseilliers et Radisson l'avaient fait avant eux. Les canots des voyageurs ramènent à Montréal plus de fourrures que n'en voient tous les postes de traite de la Compagnie mis ensemble. Dès les années 1740, Pierre

de La Vérendrye, soldat et explorateur, bâtit des forts français quasiment à distance de vue des Rocheuses.

En 1763, après la conquête de Québec par James Wolfe, la France cède la majeure partie de son territoire nord-américain à l'Angleterre. Les gouverneurs de la Compagnie espèrent alors que la fin de la domination française mettra également fin à l'embêtante rivalité de Montréal dans le domaine des fourrures. Toutefois, à mesure que les hommes d'affaires britanniques s'installent à Montréal, les entreprises de fourrures de la ville obtiennent un meilleur financement, sont mieux organisées et plus importantes qu'auparavant. Les voyageurs continuent d'entrer à l'intérieur des terres et se rapprochent continuellement des trajets suivis par les commerçants de la Compagnie. Les hommes de la

Compagnie se retrouvent ainsi en situation de concurrence à la vie et à la mort avec ceux de la Compagnie du Nord-Ouest, basée à Montréal. Celle-ci menace en effet d'interrompre complètement l'approvisionnement en fourrures des postes de la Compagnie.

En 1774, après avoir passé un siècle à la baie d'Hudson, la Compagnie prend une décision extraordinaire. Les gouverneurs établissent en effet qu'ils n'ont d'autre choix que d'affronter directement les représentants de la Compagnie du Nord-Ouest. La même année, Samuel Hearne bâtit Cumberland House loin en amont de York Factory, dans ce qui est aujourd'hui le nord de la Saskatchewan. Cet événement déclenche un conflit entre les hommes de la Compagnie et Montréal pour le contrôle du commerce des fourrures; il durera 40 ans.



Samuel Hearne (1745–1792)

En 1769, une rumeur court à Fort Prince of Wales : il y aurait des dépôts de cuivre au Nord-Ouest. Samuel Hearne, nouvellement arrivé à la baie d'Hudson mais déjà voyageur enthousiaste, se met en route en compagnie de guides autochtones. L'expédition se déplace lentement et suit les caribous migrateurs. Selon Hearne, c'était l'abondance ou la famine. Après de grandes privations, les voyageurs atteignent la rivière Coppermine et reviennent sains et saufs. En 1774, Hearne retourne à l'intérieur des terres et érige le premier poste de traite intérieur de la Compagnie de la Baie d'Hudson à Cumberland House, dans ce qui est aujourd'hui la Saskatchewan. La Compagnie ne trouvera jamais de mines de cuivre, mais le livre écrit par Hearne, *A Voyage from Prince of Wales's Fort*, est un classique canadien de l'aventure.



(Ci-dessus) Les armoiries de la Compagnie du Nord-Ouest. (Ci-contre) Samuel Hearne a gravé son nom dans la roche près de Churchill (Manitoba).



De 1774 à 1820, les hommes de la Baie et ceux de la Compagnie du Nord-Ouest s'affrontent dans des luttes désespérées pour les fourrures. Chaque camp bâtit des dizaines de postes de traite. Les employés des postes rivaux s'affrontent dans les portages et à l'embouchure des fleuves et rivières dans toute la Terre de Rupert. Les deux entreprises poussent la traite des fourrures toujours plus loin vers l'Ouest et le Nord. Peter Pond, de la Compagnie du Nord-Ouest, atteint les lacs d'Athabaska en 1778. Son collègue Alexander Mackenzie se rend jusqu'à l'Arctique en 1789, avant de continuer vers les montagnes et jusqu'au Pacifique en 1793. David Thompson, ancien employé de la Baie passé à la Compagnie du Nord-Ouest, cartographie une grande partie de l'Ouest du Canada à mesure qu'il ouvre de nouveaux territoires de traite. À chaque étape, des alliances sont forgées avec des groupes autochtones qui se joignent aux activités commerciales.

La trappe des castors se pratique dans de vastes portions du territoire de traite, mais la course incessante vers l'Ouest envoie des peaux de castor en nombre sans cesse croissant à Montréal et à la baie d'Hudson. Lorsque Lord Selkirk, investisseur de la Compagnie de la Baie d'Hudson, envoie des



colons écossais à la rivière Rouge près de l'endroit où se trouve maintenant la ville de Winnipeg, directement sur le trajet de la Compagnie du Nord-Ouest vers Montréal, les hommes qui travaillent pour cette dernière réagissent avec fureur. À Seven Oaks, le gouverneur nommé par Selkirk, Robert Semple, et vingt colons sont abattus par des alliés de la Compagnie du Nord-Ouest.

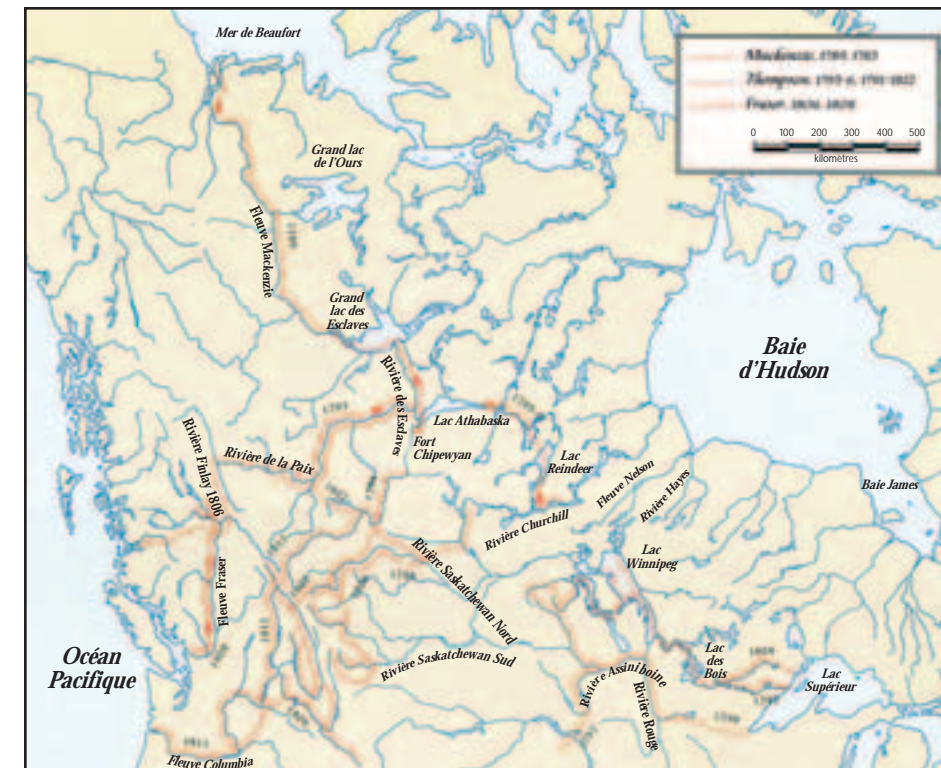
Il y a trop de forts avec trop d'hommes achetant un nombre excessif de peaux de castor simplement pour empêcher les rivaux de mettre la main dessus. Les deux camps s'en allaient droit vers la faillite. Finalement, en 1821, une entente est conclue. La Compagnie du Nord-Ouest avait gagné la plupart des batailles, ses explorateurs ayant généralement été plus loin et s'étant battus plus fort, mais la Compagnie de la Baie d'Hudson est plus riche et a plus d'amis au gouvernement britannique. Elle gagne donc la guerre. Un arrangement appelé «regroupement» est conclu. Un employé de la Compagnie du Nord-Ouest déclare cependant : «ce n'est pas un regroupement, c'est une submersion.» Quelques années plus tard, le commerce des fourrures de Montréal, vieux de 200 ans, est en déclin. La Compagnie fondée par le Prince Rupert règne enfin sur le commerce de la Terre qui porte son nom.

## Un régime à base de pemmican

Les voyageurs se déplacent rapidement et transportent peu de choses. Ils n'ont donc pas beaucoup de nourriture et ont peu de temps pour chasser. Par conséquent, à cette époque où la réfrigération n'existe pas encore, ils se nourrissent de pemmican. Cet aliment, dont on dit qu'il goûte le bœuf froid assaisonné de graisse rance et de poil, est fait de viande de buffle coupée en languettes que l'on fait sécher (ci-contre) au-dessus du feu. Les languettes sont ensuite battues jusqu'à être réduites en bouillie, puis placées dans un sac fabriqué à partir de la peau du buffle, avec beaucoup de graisse de buffle bouillante et des petites poires (qui aident à prévenir le scorbut). Lors d'une expédition typique, chaque voyageur consomme environ une livre et demie de pemmican par jour. L'aliment est mangé tel quel, transformé en soupe ou recouvert de farine et frit. Le pemmican ne semble



jamais se gâter, peu importe la longueur du voyage. On rapporte même des cas où des gens auraient consommé du pemmican préparé plus de cinquante ans auparavant sans subir le moindre effet néfaste.



(Page de gauche) Le 19 juin 1816, la concurrence entre les hommes de la Compagnie de la Baie d'Hudson et ceux de la Compagnie du Nord-Ouest tourne à la violence. À Seven Oaks, Robert Semple et vingt des colons envoyés par Lord Selkirk pour établir une colonie à la rivière Rouge sont abattus par les représentants de la Compagnie du Nord-Ouest, furieux de voir la voie navigable vers Montréal bloquée par la colonie. (Ci-dessus) Lord Selkirk. (Ci-contre) Poussés par la concurrence de leurs adversaires, les hommes de la Compagnie du Nord-Ouest, notamment Mackenzie, Thompson et Simon Fraser, se rendent de plus en plus au Nord et à l'Ouest, à la recherche de nouveaux territoires.